

Samferdsledepartementet

postmottak@sd.dep.no

Dykkar ref: 09/263-KAS

## KØYRING MED BREIE LANDBRUKSMASKINER PÅ OFFENTLEG VEG - HØYRINGSSVAR FRÅ BEDRE GARDSDRIFT

### Konklusjonar

Bedre Gardsdrift tilrår at det i arbeidet med å finne trygge og tenelege ordningar for køyring med breie landbruksmaskiner blir tatt utgangspunkt i det følgjande:

1. Avstandsgrensa som er tolka ut frå formuleringa *kortere strekning* vert oppheva.
2. Utstyr breiare enn 2,55 meter blir merka med refleks og lys i samsvar med relevant europeisk praksis.
3. Det må leggjast avgjerande vekt på informasjon, opplæring og haldningsskapande arbeid knytt til bruk av landbruksmaskiner i trafikken, retta mot førarar av landbruksmaskiner, tunge køyrety og lette køyrety.
4. Ordningane som arbeidsgruppa skisserer for tvillinghjul, breidekk og gjødselvogner blir gjennomført.
5. Ved bruk av landbruksmaskiner i anna næring må landbruksmaskinene følgje same regelverk knytt til køyring med overbreidde som andre spesialtransportar.
6. Fleirtalets tilråding om fartsbegrensing vil mest truleg ha negativ verknad på trafikktryggleiken, og bør difor avvisast.
7. Fleirtalets tilråding om følgjebil vil ha ein så stor kostnad at tiltaket ikkje står i forhold til nytteverdien, det gjeld ei køyretygruppe som har særst få ulukker, og tiltaket er heller ikkje gjennomførbart i praksis. Tiltaket vert frårådd.
8. Fleirtalets tilråding om rushtidsbegrensing er krevjande å tolke, praktisere og handheve, det vil ha ein heller svak nytteverdi for trafikken elles og ein negativ effekt for landbruket. Det er såleis ikkje å tilrå.

Det må vere avgjerande å kome fram til eit nytt regelverk som er enkelt å følgje, som gir betre trafikktryggleik, og som ikkje er til unødig hinder.

Bedre Gardsdrift oppmodar om at andre trafikkale problemstillingar som gruppa peikar på blir arbeidd vidare med, ved at gruppa får halde fram sitt arbeid med nytt mandat. Viktigast er emne knytt til førarkort og føraropplæring.

### Om Bedre Gardsdrift

Bedre Gardsdrift er Norges største landbruksfagblad, med 15 315 betalende abonnentar og med det ein dominerande posisjon innan målgruppa. Bladet er utgitt av det frittstående Ask Media. Våre stoffområde er særleg retta mot bønder og andre som er spesielt opptekne av landbruksmaskiner. Vi har difor i nærare ti år arbeidd grundig med emne knytt til trafikkreglar for traktor, gjennom artiklar i bladet og på nettsidene våre, og gjennom foredrag. Lesarane våre viser stort engasjement i saksområdet, noko som fører til at vi er i tett dialog med dei. I samband med rapporten frå arbeidsgruppa har vi invitert lesarane til å gi oss innspel, noko dei har gjort gjennom epost, telefonar og engasjement på debattforumet på nettsida vår. Bedre Gardsdrifts redaksjon har djuptgåande kjennskap til aktuelle problemstillingar. Med dette som bakgrunn vil vi bidra i denne for landbruket viktige høyringa med våre innspel.

### **Gjeld berre breie landbruksmaskiner**

Det er viktig å vere fullt merksam på at regelverket som no blir omtalt, einast gjeld køyring på offentlig veg med landbruksmaskiner breiare enn 2,55 meter. Drøftingar av trafikale situasjonar knytt til landbruksmaskiner med breidder inntil 2,55 meter eller av generell art må handterast gjennom andre fora enn denne høyringa.

### **Ulukkessituasjonen**

Eit nytt regelverk for breie landbruksmaskiner må ha som sitt fremste mål at slik køyring kan føregå på ein trygg måte, det må førebyggje ulukker og samstundes vere teneleg for landbruket og samfunnet. Difor er det viktig å ha kjennskap til ulukkessituasjonen før regelverket blir utforma, for på det viset kunne målrette tiltaka slik at dei kan ventast å gi positive utslag.

### **Trafikalt omfang**

Først kan vi slå fast at eit nytt regelverk neppe vil føre til noko nemnande endring i tal køyrde kilometer, eller tal breie landbruksmaskiner på vegen. Dette fordi den tidlegare tolkinga av *kortere avstand til maks fem kilometer* einast har vore praktisert i avgrensa geografiske område, og fordi talet bønder og føretak som tilbyr tenester til landbruket er fallande eller stabilt.

Strukturrasjonaliseringa og effektiviseringa av landbruksdrifta vil halde fram, noko som på sikt fører til meir køyring over lengre avstand med færre maskiner, og samstundes at dei som køyrer får betre erfaring og venteleg er betre skikka til å køyre med breitt utstyr.

Ut frå dette trur vi at ulukkesrisikoen i framtida, basert på trafikkvolum, ikkje vil vere vesentleg annleis enn i dag.

