

Rapport

Kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg

Rapport fra arbeidsgruppe august 2009



Rapporten avgitt, Oslo, august 2009



John Arild Jenssen
Samferdselsdepartementet



Karin Søhoel
Samferdselsdepartementet



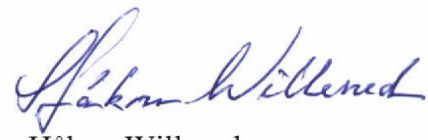
Andreas Heskestad
Landbruks- og matdepartementet



Harald Gjelsvik
Vegdirektoratet



Ulf Nesle
Politiet/Politidirektoratet



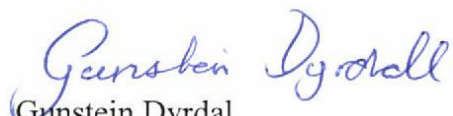
Håkon Willerud
Arbeidstilsynet



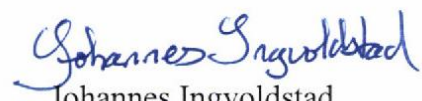
Ine Jortun
Norges Automobil-Forbund



Rune Damm
Norges Lastebileier-Forbund



Gunstein Dyrud
Traktor- og Landbruksmaskin-
Importørenes Forening



Johannes Ingvaldstad
Norges Bondelag



Arne Berg
Maskinentreprenørenes Forbund

Innhold

1. Endring av regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner- bakgrunn...	6
1.1 <i>Historikk</i>	6
1.2 <i>Gjeldende rett</i>	7
1.3 <i>Midlertidig fortolkning av gjeldende bestemmelser</i>	10
2. Arbeidsgruppens mandat og sammensetning	12
3. Forutsetninger og avgrensninger	14
4. Utenlandsk rett.....	16
4.1 <i>Danmark</i>	16
4.2 <i>Sverige</i>	17
5. Drøfting og tilråding i forhold til mandatets enkelte punkter.....	19
5.1 <i>Mandatets punkt 1- Landbruksdriften i dagens samfunn</i>	19
5.1.1 <i>Strukturutvikling i landbruket</i>	19
5.1.2 <i>Geografisk utvikling</i>	20
5.1.3 <i>Leiejord</i>	20
5.1.4 <i>Samdrifter og melkeproduksjon</i>	22
5.1.5 <i>Utviklingen av utstyr og maskiner</i>	23
5.1.6 <i>Særlig om bruken av tvillinghjul og breie dekk</i>	23
5.1.7 <i>Arbeid utenom landbruksdriften</i>	24
5.2 <i>Mandatets punkt 2 - Behov og omfang av bruk av landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m</i>	24
5.2.1 <i>Behov</i>	24
5.2.2 <i>Omfang</i>	24
5.2.3 <i>Redskaper</i>	25
5.2.4 <i>Selvgående maskiner</i>	25
5.2.5 <i>Traktorer</i>	26
5.2.6 <i>Kjøring med brede landbruksmaskiner</i>	26
5.3 <i>Mandatets punkt 3 - Hva kan regnes for å være en naturlig del av moderne landbruksdrift når det gjelder kjøring med landbruksmaskiner på offentlig veg</i>	26
5.3.1 <i>Dagens unntaksregel i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 2 bokstav d)</i>	27
5.3.2 <i>Entreprenørvirksomhet</i>	28
5.3.3 <i>Bruk av tvillinghjul/breie dekk</i>	30
5.4 <i>Mandatets punkt 4 - Konsekvenser for trafikken ellers når det gjelder trafiksikkerhet og fremkommelighet</i>	30
5.4.1 <i>Krav til varsling, merking etc. under kjøring med brede landbruksmaskiner</i>	32
5.4.2 <i>Ulykker med skadde og drepte</i>	32
5.4.3 <i>Forskjeller i vegstandarden</i>	33
5.5 <i>Mandatets punkt 5 - Økonomiske og konkurransemessige konsekvenser både for landbruksnæringen selv og for andre næringer</i>	34

5.5.1	Andre næringer.....	35
5.5.2	Traktorer brukt til entreprenørarbeid/transportoppdrag.....	36
5.6	<i>Mandatets punkt 6 - Forslag til tiltak, eventuelt endringer av regelverket, behov for sikkerhetstiltak m.v. for å minske problemene til næringen. Hvordan unntak gitt næringen i regelverket kan gjennomføres og kontrolleres.....</i>	36
5.6.1	Hvilken type virksomhet bør omfattes av unntaksregler?	37
5.6.2	Forslag til tiltak.....	42
6.	Forslag til tiltak	51
7.	Økonomiske og administrative konsekvenser	53
8.	Annet.....	55
9.	Vedlegg.....	57
A.	Utdrag av gjeldende regelverk etter dansk og svensk rett	57
B.	Bilder av et utvalg landbruksmaskiner.....	63

Sammendrag

Kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg er omfattet av unntaksregler når transporten utføres med kjøretøy med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m.

Det har de siste tiårene skjedd store forandringer i det norske landbruket. Utviklingen har gått i retning av færre, større og mer spesialiserte bruk. Det har vært en kraftig økning i leie av areal, og skjedd en stor utvikling i antallet samdrifter og samarbeidsløsninger osv. Utviklingen har ført til at landbruksnæringen har behov for å kjøre mer og lengre langs offentlig veg, og ofte med større maskiner og utstyr enn tidligere.

Statens vegvesen utarbeidet i 2008 i samarbeid med politiet, Trygg Trafikk, Norges Bondelag og Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) brosjyren ” Vis trafikkvett på traktoren”, hvor det blant annet er vist til at landbruksmaskin med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m, etter dagens regelverk kan kjøre på offentlig veg over kortere vegstrekning som ledd i vanlig bruk av landbruksmaskinen, i praksis maksimum 5 km.

Etter at brosjyren ble distribuert mottok Samferdselsdepartementet flere henvendelser fra representanter for landbruksnæringen om næringens behov for å kjøre med landbruksmaskiner på offentlig veg. Samferdselsdepartementet nedsatte deretter en arbeidsgruppe for å gjennomgå regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg. Gruppen skulle spesielt se på forholdene knyttet til kjøring med landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m på offentlig veg, og foreslå tiltak og endringer i regelverket som kan imøtekomme landbruksnæringens behov på dette området, samtidig som trafikk sikkerheten langs norske veger blir ivaretatt på best mulig måte. Det er også viktig at regelverket er kontrollerbart for håndhevsmyndighetene, enkelt å forholde seg til for brukerne og forutsigbart for andre trafikanter.

Arbeidsgruppen har avholdt fem møter og deltagerne har undervegs bidratt med skriftlig materiale til rapporten.

Gruppen fremmer primært fire forslag til tiltak, men fremhever også viktigheten av at landbruksnæringen blir gjort kjent med regelverket som gjelder for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg, og nevner avslutningsvis i rapporten flere forhold og tilknyttede problemstillinger som ulike representanter i gruppen har fremmet ønske om at det blir sett nærmere på.