### **Statistikk**

Diverre finst det knapt å oppdrive eigna statistikk om ulukker med landbruksmaskiner. Vegdirektoratet har ingen presis statistikk på området. Det har heller ikkje SSB, Arbeidstilsynet, Politiet eller Trygg Trafikk. Bedre Gardsdrift har sjølv prøvd å samanfatte tilgjengelege opplysningar dei seinare åra, særleg med vekt på alvorlege ulukker og dødsulukker, medrekna ulukker som ikkje er registrerte av Arbeidstilsynet. Våre tal viser at talet alvorlege trafikkulukker med landbruksmaskin langs veg er lågt. Ulukker som involverer landbruksmaskin og anna køyrety er enda lågare, og etter kva vi erfarer er talet alvorlege ulukker som skuldast breidda på landbruksmaskina null pr. år.

### **Forsikringsbransjens tal**

For å få meir presise tal, har vi vore i kontakt med forsikringsselskapa Gjensidige og If, som står for det store fleirtalet av landbruksforsikringar i Noreg. Heller ikkje dei har lett tilgjengeleg statistikk som eksakt viser ulukkestal med breie landbruksmaskiner, men begge stadfestar at dette talet er svært lågt. Breie landbruksmaskiner har ein spesielt låg ulukkesfrekvens i høve til andre køyretygrupper. Fagsjef oppgjør motor i Gjensidige, Stein Plogvoll, anslår talet ulukker med breie landbruksmaskiner til mellom 10 og 100 pr. år. Fleirtalet av desse er møteulukker som skuldast dårleg merking. Altså at landbruksmaskina er breiare enn forventta. Dette talet omfattar også ulukker knytt til slikt som tilhengar med utstikkande kvist på lasset, som heller kan seiast å vere knytt til for dårleg lastsikring. Fleirtalet av ulukkene har einast materielle skader.

Plogvoll kan ikkje hugse å ha vore borti ulukker knytt til landbruksmaskin breiare enn 3,0 meter.

Erfaringane til If samsvarer med erfaringane til Gjensidige. Tore Sætren, salssjef landbruk i If, peikar på at ulukkene knytt til landbruksmaskin for det meste gjeld traktor med tilhengar, der breidda er under 2,55 meter. Også han har det bestemte inntrykket at breie landbruksmaskiner er svært lite utsett for ulukker.

## Framand rett

Eit relevant spørsmål i utforming av trafikkreglar for traktor, er i kva grad desse samsvarer med utanlandske reglar det er relevant å samanlikne seg med. Dilemmaet er at reglar for landbruksmaskiner, og ikkje minst handheving av desse, sprikjer svært mykje innanfor EU.

- Vi har nærliggande land med spesifikk fartsgrense for traktor, men der konstruktiv hastigheit er fri. Fartskontrollar vert sjeldan utført, og det er ei kjent sak at hjullager på reiskap frå dette landet kan vere ganske så utslitne på grunn av at traktorane vert køyrde fort.
- I eit av Beneluxlanda er høgste tillatne konstruktiv hastigheit 30 km/h, men kollegaer av oss fortel at traktorar som held den farten i trafikken blir vinka til sides av politiet fordi dei sinkar trafikken. Traktorar som strengt tatt er ulovlege, med konstruktiv hastigheit på 50 km/h, eller oppjusterte til å gå enda raskare, blir vinka forbi fordi politiet meiner at desse er tryggare for øvrig trafikk, då dei er til mindre hinder.
- I Tyskland vert det produsert traktorar med breidde 275 cm, med konstruktiv hastigheit 62 km/h for at dei lovleg skal kunne køyre på Autobahn.

Dette er tatt med for å illustrere at det ikkje er enkelt å importere heile eller delar av framand regelverk til bruk her i landet. Alle signal tyder på at det er langt fram før EU har noko sams regelverk for landbruksmaskiner. Difor bør norske styresmakter legge vinn på å finne ein god kombinasjon av eit trygt og teneleg norsk regelverk kryssa med dei mest relevante utanlandske reglane.

Eit av få område regelverket ser ut til å vere nokolunde samkøyrde på innan aktuelle område av EU, er utforming av merking for breitt utstyr.

## Informasjon og haldningsskapande arbeid

Forutan framlegget om merking, ser vi haldningsskapande arbeid og informasjon som dei viktigaste tiltaka for å førebyggje ulukker og betre flyten i trafikken ved køyring med landbruksmaskiner. Her bør styresmaktene, landbruksorganisasjonane, maskinbransjen og eksempelvis ein publikasjon som Bedre Gardsdrift samarbeide. Aktuelle tiltak er informasjonsartiklar, foredrag, enkle temahefte osv. Dette vil gi utbytte for langt fleire situasjonar enn det som einast gjeld breie landbruksmaskiner. Det vil ikkje vere noko ulempe om også publikasjonar retta mot andre køyretygrupper er involverte. Bedre Gardsdrift har eit kontaktnett som kan nyttast til det formålet.