Arbeidsgruppens tilrådninger

Ingen avstandsbegrensning – tilrådes på bestemte vilkår

Gruppen mener at avstandsbegrensningen som gjelder for kjøring med landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m ikke er formålstjenlig etter dagens forhold. En samlet gruppe anbefaler at avstandsbegrensningen oppheves, men det er dissens om hvilke

forutsetninger som bør legges til grunn. Flertallet i gruppen mener det av trafiksikkerhetsmessige årsaker bare kan skje under følgende bestemte forutsetninger:

- hastighetsbegrensning på 30 km/t for all kjøring med landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m
- krav til merking, varsling etc. for den aktuelle typen transport og kjøretøy må følges
- krav om følgekjøretøy for kjøring med landbruksmaskin som er bredere enn 3,0 m

Generell rushtidsbegrensning

Flertallet i gruppen anbefaler innført en generell rushtidsbegrensning tilpasset de lokale trafikkforhold for kjøring med brede landbruksmaskiner.

Kjøring med tvillinghjul og breie dekk

Gruppen mener det ut fra landbruksmessige hensyn i noen grad bør åpnes for kjøring med tvillinghjul og breie dekk på offentlig veg, selv om hjulustrustningen gjør at kjøretøyet får en breddedimensjon utover det tillatte, som er 2,55 m. Det må likevel skilles mellom kjøring med tvillinghjul og breie dekk. Når det gjelder tvillinghjul tilrår gruppen at disse reguleres på tilsvarende måte som landbruksredskaper. Bruk av breie dekk tilrådes regulert gjennom en dispensasjonsordning for kjøring på offentlig veg.

Skille mellom landbruksrelatert virksomhet og "tilleggsnæringer"

Gruppen anbefaler at det skilles mellom kjøring med landbruksmaskiner i tilknytning til landbruket som blir utført av den enkelte bonde eller virksomheter med landbruket som målgruppe, og bruk av landbruksutstyr i forbindelse med arbeidsoppdrag som bonden utfører utenfor landbruket. Dette for å opprettholde mest mulig like konkurransevilkår i forhold til andre næringer.

Dersom unntakene som gjøres gjeldende for landbruksdrift også skulle gjelde andre typer arbeidsoppdrag som bonden påtar seg, ville dette kunne komme i konkurranse med entreprenørvirksomheter og eventuelt også andre aktører innen transportbransjen, som driver sin virksomhet på vanlige vilkår.

Dissenser

Norges Bondelag og TLIF ønsker innført fri kjøreavstand for brede landbruksmaskiner, men tar dissens i forhold til forslagene om å innføre hastighetsbegrensning for kjøretøy som er teknisk konstruert for høyere fart enn 30 km/t, innføring av krav om følgekjøretøy ved transport med bredde over 3,0 m, og forslaget om en generell rushtidsbegrensning. Dette er forhold som etter Norges Bondelag og TLIFs mening vil være svært vanskelig å etterleve i praktisk landbruksdrift.

Landbruks- og matdepartementets representant mener en fartsbegrensning på 30 km/t bare bør gjelde for transporter med bredde mellom 3,0 m og 3,50 m, og at kravet om følgekjøretøy

bør inntreffe først fra 3,30 m bredde. Representanten anser det lite hensiktsmessig med en generell rushtidsbegrensning, og mener en slik regel vil være vanskelig å håndheve.

1. Endring av regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner- bakgrunn

1.1 Historikk

Ved Vegdirektoratets rundskriv nr. 67/75 av 8. august 1975 ble det innført et unntak for jordbruksmaskiner som tillot kjøring med denne typen maskiner over kortere strekninger på offentlig veg uten brukstillatelse, når forflytningen var et ledd i den vanlige utnyttelse og bruk av maskinen. Det var blant annet en forutsetning at kjøretøyets største bredde ikke oversteg 3,50 m. Ordningen kom i stand etter samarbeid med Norges Bondelag og gjaldt for følgende jordbruksmaskiner:

Skurtreskere, ploger, harver, såmaskiner, gjødselspredere, potethøstere, høysvanser, traktorer, grashøstemaskiner, ertelesseapparat m.v.

I tillegg måtte følgende vilkår oppfylles:

1. "Største hastighet må ikke være over 30 km/t.
2. Transporten må søkes utført på den tid av døgnet da trafikken er minst og fortrinnsvis i dagslys. En understreker nødvendigheten av korrekt lykteføring.
3. Det tillates ikke kjørt på motorveg.
4. Utstyr, redskap m.v. som stikker ut foran, bak eller på siden av kjøretøyet, skal være merket i henhold til kjøretøyforskriftenes § 142 om last...
5. Registreringsplikt etter kjøretøyforskriftenes § 124 må være oppfylt...
6. Krav om trafikktrygding etter bilansvarslova § 15 må være oppfylt..."

Ved forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter forskrift om bruk av kjøretøy) ble unntaket fra kravet om dispensasjon for kjøring med brede jordbruksmaskiner (nå benevnt som landbruksmaskiner) videreført i § 5-4 nr. 2 bokstav d) med følgende ordlyd:

"2. Følgende er også tillatt uten dispensasjon:

Forflytting av landbruksmaskin over kortere vegstrekning som ledd i vanlig bruk. Største bredde må ikke overstige 3,50 m. Aksellast, last fra akselkombinasjon eller lengde må ikke være større enn det som er tillatt etter vedlegg 1 og veglister i henhold til dette vedlegg."

Flere av vilkårene i rundskrivet ble ikke eksplisitt nevnt i forskriftsteksten, da de følger av andre bestemmelser i vegtrafikklovgivningen. De særlige vilkårene om at farten ikke må overskride 30 km/t, og kravet om at transporten må søkes utført på "den tid av døgnet da trafikken er minst og fortrinnsvis i dagslys" ble ikke videreført, da man fant det lite realistisk å opprettholde slike krav som rettsregler.

I tillegg ble det heller ikke forsøkt gjort en oppregning av de ulike typer landbruksmaskiner som er aktuelle. I høringsbrevet går det frem at dette ble ansett for å være unødvendig ved siden av de begrensninger som ellers følger av bestemmelsene.

Regelverket med hensyn til adgangen til å kjøre med brede landbruksmaskiner langs offentlig veg, ble laget for at den enkelte bonden skulle kunne kjøre fra teig til teig innenfor det samme gårdsbruket, ikke for at dagens landbruksentreprenører skulle kunne foreta arbeid fra gård til gård uten å frakte bredere redskap, dvs. redskap som er bredere enn 2,55 m, på annet kjøretøy.

Dette er bakgrunnen for at det i de færreste tilfellene har vært lovlig å kjøre med landbruksredskap med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m lenger enn 5 km langs offentlig veg. I de senere år har det i Norge blitt tatt i bruk større og større maskiner i landbruket. Det kan være snakk om maskiner med opptil 4,50 m arbeidsbredde. De færreste av disse maskinene har imidlertid en transportbredde på mer enn 3,50 m. En del av disse maskinene kjøres eller transporteres langs det offentlige vegnettet. Slik kjøring eller transport er ikke alltid i tråd med gjeldende regelverk og fortolkninger av dette.