## Kapittel 5

### Graden av lovlydigheit

Den generelle hangen folk har til å bryte reglar, og det faktum at populasjonen av svarte får er nokolunde likt fordelt mellom førarane av ulike typar køyrety, medverkar til at heller ikkje førarane av landbruksmaskiner er syndfrie. Å legge påståtte, ikkje dokumentert lovbrøt til grunn for arbeidet med nytt regelverk må likevel seiast å framstå noko underleg, og likeins påstandar om dårleg framferd i trafikken. Særleg når fleire av dei framsette påstandane gjeld maskiner som ikkje er relevante i arbeidet med reglar for breitt utstyr.

### 5.6.1 Vanleg bruk av landbruksmaskin

Dagens §5-4 nr. 2 d) inneheld orda "...landbruksmaskin ... som ledd i vanlig bruk". Dette kan tolkast i to retningar. Enten at maskina skal vere nytta til *vanleg bruk innan landbruket*, eller at oppgåva skal vere *vanleg for landbruksmaskina*. Den siste tolkinga er mest nærliggande ut frå ordlyden.

Ei problemstilling her kan vere bruk av gjødselvogn til spreing av frø blanda med næringshaldig væske i nyetablerte vegskråningar på oppdrag for ein vegbyggjar. Det å

spreie næringshaldig væske er heilt klart vanleg bruk av gjødselvogna, og etter sistnemnde tolking uproblematisk. Det å spreie væske i oppdrag for ein vegbyggjar ikkje er knytt til landbruket, og dermed ugreitt etter den første tolkinga.

For samfunnet meiner vi det vil vere mest rett å tolke kva som er vanleg bruk av maskina, altså at dispensasjonsordninga gjeld alle typar arbeidsoppgåver det er naturleg at maskina kan utføre. Alternativet er at samfunnet må finne fram til andre maskintypar til å få utført arbeid som fell naturleg for landbruksmaskiner, om arbeidsoppdraget er utanfor landbruket. Bedre Gardsdrifts primære haldning er at eit framtidig regelverk må opne for det som er vanleg bruk av maskina, sekundært at regelverket avgrensar seg til å gjelde bruk innan landbruket.

Mellom maskinene som dette gjeld, er det særst få som vil vere i nokon konkurransesituasjon til andre næringar, noko vi merkar oss at fleirtalet i gruppa er særleg opptekne av.

Vi merkar oss at rapporten fleire stader er inne på om traktoren er brukt til såkalla entreprenørkøyning eller liknande.

Vårt syn er at all køyning knytt til landbruksdrift må vere omfatta av regelverket, uavhengig av eigarforholdet til maskina og føretakstypen til maskineigaren. Altså er det kva arbeid som skal utførast som må vere det vesentlege.

### **Transport av avling**

Transport av avling frå teig til eige lager eller til den som disponerer jorda sitt lager må vere å sjå på som landbruksretta køyning, og dermed falle inn under dispensasjonsreglane, dersom avlinga blir transportert i reiskap som er utstyrt med eit hausteorgan eller ei anna innretning som gjer reiskapen til noko meir enn eit reint transportutstyr. Dette er da heller ikkje i konkurranse med anna næring.

### **Utstyr for husdyrgjødsel**

Arbeidsgruppa drøfting og standpunkt om bruk av utstyr for husdyrgjødsel og kalk får full støtte frå Bedre Gardsdrift.

## **Kapittel 6 - tilrådingar**

### **Pkt. 1 om avstandsbegrensing**

Gruppa sitt framlegg om å oppheve avstandsbegrensninga er ei svært positiv avgjerd i samsvar med den utviklinga landbruket og samfunnet ser ut til å ynskje. Framlegget er også i samsvar med gjeldande praksis over store delar av landet, der formuleringa om *kortere avstand* ikkje har vore handheva før enn nyleg. Det er etter vårt syn ikkje behov for å stille særskilte vilkår for å oppheve avstandsbegrensninga.

### **Fleirtalets pkt. 1.1 om 30 km/h**

Fleirtalet gjer under kapittel 6 framlegg om ei fartsbegrensing til 30 km/h for å kompensere for ein "mulig økt ulykkesrisiko" knytt til bortfallet av avstandsbegrensninga.

Som nemnt tidlegare i dette dokumentet, er Bedre Gardsdrifts påstand at bortfallet av avstandsbegrensninga neppe vil medføre nokon merkbar auke i trafikken med breitt landbruksutstyr, då avstandsregelen einast har vore utøvd nokre få stader i landet.

Derimot ser vi av kapittel 5.4 at særleg den eine organisasjonen knytt til fleirtalet meiner at ei slik særeigen fartsbegrensing vil vere gunstig for å lette forbikøyning. Kapittel 5.4 gir ei heller akademisk framstilling, der det faktum at også landbruksmaskiner har høve til å redusere hastigheita ved behov ser ut til å vere gløymd. Det ser også ut til at framstillinga i kapittel 5.4 er bygd på ein føresetnad om at den aktuelle vegen stadig er slik at det er høve til forbikøyning. Denne føresetnaden blir tilbakevist i kapittel 5.4.3.

Gjensidige og If stadfestar at det skjer nokre ulukker knytt til forbikøyning av landbruksmaskin, men desse ulukkene er i det alt vesentlege knytt til utstyr smalare enn 2,55

meter. Det er såleis å gå til åtak på feil mål om ei fartsbegrensning blir sett på breitt landbruksutstyr.