Ordlyden i dagens forskriftstekst omfatter "forflytting av landbruksmaskin... som ledd i vanlig bruk". I følge Statens vegvesen har det ikke vært meningen at traktorer påmontert redskap som gjør at kjøretøyet får en bredde over 2,55 m, skal brukes til ren transport langs offentlig veg av for eksempel høyballer festet på silospyd eller potetkasser lastet på pallegaffler. Forflytning av avling skal etter dagens regelverk skje på tilhenger med bredde under 2,55 m og fraktes fra jordet og til lagringsplass på dette vis. Det har heller ikke vært meningen at gjødsel skal transporteres i bredere gjødselspredere enn 2,55 m langs offentlig veg. Forflytning av gjødsel i gjødselspredere med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m har kun vært tillatt når kjøringen skjer direkte fra lager til jordet der gjødselen skal spres ut.

1.2 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 3 første ledd gjelder som en overordnet regel og vil kunne stille krav til utøvelse av skjønn i det enkelte tilfellet, i forhold til hva som kreves for at kjøring med bred landbruksmaskin på offentlig veg skal være trafikksikkert, og ikke kunne volde skade eller være til fare for andre:

”§ 3. Grunnregler for trafikk.

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.”

Vegtrafikkloven § 13 andre ledd åpner for at det blir gitt nærmere bestemmelser om bruk, konstruksjon, innretning, vekt, mål og utstyr for de forskjellige grupper av kjøretøy. Regelen gir hjemmel til bestemmelsen i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 2 bokstav d) om å åpne

for kjøring med brede landbruksmaskiner langs offentlig veg uten dispensasjon. Innholdet i bestemmelsen er nærmere gjennomgått ovenfor.

I tillegg gjelder etter forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) krav til merking og lysutstyr på traktor, motorredskap, tilhenger og tilhengerredskap, jf § 28-13 flg. Disse kravene skal være oppfylt dersom kjøretøyet blir teknisk godkjent.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4 oppstiller blant annet krav til merking av utstikkende gods og utstyr, redskap m.v.:

”§ 3-4. Utstikkende gods, merking m.m.

- 1. Gods må ikke strekke seg utenfor kjøretøyets sider uten tillatelse av regionvegkontoret for kjøring innenfor en region, eller av Statens vegvesen, Region øst, for kjøring gjennom flere regioner. For enkelttransport kan tillatelse gis av regionvegkontoret også for kjøring gjennom flere regioner.*

Tilsvarende gjelder for gods som stikker ut 1 m eller mer foran kjøretøyet.

- 2. Gods som strekker seg 15 cm eller mer utenfor kjøretøyets sider, skal foran og bak være tydelig merket. Merkingen skal være minst 50 cm høy og minst 25 cm bred og utført med avvekslende røde og gule striper som skal være skråstilt og ca. 5 cm brede. Fargen skal være varig fluoriserende eller av type som er godkjent av Vegdirektoratet.*

Gods som strekker seg utenfor kjøretøyets sider, skal i mørke eller usiktbart vær også foran på hver side være merket med minst to lykter som gir hvitt lys framover, og bak på hver side med minst to lykter som gir rødt lys bakover. Lyktene skal ha en lysåpning på minst 30 cm² og være plassert over hverandre. Lyset må ikke virke blendende og skal være godt synlig på en avstand av minst 150 m.

Merking og lykter skal være plassert ytterst på godset og slik at de er godt synlige forfra og bakfra. Om mulig må overkant av merking og lykter ikke være høyere enn 2 m over vegbanen.

- 3. Gods som stikker ut foran kjøretøyet, eller mer enn 1 m bak kjøretøyet, skal være merket ytterst med anordning som har avvekslende rød og hvit farge og fra alle sider har et synlig areal på minst 250 cm². Det røde materiale skal være lysreflekterende. Anordningen skal være plassert slik at den er godt synlig.*

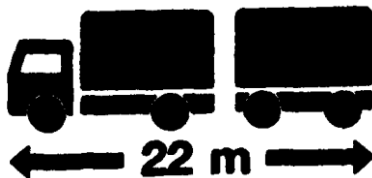
Ved tilfeldig transport kan merkingen skje på annen tydelig måte.

I mørke eller usiktbart vær skal gods som stikker ut mer enn 1 m bak kjøretøyet, også merkes med lykt som gir rødt lys bakover og til sidene. Lykten skal ha lysåpning på minst 30 cm². Lyset må ikke virke blendende og skal være godt synlig på en avstand av minst 150 m.

- 4. Utstyr, redskap m.v. som stikker ut foran, bak eller på siden av kjøretøy, skal være merket i samsvar med bestemmelsene i denne paragraf, dersom ikke særlige regler er fastsatt av Vegdirektoratet.*

5. *Vogntog som har tillatt lengde mer enn 19 m, skal ha skilt bak på tilhengeren der lengden er angitt. Lengden angis for hele meter og rundes av oppover.*

Skiltet skal være minst 100 X 50 cm med 20 mm rød, reflekterende bord. Bunnfargen skal være hvit og ureflekterende med symbol av vogntog og piler sammen med lengdeangivelse i hele meter med 70 mm teksthøyde:



6.

- a) *Når lengden er over 6 m mer enn det som er tillatt etter vedlegg 1, eller bredden er mer enn 3 m, skal både kjøretøyet og det eller de ledsagende kjøretøy være utstyrt med varselskilt henholdsvis «Lang transport» eller «Bred transport.» Varselskilt skal ha hvit bunnfarge og være svakt lysende eller belyst under kjøring i mørke eller usiktbart vær. De skal være godt synlige både forfra og bakfra.*
- b) *Varselskiltet må tildekkes eller fjernes når kjøretøyet ikke er i bruk til ledsaging eller til lange og brede transporter.*

Varselskiltet skal ha følgende utforming:

Teksten utføres med sorte bokstaver, utforming etter trafikkalfabetet, med minimum bokstavhøyde 105 mm.

Skiltet utformes med teksten på en eller to linjer med minimumsavstander fra tekst til skiltekant eller skiltbord etter normalbestemmelsene i trafikkalfabetet. Det må ikke være annen tekst på skiltet.

Skilt som er utformet etter tidligere bestemmelser kan benyttes inntil videre.

7.

- a) *Ved transport av sykkel på tvers på bil med bredde 180 cm eller mindre skal sykkelen monteres slik at den får en maks lengde på 180 cm målt i horisontalplanet. Dersom sykkelen stikker utenfor bilens sider skal den monteres tilnærmet symmetrisk om bilens midtakse. Bestemmelsene i nr. 1 første ledd gjelder ikke for slik transport.*
- b) *Dersom sykkelen skjuler bilens lys og/ eller kjennemerke skal det brukes lysbjelke merket med bokstav- og tallkombinasjonen som viser motorvognens identitet.*

Lysbjelken skal ha baklys, stopplys, retningssignallys samt refleks.

- c) *Merkingen skal bestå av kjennemerkets bokstav- og tallkombinasjon i sort med tilnærmet samme størrelse som på kjennemerket. Den skal ha hvit eller aluminiumsfarget bakgrunn, være godt synlig og holdbar.*

8. *Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke utenfor offentlig veg dersom kjøringen likevel er forsvarlig. ”*

Det følger av forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4 nr. 6 at landbruksmaskiner med bredde over 3,0 meter skal ha skilt med "bred transport".

Videre fremgår det av kjøretøyforskriften § 28-3 nr. 3 at:

"Motorvogn som under arbeid på veg nyttes i strid med bestemmelsene i trafikkreglene (jfr. vegtrafikkloven § 11), eller som nyttes på en slik måte at den kan være til særlig fare for annen trafikk, skal ha minst en varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.

Motorvogn som nyttes for å ledsage og varsle spesielle transporter som kan være til særlig fare for annen trafikk, skal også ha minst en slik lykt."

Denne bestemmelsen vil kunne være relevant for landbruksmaskiner.

1.3 Midlertidig fortolkning av gjeldende bestemmelser

Statens vegvesen utarbeidet i 2008 i samarbeid med politiet, Trygg Trafikk, Norges Bondelag og Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening brosjyren "Vis trafikkvett på traktoren". Denne brosjyren har som formål å informere om hvordan traktor og landbruksmaskiner skal brukes på en sikker måte langs veg, og ble offentliggjort og distribuert høsten 2008. Blant annet fremgår det av brosjyren at landbruksmaskin med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m, kan kjøre langs offentlig veg over kortere vegstrekning som ledd i vanlig bruk av maskinen, i praksis maksimum 5 km.

Etter distribusjonen av denne brosjyren mottok Samferdselsdepartementet utover høsten 2008 flere henvendelser fra representanter for landbruksnæringen om næringens behov for å kjøre med landbruksmaskiner langs offentlig veg. Dette førte til at det ble sendt ut en pressemelding fra Samferdselsdepartementet 2. februar 2009, hvor det gikk frem at departementet ville gjennomgå regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg. Målet var å komme frem til regler som tar hensyn til trafikksikkerheten, samtidig som reglene i større grad skal imøtekomme de behov som landbruket har.

Det ble fattet politisk beslutning om en ny midlertidig fortolkning av bestemmelsen om tillatt kjørelengde for landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m. Det ble inntil videre åpnet for å tillate kjøring inntil 34 km uten dispensasjon, uten at dette skulle legge føringer for arbeidet i arbeidsgruppen som samtidig ble oppnevnt.

Som en oppfølging av den tidligere politiske beslutningen om en utvidet fortolkning av dagens regelverk, ble det etter initiativ fra representanter i arbeidsgruppen, 14. april 2009 besluttet av departementet inntil videre å tillate kjøring på offentlig veg med traktor påmontert tvillinghjul eller breie dekk, som gjør at traktoren i seg selv får en

breddedimensjon utover det tillatte. Dette under forutsetning av at traktoren samtidig er påmontert landbruksredskap som er minst like bredt som traktoren med tvillinghjul eller breie dekk.

2. Arbeidsgruppens mandat og sammensetning

Arbeidsgruppen ble oppnevnt ved Samferdselsdepartementets brev av 18. mars 2009, for det formål å gjennomgå og komme med tilrådninger til hvordan regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg bør utformes.

Arbeidsgruppen fikk følgende mandat:

"Arbeidsgruppen skal gjennomgå og vurdere behov for endringer i regelverket som gjelder kjøring med landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m langs offentlig veg. Når det gjelder traktor påmontert landbruksredskaper gjelder at bredden på selve traktoren ikke skal kunne være breiere enn 2,55 m, medregnet hjulene. Følgende forhold må omtales og vurderes av arbeidsgruppen:

- 1. Landbruksdriften i dagens samfunn*
- 2. Behov og omfang av bruk av landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m*
- 3. Hva kan regnes for å være en naturlig del av moderne landbruksdrift når det gjelder kjøring med landbruksmaskiner på offentlig veg*
- 4. Konsekvenser for trafikken ellers når det gjelder trafiksikkerhet og fremkommelighet*
- 5. Økonomiske og konkurransemessige konsekvenser både for landbruksnæringen selv og for andre næringer*
- 6. Forslag til tiltak, eventuelt endringer av regelverket, behov for sikkerhetstiltak m.v. for å minske problemene til næringen. Hvordan unntak gitt næringen i regelverket kan gjennomføres og kontrolleres*

Arbeidsgruppen har vært sammensatt av representanter fra organisasjoner og myndigheter som dette regelverket antas særlig å vedrøre, og som har særlig kompetanse og kunnskap om de relevante forhold.

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

John Arild Jenssen	Samferdselsdepartementet
Karin Søhoel	Samferdselsdepartementet
Andreas Heskestad	Landbruks- og matdepartementet
Harald Gjelsvik	Vegdirektoratet
Ulf Nesle	Politiet/ Politidirektoratet
Håkon Willerud	Arbeidstilsynet

Ine Jortun	Norges Automobil- Forbund
Rune Damm	Norges Lastebileier- Forbund
Gunstein Dyrdal	Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening
Johannes Ingvoldstad	Norges Bondelag
Arne Berg	Maskinentreprenørenes Forbund

Arbeidsgruppen har vært ledet av avdelingsdirektør John Arild Jenssen, Samferdselsdepartementet. Rådgiver Karin Søhoel, Samferdselsdepartementet, har vært gruppens sekretær. Enkelte av deltagerne har hatt vararepresentanter på noen av møtene.

Arbeidsgruppen har hatt fem møter, hvorav ett fant sted hos A-K maskiner etter invitasjon fra Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening, hvor gruppens medlemmer blant annet fikk se på et utvalg av landbruksmaskiner. De enkelte deltagerne har i periodene mellom møtene bidratt med materiale til rapporten. Samferdselsdepartementet hadde lagt opp til at rapporten med konkrete tilrådninger skulle være ferdig innen 1. juni 2009, men aksepterte at rapporten ble forsinket på grunn av sakens kompleksitet.

3. Forutsetninger og avgrensninger

Det går eksplisitt frem av mandatet til gruppen at det bare er krav til kjøring langs offentlig veg med landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m som vil bli vurdert i rapporten.

Arbeidsgruppen har forsøkt å definere hva den legger i begrepet "landbruksmaskin" i denne rapporten. I Vegdirektoratets rundskriv fra 1975 står det at unntaksordningen som ble gjort gjeldende for jordbruksmaskiner skulle gjelde for blant annet traktorer. I 1990 ble unntaksordningen forskriftsfestet, og begrepet jordbruksmaskin ble byttet ut med begrepet landbruksmaskin uten at dette var ment å skulle medføre noen realitetsendring. Ordlyden i rundskrivet fra 1975 må forstås ut fra et historisk perspektiv. Den gang var det ikke aktuelt med traktorer som var så brede at det trengtes dispensasjon fra breddekravene. I følge Statens vegvesen må det legges til grunn at det i rundskrivet er ment traktor påmontert landbruksredskap.

En traktor vil følgelig i seg selv ikke være å anse som en landbruksmaskin. Traktor er teknisk definert i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-4 nr. 1, og i §§ 2-4 nr. 5 og 2-5 nr. 3 når det gjelder traktorer som er godkjent eller tatt i bruk uten registreringsplikt før 1. juli 2005.