Bedre Gardsdrift vil hevde at fleirtalets framlegg om ei øvre fartsgrense på 30 km/h for alt utstyr breiare enn 2,55 meter vil gi *auka* ulukkesrisiko. Ei slik fartsgrense vil særleg føre til to ting.

1. Skilnaden i hastigheit mellom landbruksmaskina og trafikken bakfrå blir større. Dette aukar risikoen for påkøyrslø bakfrå og det aukar frustrasjonen og stressnivået til dei som blir liggande i kø bak landbruksmaskina. Den mentale tilstanden enkelte kjem i av slik køkøyning bidrar til forsøk på forbikøyning der risikoen er særst høg.
2. Om eit køyrety som elles kunne køyrd i 40 eller 50 km/h må køyre i 30 km/h på grunn av fartsbegrensning som foreslått av fleirtalet, vil talet på andre køyrety som blir hefta auke, og det vil gå lengre tid mellom kvar gong det er høve til å køyre forbi. Sjå tabellen under.

Tala i midtre og høgre kolonne er høvestal, og føresetnaden er konstant fart.

fart	40 km/h=10	50 km/h=10
30 km/h	13	17
40 km/h	10	13
50 km/h	8	10

Tabellen viser at der eit køyrety i 40 km/h vil samle ti bilar i kø, vil same køyrety ved å redusere farten samle 13 bilar i kø (+ 33 prosent). Likeins vil eit køyrety ved å senke farten frå 50 til 30 km/h nær doble talet køyrety i kø bak seg (+ 67 prosent). Vi kan også lese av tabellen at der eit køyrety i 30 km/h vil bruke 17 minutt på å kome seg av vegen, vil eit køyrety i 50 km/h bruke 10 minutt.

Dette er viktig å halde saman med informasjonane i kapittel 5.4.3, som viser at vegstandardene mange plassar i landet er slik at ordinær forbikøyning ikkje er mogeleg. Altså må brei landbruksmaskin svinge inn på eigna utviding for å sleppe forbi trafikken bak, der slike utvidingar finst.

Også våre før nemnde kontaktar i Gjensidige og If hevdar at ei slik fartsgrense mest truleg vil gi fleire, og ikkje færre, ulukker. Dei grunngir sitt syn med at kødanninga vil bli vesentleg forsterka ved redusert fart, og at det vil ta lengre tid før landbruksmaskina har høve til å hjelpe køen forbi. Dette vil føre til fleire forbikøyringsulukker, noko som det i dag er få av ved køyning med breie landbruksmaskiner.

Representantane for forsikringsselskapa vil, av omsyn til trafikktryggleiken, heller at landbruksmaskina skal ha høve til å halde høg fart heller enn at den blir pålagt å halde låg fart. Ein pålagt låg fart der medtrafikkantane ikkje forstår motivasjonen for den låge farten er ekstra ille.

I arbeidet med høyringsinnspølet vårt har vi kontakta eit titals lastebilsjåførar, for å undersøke kva haldningar dei har til redusert fart på breie landbruksmaskiner. Utan unntak er svaret at dei ynskjer at landbruksmaskinene, smale som breie, skal halde så høg fart som mogeleg mellom plassane der det er mogeleg å sleppe forbi trafikken, og at landbruksmaskina der det fell seg naturleg skal vike for trafikken bakom. Den same haldninga møter vi frå samtlige privatbilistar som er presentert for problemstillinga.

Vi har ingen problem med å sjå argumentasjonen til fleirtalet om at det er enklare og tryggare å køyre forbi eit køyrety som held låg fart enn eit køyrety som held høg fart.

Det som då er viktig, er at den som skal forbi og den som skal bli forbikøyrd evnar å samhandle, slik at forbikøyringssituasjonen blir mest mogeleg risikofri. Dette oppnår vi einast

gjennom haldningsskapande arbeid retta mot alle relevante trafikkantar. For føraren av landbruksmaskin betyr dette at vedkomande må vise interesse til samhandling ved å senke farten og plassere seg slik i vegbana at forbikøyringa blir mest mogeleg risikofri.

Eit vanleg problem i dag er at første bil bak landbruksmaskin ligg så nært at den ikkje er synleg for føraren av landbruksmaskina. Eit anna typisk problem er at første bil ikkje køyrer forbi, heller ikkje når førarar av landbruksmaskina legg til rette for dette ved å redusere farten og plassere seg i vegbana slik at forbikøyring skal bli lettare. Dette bidrar til å skape farlege situasjonar, ved at køyrety nummer to eller tre bak landbruksmaskina først køyrer forbi, og situasjonen blir langt meir uoversiktleg enn om første køyrety hadde vist betre evne til samarbeid.

Vi skal også erkjenne at det finst førarar av landbruksmaskin som er for lite flinke til å bidra til å hjelpe annan trafikk fram. Vår erfaring, og alle tilbakemeldingar frå lesarane våre i denne saka, tyder på at dette primært gjeld førarar av landbruksmaskiner med breidder inntil 2,55 meter, og dermed ikkje omfatta av rapporten frå arbeidsgruppa. Mykje tyder på at førarar av breiare utstyr har større bevisstheit kring eigen rolle i trafikken.

Det er ikkje vanskeleg å sjå at risikoen ved å køyre ei 3,5 meter brei maskin er langt høgare enn risikoen ved å køyre ei 2,5 meter brei maskin. Det er naturleg at den breiaste maskina har ei heilt anna vurdering av kva som er høveleg fart enn den smalare maskina. Dette følgjer også naturleg av Vegtrafikklovas §3, som er like relevant for førarar av landbruksmaskin som for alle andre trafikkantar. Erfaringa, både i vår redaksjon og i forsikringsselskapa, viser at førarane av dei breiaste maskinene ferdast meir trafiksikkert enn førarane av maskinene med normalbreidde.

Vi kan vanskeleg sjå for oss korleis fartsgrensa på 30 km/h skal la seg handheve. Slik situasjonen er i dag, er det ikkje ein gong ressursar til naudsynt generell lastsikringskontroll på personbil, lastebil og landbruksmaskin. Då vil det vere rimeleg grunn til å tru at samtidig kontroll av hastighet og breidde på landbruksmaskiner vil bli svært lågt prioritert. Med det kan vi her risikere å innføre ein regel som ikkje vert praktisert av kontrollmyndighetene. Når regelen samstundes framstår som direkte ufornuftig for dei som regelen skal gjelde, er det rimeleg grunn til å tru at den ikkje vil få nokon positiv funksjon. Den vil då einast framstå som eit provoserande og unyttig tiltak.

Derimot har vi tru på at haldningsskapande arbeid vil ha ein positiv effekt. Med tanke på forbikøyringssituasjonar bør eit slikt arbeid rettast mot alle køyretygrupper, gjerne gjennom målretta fagblad.

### **Fleirtalets pkt 1.2 og mindretalets pkt 2 - om merking**

Alle innspel Bedre Gardsdrift har mottatt, vårt eige standpunkt, og etter kva vi forstår, innstillinga frå ei samla gruppe, peikar på det same: Det viktigaste tiltaket for å betre trafikktryggleiken og for å kunne tillate køyring med breitt landbruksutstyr, er å merke utstyret skikkeleg.

Dette er også i samsvar med klare tilrådingar frå Gjensidige og If, basert på erfaringane frå skadeutbetalingar. Storparten av ulukkene som skjer der breitt landbruksutstyr er involvert, skuldast dårleg merking og skjer ved møteing, gjerne i dårleg lys.

Dette eit krav som på alle vis er fornuftig, og der nytteverdien ser ut til langt å overstige kostnaden.

Regelverket i Forskrift om bruk av kjøretøy §3-4 har i realiteten ikkje vore handheva for landbruksmaskiner. Vi tilrår at ein tilpassa versjon av §3-4 blir gjort gjeldande, som ein konsekvens av arbeidsgruppa si tilråding.

Etter vårt syn bør §3-4 harmoniserast med europeisk praksis. Det vil forenkla praktiseringa av merkekravet monaleg, og hindre kostnader som ikkje gir relevant gevinst.

Den gjengse europeiske merkinga består av kvit og raud skråstilt refleks på kvadratisk plate med sider på 30 til drygt 40 cm, eller halv breidde og dobbel lengde, eller tilsvarande areal i anna form dersom det er naudsynt av omsyn til plasseringa på reiskapen. Refleksplatene er

monterte bak og framme på maskina/reiskapen, og der er i tillegg markeringslys framover og køyrellys (inkl. bremselys og blinklys) bakover, gjerne montert på refleksen eller separat i nærmområdet. Utstyr for slik merking finst frå ei lang rekkje leverandørar, også i former som enkelt lar seg demontere under arbeid, slik at faren for brekkasje og defekte lys er redusert. Døme på slik merking ligg vedlagt.

Bruken av skilt *Brei transport* ved breidder over tre meter er gjennomførbar, men kravet om at skiltet skal vere lysande eller opplyst kan vere vanskeleg å oppfylle av di landbruksmaskinene har ei utforming som gjer det vanskeleg å finne ei god, fast plassering for skiltet som samstundes tillet slik bruk av lys.

Det er avgjerande at det vert gitt ein høveleg overgangsperiode ved innføring merkekravet, slik at både landbruket og maskinbransjen får tilstrekkeleg tid til å få gjort ting skikkeleg.

### **Fleirtalets pkt. 1.3 - om følgjebil frå 3,0 meter**

Kravet til følgjebil ved breidder over 3,0 meter er ikkje gjennomførbart, og ei kost-nyttevurdering av kravet vil vise at dette ikkje på noko vis lar seg gjere.

Fleirtalet krev følgjebil for å sikre likebehandling ved breidder over 3,0 meter, men krev samstundes negativ særbehandling av landbruksmaskiner ved å be om ei generell fartsbegrensing. Denne logikken er ikkje lett å forstå.