Etter arbeidsgruppens oppfatning vil det favne for vidt om ethvert kjøretøy - med eller uten påmontert redskap - som er beregnet til bruk i jord-, skog- og hagebruksvirksomhet, blir regnet for å være en "landbruksmaskin" i denne sammenheng. Det strider også mot en naturlig forståelse av hva som menes med dette begrepet å la traktor uten tilleggsutstyr omfattes. Det vil generelt også være å trekke begrepet for vidt å la alle kjøretøy som benyttes til transport i forbindelse med jord-, skog- og hagebruksvirksomhet bli benevnt som "landbruksmaskin". Det samme gjelder for traktor med tilhenger, når tilhengeren bare er beregnet for transport av gods.

Tilhenger til traktor (skogbruks- og landbrukstilhenger) og utskiftbar trukket maskin (landbruks- og skogbruksredskap) er nærmere definert i kjøretøyforskriften § 2-4 nr. 2 og 3, og i § 2-5 nr. 5 til 9 når det gjelder kjøretøy som er godkjent eller tatt i bruk uten registreringsplikt fra 1. juli 2005 (tilhengerredskap), jf. forskriftens § 2-5 nr. 10.

Arbeidsgruppen legger dermed til grunn at dersom ikke annet fremgår av sammenhengen, skal det i denne rapporten med begrepet "landbruksmaskin" forstås følgende:

- Traktor påmontert redskap eller som trekker landbruks- eller skogbruksredskap og som benyttes i jord-, skog- eller hagebruksvirksomhet.
- Selvgående landbruksmaskiner (skurtresker, grashøster m.v.).

Regelverket skiller i dag mellom kjøring med landbruksmaskiner med bredde inntil 3,50 m, og landbruksmaskiner med bredde mellom 3,50 m og 4,10 m, hvor det må søkes om dispensasjon for kjøring langs offentlig veg. Arbeidsgruppen har i mindre grad drøftet hvorvidt de bredder som regelverket i dag tar utgangspunkt i bør justeres, for eksempel at det bare gis unntak for kjøretøy med bredde inntil 3,20 m. Store deler av den aktuelle maskinparken som i dag blir benyttet i landbruket har en transportbredde på inntil 3,20 m, se nærmere drøftingen av mandatets punkt 2 nedenfor.

Det er imidlertid slik at bøndene over mange år har tilpasset redskapsporteføljen til et regelverk med 3,50 m som maksimal tillatt bredde for kjøring med landbruksmaskiner på offentlig veg uten dispensasjon. Dette er også en bredde majoriteten av europeiske redskapsprodusenter holder seg innenfor. Arbeidsgruppen foreslår derfor ingen endringer her. Når det i rapporten uten nærmere spesifikasjoner er henvist til ”brede landbruksmaskiner” omfatter dette således landbruksmaskiner med en bredde mellom 2,55 m og 3,50 m.

På grunn av den begrensede tiden gruppen har hatt til disposisjon, har det ikke vært et mål for gruppen å skulle presentere et ferdig forslag til forskriftsendringer eller andre tiltak i rapporten. De konkrete tiltak som foreslås må konkretiseres ytterligere og følges opp i en høring. Det må i det videre arbeidet også tas høyde for at eventuelle endringer i regelverket når det gjelder landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m, eller innføring av ny begrepsbruk, ikke får utilsiktede konsekvenser for det øvrige regelverket. Som eksempel nevnes forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 4 bokstav c), om utstedelse av tidsbegrenset dispensasjon for landbruksmaskin med større bredde enn 3,50 m. Denne bestemmelsen har i dag samme ordlyd når det gjelder kjørestrekning og formål med kjøringen som forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 2 bokstav d). Dersom det gjøres endringer i ordlyden eller legges til grunn en bestemt forståelse av begrep benyttet i § 5-4 nr. 2 bokstav d), må det tas konkret stilling til om det samme også skal gjelde for § 5-6 nr. 4 bokstav c).

Arbeidsgruppen har i noen grad også diskutert den manglende etterlevelsen av regelverket som gjelder for øvrig for kjøretøy som blir forflyttet langs offentlig veg i forbindelse med landbruksvirksomhet. Dette knytter seg til for eksempel breddebegrensningen som gjelder for traktor registrert på hvite kjennemerker, og kravet om at et kjøretøy skal inn til ny godkjenning på trafikkstasjon når det får nytt utstyr permanent påmontert. Arbeidsgruppens oppfatning er at disse og også andre regler knyttet til merking m.v. av kjøretøy ikke alltid blir respektert.

Mandatet avgrenser imidlertid en nærmere drøftelse av denne typen problemstillinger. Arbeidsgruppen fremhever likevel viktigheten av at det blir formidlet god informasjon om merking m.v. til næringen.

4. Utenlandsk rett

4.1 Danmark

I Danmark er det generelle utgangspunktet at det ikke tillates kjørt på offentlig veg med motorvogner som har en bredde utover 2,55 m. Det gjelder imidlertid spesielle regler for særlige typer kjøretøy. Gjeldende lover og regler finnes blant annet på Færdselsstyrelsens hjemmesider¹. Et uttrekk av relevante regler som gjør seg gjeldende for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg er nevnt i det følgende. Det gjelder ingen begrensning i forhold til tillatt kjørestrekning for brede landbruksmaskiner i Danmark, men færdselsloven setter begrensninger i forhold til tillatt hastighet for traktorer og motorredskap ved kjøring på offentlig veg:

Hastighed for særlige typer af køretøjer

”§ 43 Stk. 5. For biler og motorcykler, hvortil der er tilkoblet et ikke-registreringspligtigt påhængsredskab, og for traktorer og motorredskaber må hastigheden uanset § 42 aldrig overstige 30 km i timen.”

Videre fremgår følgende av Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk:

” § 2 Stk. 5. Kørsel med et køretøj, der er konstrueret med en arbejdsstilling og en transportstilling, således at udragende dele kan afmonteres eller slås ind, må kun finde sted med sådanne dele i transportstilling.

Stk. 6. Bestemmelsen i stk. 5 finder dog ikke anvendelse:

- 1) ved passage eller krydsning af vej eller i lignende tilfælde, hvor vej kun benyttes i ubetydeligt omfang, og*
- 2) ved kørsel på vej, hvorunder køretøjet udfører en arbejdsfunktion. ”*

”§ 3. Ved kørsel med løst læsset hø, halm eller utærsket sæd eller med motorredskab, arbejds- eller påhængsredskab til landbrugs- eller vejarbejde kan bredden for såvel det trækkende køretøj som påhængskøretøjet overstige 2,55 m. Bredden må dog kun overstige 3,3 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskabet i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder. Bestemmelserne i § 2, stk. 5 og 6, finder tilsvarende anvendelse på den i 1. og 2. pkt. nævnte kørsel.

Stk. 2. Politiet kan forbyde den i stk. 1 nævnte kørsel, når særlige forhold taler derfor.”

”§ 6. Ved kørsel med bredt køretøj eller læs på smal vej skal der udvises særlig forsigtighed og agtpågivenhed over for den øvrige færdsel. Det bredere køretøj skal om nødvendigt standse så langt til højre som muligt og lade andre køretøjer passere.