Vår påstand er ikkje basert på likebehandlingsprinsippet, men eit ynskje om eit fornuftig regelverk tilpassa kvardagen for kvar enkelt køyretygruppe. Vi meiner difor at det er grunnlag for særbehandling for landbruksmaskiner når det gjeld kravet om følgjebil, ved at kravet ført blir innført frå 3,5 meter som i dag. Grunnen er så enkel som at aksjonsradiusen til dei aktuelle maskinene er særst liten, og primært i eit nærområde der trafikkantane forstår og forventar at det er breitt utstyr på vegen gitte periodar av året. Altså er det i dei aller fleste høve godt kjent mellom trafikkantane at breitt utstyr er ventande sjølv utan at det vert brukt følgjebil. Etter vårt syn dekkjer dette i dei fleste tilfelle *hensynet til forutsigbarhet for øvrige trafikkantar* som fleirtalet i gruppa peikar på. Som regel blir det køyrd i låg fart, på lite trafikkerte vegar, og oftast i dagslys.

Fagsjefen for skadeoppgjer motor i Gjensidige kan ikkje minnst at det har vore forsikringsskader knytt til utstyr breiare enn tre meter, og heller ingen andre har vore i stand til å påvise at slike ulukker skjer. Dette trass i at tal frå TLIF tyder på at mellom 7000 og 10 000 reiskapar og køyrety nyare enn 10 år har breidde mellom 3,0 og 3,5 meter.

Dette dokumenterer etter vårt syn at førarane av landbruksmaskin breiare enn 3,0 meter er fullt ut i stand til å etterleve §3 i Vegtrafikklova.

Tiltaket er i rapporten kostnadsrekna til mellom ein halv og tre kvart milliard kroner. For viktige reiskapstypar er det snakk om ein auke i timepris eller einingspris på 50 prosent eller meir. Meirkostnaden lar seg ikkje dekkje inn på noko fornuftig vis. Konsekvensen vil bli eit stort fråfall mellom dei som driv køyring med utstyr breiare enn 3,0 meter, og det er grunn til å rekne med at vesentlege areal blir tatt ut av drift.

I store delar av landet finst det ikkje tilgang til profesjonell følgjebiltjeneste. Her må maskineigaren sjølv syte for tilgang til følgjebil. Erfaring gjennom mange år over heile landet viser at det er vanskeleg å få tilgang til naudsynt arbeidskraft i onnene, og det vil ikkje bli lettare om landbruket får behov for fleire tusen følgjebilar i hektiske sesongar. Der det finst tilgang til følgjebiltjeneste er det grunn til å tru at denne kapasiteten vil bli fullt og heilt beslaglagt når landbruket har onneperiodar, til ulempe for andre næringar. Der slike tenester ikkje finst, må maskineigaren ta til takke med den hjelpa som er å oppdrive, frå ektefeller som må halde seg heime frå arbeid til bestemødre og tilfeldig innleigd arbeidskraft. Det må vere lov å spørje seg om dette er til beste for trafikktryggleiken.

I det store og heile er dette eit krav som er vanskeleg å forstå nytteverdien av, og det vil bety ei dramatisk innskjerping i høve til dagens regelverk. Med så store kostnader knytt til seg vil

det vere eit svært sterkt signal om politiske prioriteringar dersom dagens grense for følgjebil blir flytta frå 3,50 til 3,0 meter.

### **Fleirtalets pkt. 2 - om rushtid og aktsemd**

Det er fornuftig å søkje å unngå å køyre i rushtid, dersom landbruksmaskina vil vere til særleg hinder til slike tider. Vi har mange døme på at det er nettopp i rushtida at landbruksmaskinene er minst til hinder i trafikken, avdi dei utan vanskar held følgje med øvrig trafikk til desse tidene. Andre døme viser at det er heilt uråd å kome inn på vegen når det er rushtid.

Vår påstand er at dette regulerer seg best sjølv. Problemstillinga er aktuell berre nokre korte periodar kvart år. Føraren av landbruksmaskin har slett inga interesse av å vere til unødige hinder, og heller ingenting å vinne ved å vere på vegen, reint bortsett frå å på best mogeleg vis kome seg snarast råd av vegen.

Problemet for landbruket er at for å kunne løyse oppgåvene samfunnet forventar, under rådande meteorologiske og agronomiske forhold, må det tidvis køyrast til ugunstige tider.

Dette er faktorar som det aller meste av annan brei transport ikkje treng å stridast med.

Til no har det ikkje vore reguleringar knytt til rushtid ved køyring med brei landbruksreiskap, og vi kjenner ingen signal som tyder på at dette har vore noko problem.

I fall ein slik regel blir innført, er det grunn til å tru at den i dei fleste tilfelle einast vil vere ein sovande paragraf. Regelen vil vere vanskeleg å handheve og praktisere, og der er grunn til å ottast ulik og urettvis etterleving av regelen.

Vi finn det elles underleg, og ikkje grunnleggjande særskilt elles i rapporten, at fleirtalet finn det naudsynt *at det pålegges den enkelte fører et særlig aktsomhetsansvar* ved køyring med breie landbruksmaskiner. Vi har levd i den tru at §3 i Vegtrafikklova gjeld likt for alle trafikkantar.

### **Pkt 3 - Tvillinghjul og breidekk**

Tilrådinga om tvillinghjul er fornuftig. Vår tolking er at dersom maskinføraren ser behov for å bruke tvillinghjul i arbeidet, er det også lov å forflytte seg langs veg med tvillinghjul. Det er ei teneleg løysing.

Også framlegget om ei dispensasjonsordning for breidekk er godt. Det vil vere naturleg om traktorar til demonstrasjonsføremål også fell inn under ordninga, fordi bruk av andre dekk vil kunne gi kjøparen eit feil inntrykk av traktoren.

### **Beltegåande traktorar**

I dag finst det ingen breie beltegåande traktorar i Noreg, men utviklinga i mekanisering tyder på at det kan bli etterspurnad etter slike i framtida. Beltegåande traktorar er alt no i bruk i land som Sverige, Danmark, England og Tyskland. Dette er traktorar som i enda mindre grad enn den tradisjonelle landbrukstraktoren har utbytte av å vere på vegen, men dei må like fullt stundom forflyttast langs veg.

Bedre Gardsdrift foreslår difor at beltetraktorar breiare enn 2,55 meter blir underlagt same dispensasjonsordning som traktor med breidekk.

### **Pkt 4 - Bruksområde for breie landbruksmaskiner**

Dagens §5-4 nr. 2 d) inneheld orda "...landbruksmaskin ... som ledd i vanlig bruk". Dette kan tolkast i to retningar. Enten at maskina skal vere nytta til *vanleg bruk innan landbruket*, eller at oppgåva skal vere *vanleg for landbruksmaskina*. Den siste tolkinga er mest nærliggande ut frå ordlyden.

Ei problemstilling her kan vere bruk av gjødselvogn til spreing av frø blanda med næringshaldig væske i nyetablerte vegskråningar på oppdrag for ein vegbyggjar. Det å spreie næringshaldig væske er heilt klart vanleg bruk av gjødselvogna, og etter sistnemnde tolking uproblematisk. Det å spreie væske i oppdrag for ein vegbyggjar ikkje er knytt til landbruket, og dermed ugreitt etter den første tolkinga.



For samfunnet meiner vi det vil vere mest rett å tolke kva som er vanleg bruk av maskina, altså at dispensasjonsordninga gjeld alle typar arbeidsoppgåver det er naturleg at maskina kan utføre. Alternativet er at samfunnet må finne fram til andre maskintypar til å få utført arbeid som fell naturleg for landbruksmaskiner, om arbeidsoppdraget er utanfor landbruket.

#### **Pkt 4 - Konkurransesituasjonen til andre næringer**

Fleirtalet har i sitt punkt 4 i kapittel 6 i tilrådinga peika på konkurransemessige forhold til andre næringer. Dette fell utanfor mandatet arbeidsgruppa har arbeidd etter, og er såleis urimeleg å ta inn i framlegget til tiltak.

Vi kan vanskeleg sjå korleis ordinær bruk av breie landbruksmaskiner på noko som helst slags vis skal vere i konkurranse med andre næringer. Eksempelvis vil alle former for regulær massetransport langs veg ha ei maksimalbreidde på 2,55 meter, også om transporten blir utført med traktor.

Det må også nemnast at landbruksmaskiner, smal eller brei, ikkje er underlagt noko form for handelsregulering som hindrar verksemder innan andre næringer i å ta i bruk landbruksmaskiner til si næringsdrift, om det skulle vise seg at landbruksmaskiner er særleg gunstige til alternativ bruk. Det er difor vanskeleg å forstå den gjennomgripande skepsisen fleirtalet i arbeidsgruppa målber ved at dei meiner at næringsspesifikke trafikkreglar skal bidra til å regulere ein tenkt konkurransesituasjon.

#### **Pkt 4 - Anna køyring med landbruksmaskin og overbreidde**

Bedre Gardsdrift vil framheve formuleringa frå mindretalet på punkt fire i tilrådinga. Vert denne gjort gjeldande, vil eit område som i dag er uregulert kome inn i ordna former. Dette gjeld til dømes køyring med traktor med maskintralle og lass med overbreidde. I dag er det ein svært ulik praksis, med skilnader frå kontrollør til kontrollør, på om slik køyring vert akseptert. Grunnen er at traktor ikkje spesifikt er nemnt i aktuelle nummer og bokstavar under §§ 5-6 og 5-7 i *Forskrift om bruk av kjøretøy*, og heller ikkje i *Vedlegg 2* punkt 2 a) og b).

Ved å gå inn for mindretalets formulering, vil denne gråsona bli klarlagt. Vilkåra for køyring med brei last for landbruksmaskiner utanom landbruket vil bli som for alle andre aktuelle køyrety. I nokre tilfelle er det teneleg og til størst samfunnsnytte om traktor blir brukt til forflytning av visse typar anleggsmaskiner. Til dømes gjeld dette der vegstandarden er spesielt dårleg. Då kan traktoren frakte lasta nærare målet på maskintralle. Dette vil i mange tilfelle skåne vegen for unødig belastning.