¹ <http://www.fstyr.dk/sw21787.asp>

Stk. 2. Ved kørsel med redskab, hvis bredde overstiger 2,55 m, jf. § 3, skal der på den del af redskabet, der er nærmest vejmidten, anbringes en tydelig afmærkning op til 1 meters højde, såfremt denne del af redskabet har en højde på mindre end 1 m. ”

Ved transport av avling, kjøring med motorredskap, eller kjøring med arbeids- eller tilhengerredskap til landbruks- eller vegarbeid kan bredden til kjøretøyet overstige 2,55 m. Kjøretøy med tilhenger kan likevel bare overstige en bredde på 3,30 m under kjøring mellom mark og avlsgård, mellom eiendommer som har redskaper i felleseie, eller mellom en maskinstasjon og dennes kunder. Det gjelder ingen øvre begrensning i forhold til bredden til disse kjøretøyene. Etter dansk rett er fører av kjøretøyet imidlertid tillagt en særlig aktsomhetsplikt, og har en plikt til å slippe andre trafikanter forbi, når det kjøres med bredt kjøretøy eller lass på smal veg. Ved kjøring over lengre strekninger som ledd i rene transportetapper, skal utstikkende deler i den grad det er mulig avmonteres eller slås inn.

1. oktober 1996 ble det i dansk rett fastsatt nye regler om utstyr og merking av traktorer og motorredskaper m.v. Reglene fremgår av Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 530 af 29. mai 1996 om indretning og udstyr for traktorer og påhængsredskaber m.v.² samt i Færdselsstyrelsens Detailforskrifter for Køretøjer 1996. Forskriften fastsetter regler for traktorer, motorredskap og deres arbeidsredskaper, påhengsvogner og påhengsredskaper.

De mest sentrale kravene følger som vedlegg til rapporten, jf kapittel 9. Regelverket om merking og lysbruk er i stor grad sammenfallende med gjeldende norske og svenske bestemmelser på området.

4.2 Sverige

Etter svensk rett tillates i utgangspunktet kjøring langs offentlig veg med motorvogner som har inntil 2,60 m bredde. Dersom et kjøretøy har en last som stikker mer enn 20 cm utenfor kjøretøyet, eller en bredde, inkludert last, som overstiger 260 cm, kan kjøretøyet bare kjøres på ”enskild väg”³. Det er gjort unntak fra dette for blant annet redskaper som benyttes til jordbruksarbeid, kjøretøy som benyttes til transport av høy eller lignende, traktor med påmontert redskap eller utstyr, motorredskaper ved kjøring over kortere strekninger til eller fra en arbeidsplass eller til lignende formål. Det gjelder ingen begrensninger i forhold til hvor langt det kan kjøres med landbruksmaskiner over 2,60 m, og det er ikke satt noen generell hastighetsbegrensning for denne typen kjøretøy. Når det gjelder merking og sikring av last/utstyr ved kjøring på offentlig veg gjelder i stor grad lignende bestemmelser som i

² <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=81722>

³ Sveriges vegnett består av statlige, kommunale og ”enskilda” veger. En stor del av de ”enskilda” vegene er skogsbilveger som ofte ikke er åpne for allmenn motorferdsel. Noen ”enskilda” veger har rett til statsbidrag. Statsbidraget er et bidrag til vegvedlikehold og en erstatning for at vegene holdes åpne for trafikk/gjennomfartstrafikk, og dermed utgjør en del av det åpne vegnettet. Kilde: <http://vagverket.se/vagarna/Vagnatet/Enskilda-vagar/Om-enskilda-vagar/>

Norge. De nærmere bestemmelser om dette er tatt med som vedlegg til rapporten, jf. kapittel 9.

Regler om ferdsel med motorvogn fremgår av Trafikkföörordningen (1998:1276)⁴. I forhold til ferdsel med brede kjøretøy gjelder blant annet følgende:

4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon

”§ 15 Om ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon lastas så att lasten på någöndera sidan skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet eller om fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 260 centimeter eller för en buss 255 centimeter, får fordonet eller därtill kopplat fordon föras endast på enskild väg.

Följande fordon får dock föras på väg som inte är enskild.

1. Lätt motorcykel vars bredd med last inte överstiger 120 centimeter.
2. Redskap som används i jordbruksarbete, även om bredden överstiger 260 centimeter.
3. Fordon som är lastat med opackat hö eller liknande, även om lasten på någon sida skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet.
4. Traktor med påmonterat redskap eller utrustning även om fordonet är bredare än 260 centimeter, redskap eller utrustning inräknad.
5. Motorredskap vid kortare färd till eller från en arbetsplats eller för liknande ändamål, även om fordonet är bredare än 260 centimeter, redskap eller utrustning inräknad.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg som transporterar odelbar last får föras på vägar som inte är enskilda trots att den bredd som anges i [första stycket](#) överskrids. Lasten får därvid skjuta ut mer än 20 centimeter utanför fordonet. Därvid får det även föreskrivas att färd får ske med avvikelse från bestämmelserna i [3 kap. 7 § första](#) och [andra styckena](#), [9 § första](#) och [tredje styckena](#), [11 §](#) och [12 § första stycket 3](#) samt [9 kap. 1 § första stycket 1](#) och [2](#) och [2 §](#), om det behövs av framkomlighetsskäl och sker med stor försiktighet. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor när det gäller förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät...”

”§ 16 Ett fordons bredd mäts över de delar av fordonet eller lasten som skjuter ut längst.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall medge att viss utrustning inte ska räknas in i fordonsbredden. ”

⁴ <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19981276.htm>

5. Drøfting og tilråding i forhold til mandatets enkelte punkter

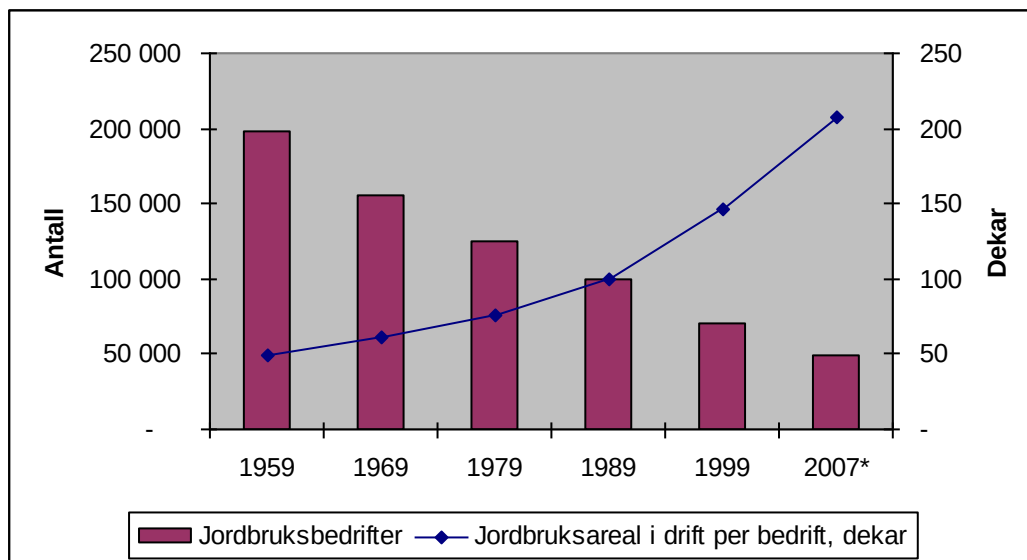
5.1 Mandatets punkt 1- Landbruksdriften i dagens samfunn

De siste tiårene har det vært en betydelig strukturrasjonalisering i landbruket.

Landbruksproduksjonen foregår på stadig færre foretak. For å sikre en rimelig økonomisk utvikling har bøndene måtte skaffe seg tilgang på mer jord for å kunne øke produksjonen. Redskapen har utviklet seg og blitt dyrere, og det har skjedd en overgang til bruk av maskiner med større kapasitet enn tidligere. En viktig årsak til dette er den relativt korte så- og høsteperioden i Norge sammenlignet med land lenger sør.

5.1.1 Strukturutvikling i landbruket

I perioden 1989 til 2008 har totalt antall jordbruksbedrifter gått ned med 50 % (fra 99 400 til 48 835). Antall årsverk i jordbruket er halvert. Gardsbrukene har blitt færre, større og mer spesialiserte. Denne utviklingen har pågått lenge, men har blitt ytterligere intensivert de siste årene (*Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning (NILF), 2008*). Gjennomsnittlig antall dekar per jordbruksbedrift har økt fra 100 i 1989 til 210 dekar i 2008. Arealet til jordbruksbedrifter som går ut av drift, overtas i hovedsak av andre jordbruksbedrifter særlig ved leie, men også ved salg. Bare 3,2 % av det samlede landarealet i Norge er dyrket mark. Jordbruksarealet totalt sett holder seg nokså stabilt fra år til år. Kornarealet er noe redusert, mens det har vært en viss økning i engarealet.



Figur 1. Antall jordbruksbedrifter og gjennomsnittlig jordbruksareal per bedrift. 1959, 1969, 1979, 1989, 1999 og 2007

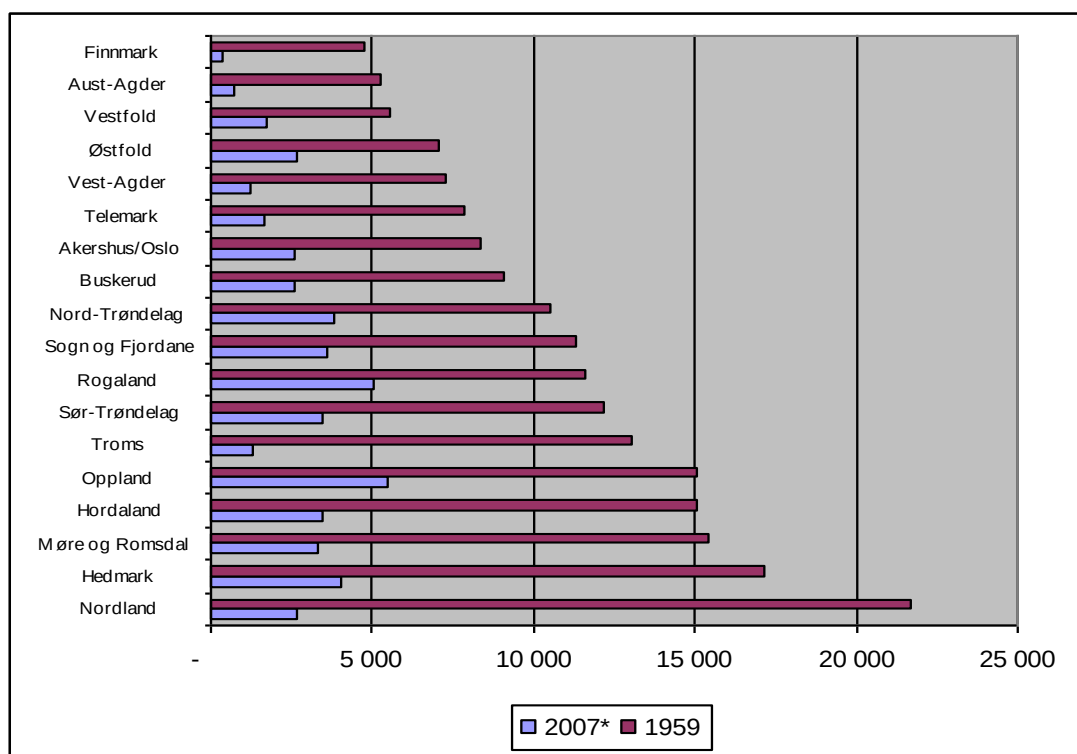
Kilde: Statistisk sentralbyrå (SSB) og Jordbruksstatistikk

De senere år har det vært en vesentlig strukturendring i alle produksjoner. Eksempelvis har antall dekar per bruk i kornproduksjon økt fra 153 til 216 dekar fra 1999 til 2008. I samme periode økte gjennomsnittlig antall melkekyr per melkebruk fra 14 til 20.

5.1.2 Geografisk utvikling

Den relative fordelingen av antall jordbruksbedrifter med ulike produksjoner har holdt seg forholdsvis stabil mellom regionene siden 1989. Fra 1999 til 2008 har den årlige prosentvise reduksjonen relativt sett vært størst i Nord-Norge, i Agder og på Vestlandet. I 2008 var 38 % av alle bruk lokalisert på Østlandet, 21 % på Vestlandet, 10 % i Rogaland, 7 % i Agder og Telemark, 15 % i Trøndelag, og 9 % i Nord-Norge.

De mindre brukene (målt i dekar) er i hovedsak lokalisert på Vestlandet, Nord-Norge og Agder-fylkene. Nedgangen i antall bruk er større og raskere her enn ellers i landet. De aller største brukene er lokalisert i Oslofjordfylkene, på Jæren, i Mjøsregionen og i Nord-Trøndelag. Her er landskapet flatt og dette bidrar til at gårdene er større enn ellers i landet (NILF, 2008).



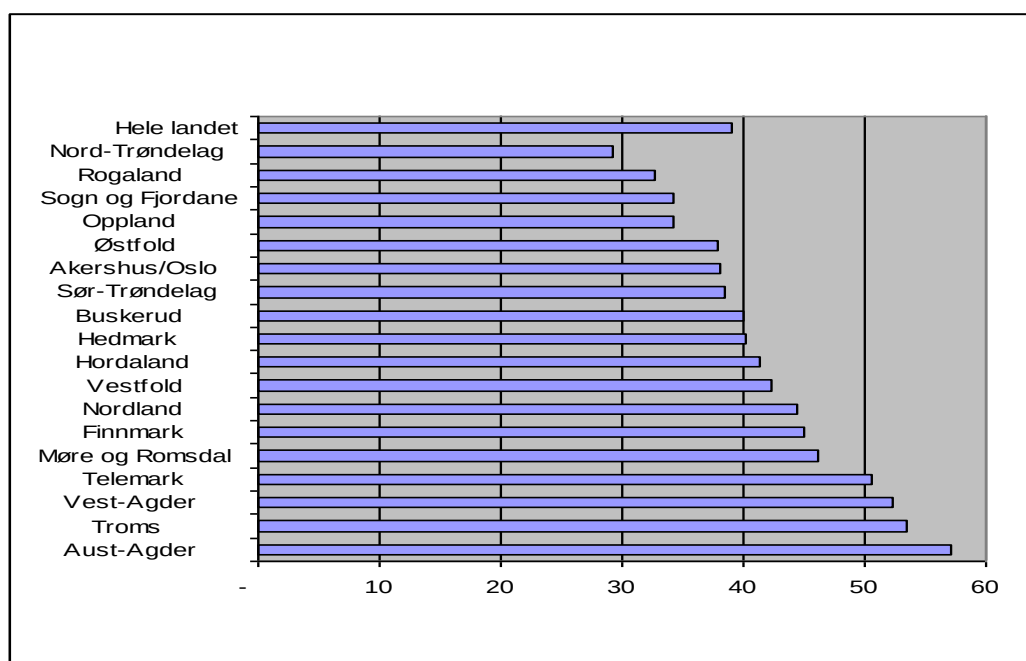
Figur 2. Jordbruksbedrifter etter fylke. 1959 og 2007