Det må samstundes understrekast at traktor med maskintralle av natur ikkje er nokon konkurrent til ordinær lastebiltransport av tilsvarande maskiner. Traktoren er dyrare i innkjøp enn lastebilen, den har som regel dårlegare nyttelast og ein vesentleg høgare dieselkostnad (alt dette er dokumentert i Bedre Gardsdrift nr 4/2007, i samarbeid med Transportmagasinet). Dette kjem i tillegg til at traktorar flest har ei hastigheit som langt frå konkurrerer med lastebilen.

#### **Pkt 4 - Bedre Gardsdrifts tilråding**

Ved å ta utgangspunkt i mindretalets framlegg vil dette bli oppfylt:

- Intensjonen som arbeidsgruppa samla ser ut til å ha, om å skilje mellom bruk i landbruket og bruk i anna næring, blir oppfylt.
- Dei to tolkingane som er mogelege innan dagens §5-4 nr. 2 d) vert rydda opp i, med eit klart skilje mellom landbruks-bruk og annan bruk, og med høve til klar og rettferdig handheving av regelverket innan alle bruksområda.

Bedre Gardsdrift oppmodar difor om at mindretalets punkt 4 blir lagt til grunn i det vidare arbeidet.

## Forholdet til andre breiddereglar

### Maskiner mellom 3,50 og 4,10 m

Dagens forskrift om bruk av kjøretøy §5-6 nr. 4 c) om landbruksmaskiner breiare enn 3,50 meter er i ordlyd lagt nært forskrifta som rapporten konsentrerer seg om, §5-4 nr. 2 c). Ved ein revisjon av sistnemnde vil det difor vere naturleg å sjå begge desse i samheng, men stadig med den vesentlege skilnaden at førstnemnde er ein tidsavgrensa dispensasjon, gitt for ein periode om gongen etter søknad. Meldingar vi har fått inn, som vi også har dokumentasjon på, viser at trafikkstasjonane brått har endra praktisering av denne regelen. Tidlegare vart det lagt til grunn ei praktisk haldning til kva distanse dispensasjonen skal gjelde for. Etter departementets presisering av "kortere avstand" som inntil 34 km for §5-4 nr. 2 d), har ei fleire trafikkstasjonar brått og bastant brukt maks. fem kilometer ved dispensasjonar gitt etter §5-4 nr. 4 c). Dette finn vi underleg, og det viser behovet for å sjå heilskapen i praktiseringa av regelverket.

Ved ein revisjon av dette punktet, kan det også vurderast å gi opning for køyring utan følgjebil på strekningar særleg omtalt i dispensasjonssøknaden. Det finst situasjonar der bruk av følgjebil har svært liten nytteverdi også for dei breiare maskinene.

### Andre relevante reglar

Framlegget frå gruppa om å få ein gjennomgang av andre trafikkreglar som gjeld landbruksmaskiner i trafikken er godt og viktig. Dette er arbeid som både vil gi store bidrag til auka trafikktryggleik, og som vil gi viktige avklaringar til landbruket.

Bedre Gardsdrift vil på det sterkaste tilrå at arbeidsgruppa snarast held fram sitt arbeid gjennom ein revisjon av føraropplæringa. Dette er eit emne Bedre Gardsdrift har inngåande kjennskap til gjennom mange års arbeid med emnet, og også gjennom eit samarbeid med studentane Anda, Rolland og Vinje ved HINT i deira arbeid med oppgåva "Traktor i trafikken - samhandling og risiko". Etter vårt syn er det ingen enkelttiltak som kan bidra så sterkt til auke trafikktryggleik og betre samhandling som dette.

Stikkord for det som bør drøftast:

- Læreplaner for klasse T og alle andre klassar med tanke på kunnskap om landbruksmaskiner i trafikken
- Kunnskapsnivået hos køyreskulane
- Sjøførarskulelærarutdanninga
- Læremateriellet for klasse T og andre førarkortklassar
- Førarkortkrav for traktorar med konstruktiv hastigheit over 40 km/h
- Yrkessjøførarskrifta ved køyring innan landbruket

Også dei andre momenta gruppa tar opp treng avklaring, drøfting eller grundigare gjennomgang. I tillegg er det behov for ein gjennomgang av regelverket for traktor med tilhengar, mellom anna vektreglane og regelverket for slept reiskap med fleire ledd. Vi tilrå difor at arbeidsgruppa har eit møte der dei går gjennom alle opplista problemstillingar saman med relevante instansar og fagpersonar, og for å få klarlagt korleis dei ulike problemstillingane skal løysast vidare. Bedre Gardsdrift har inngåande kjennskap til alle nemnde problemstillingar, og bidrar gjerne under eit slikt møte.

Vi ynskjer departementet lukke til i det vidare arbeidet innan sakskomplekset. Det er nyttig å ha i mente at ei endring av regelverket for breie landbruksmaskiner etter vårt syn kan vere av dei viktigaste endringane i landbrukets rammevilkår på lange tider.

Om vi kan bidra på noko slags vis i det vidare arbeidet, stiller vi gjerne opp.

Beste helsing

Jogeir M. Agjeld  
Bedre Gardsdrift

Vedlegg:

- Illustrasjonar av europeisk merking av breitt utstyr