Kilde: SSB og Jordbruksstatistikk

5.1.3 Leiejord

Andelen leid areal øker med ca. 1 % per år. Ser vi på andel leiejord etter størrelsen på jordbruksarealet foretaket disponerer, viser det seg at det er de store foretakene som over tid

leier mer jord, mens de mindre foretakene leier mindre. Leid areal er mer enn fordoblet siden 1979 og utgjorde i 2008 i overkant av 4 mill. dekar, tilsvarende 40 % av totalt jordbruksareal. For 20 år siden var dette tallet 20 %. Samtidig har gjennomsnittsarealet totalt per bruk økt fra 76 daa i 1979 til godt over 210 daa i dag. En trend går i retning av at mange av de små enten leier ut jorda si, eller leier inn andre til å drive den. Det kan være leid hjelp fra naboer eller maskinstasjoner/entreprenører som gjør jobben. Dette er nødvendig for at driften skal være økonomisk forsvarlig. Dette har medført mer maskinsamarbeid, økt leiekjøring og mekaniseringslinjer som krever større kunnskap av føreren. Etter hvert som arealene i nærmiljøet har blitt for små, må bøndene lenger unna for å skaffe arealene. Dette har medført mer kjøring på veg. Andel leid areal er generelt høyest i fylker med lite jordbruksareal og utgjør over halvparten av alt areal i drift i Aust-Agder, Troms og Vest-Agder. (SSB, 2007).



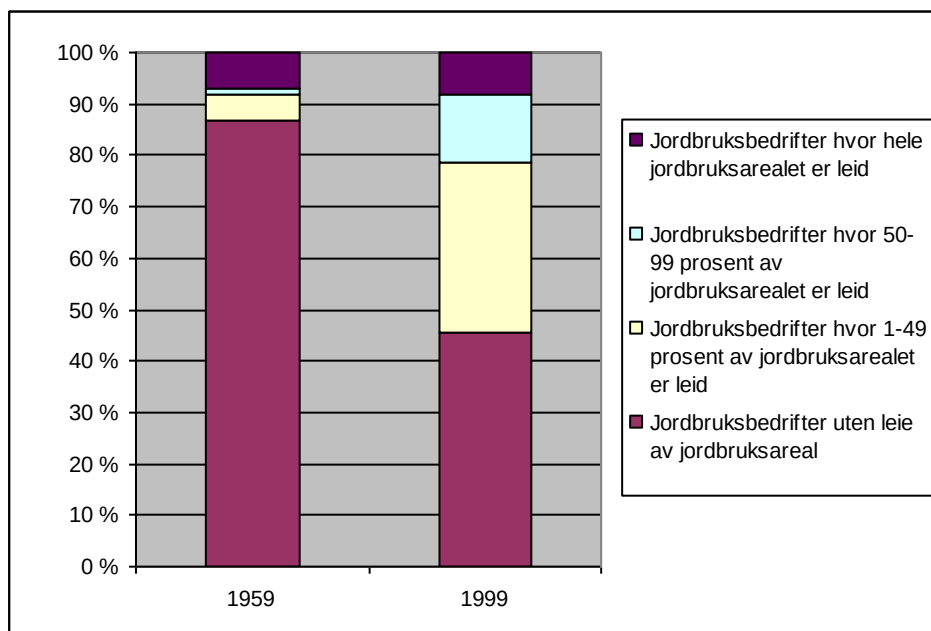
Figur 3. Andel leid jordbruksareal etter fylke - 2007. I prosent

Kilde: SSB og Jordbruksstatistikk

Over tid har avviket mellom antall landbrukseiendommer med jordbruksareal og antall jordbruksbedrifter blitt stadig større. Dette skyldes i hovedsak at et økende antall eiere leier bort jordbruksarealet som tilleggsjord til de gjenværende jordbruksbedriftene. Det er sannsynligvis få landbrukseiendommer der hele jordbruksarealet går ut av drift, men for tungdrevne og avsidesliggende eiendommer kan dette forekomme.

Bruken av leieforhold er spesielt utbredt i de nordligste fylkene. I Nord-Norge leier åtte av ti gårdbrukere jord. Siden jordeiendommene her generelt er små, er det å leie jord fra andre nedlagte småbruk utbredt. Dette fører til mye kjøring til og fra jordstykker og småteiger

(Norsk institutt for jord- og skogkartlegging, 2004). Generelt kan det sies at det er i utkantområdene i Norge det å leie jord er mest utbredt. Her er det ikke uvanlig at et enkelt aktivt bruk leier den dyrka marka til flere nedlagte nabobruk. Økningen i leie av tilleggsjord har medført at flere jordbruksbedrifter har virksomhet i mer enn en kommune (SSB, 2007).



Figur 4. Jordbruksbedrifter uten og med leie av jordbruksareal 1959 og 1999. I prosent
Kilde: SSB og Jordbruksstatistikk

5.1.4 Samdrifter og melkeproduksjon

De siste årene har det vært en klar utvikling i antallet samdrifter og samarbeidsløsninger. På begynnelsen av 2000-tallet var det i underkant 800 samdrifter, mens det i 2008 var registrert 2066 samdrifter (Budsjettnemnda for jordbruket, 2008). En samdrift er en enhet hvor to eller flere selvstendige bruk går sammen om driften, og holder dyr samlet i mer rasjonelle enheter. Dette innebærer mer transport av fôr, gjødsel og dels også dyr mellom deltakerne i samdriften.

I 2007 var det 13 670 jordbruksbedrifter med melkeproduksjon, når samdrifter regnes som én bedrift. Dette innebærer en reduksjon i antall bedrifter med melkeproduksjon på 40 % i perioden 1999 til 2007. Gjennomsnittlig antall melkekyr per melkebruk økte fra 14 i 1999 til 18,5 i 2007. Antallet samdrifter med melkeproduksjon er økende. Per 01.01.08 var det registrert 1 935 samdrifter. Det innebærer at 28 % av alle foretak med melkeproduksjon er i samdrift. Dette tilsvarer en fordobling av antallet samdrifter siden 2002. Majoriteten av samdriftene består av 2 eiendommer.

Med en utvikling i retning større samdrifter, større investeringer og større andel samdrifter med mer enn to medlemmer, endrer også organiseringen av foretakene seg noe. Ofte bygges fjøsene på utskilt tomt. Innovasjon Norge anslo i 2008 at ca. 60 % av søknadene om støtte til samdriftsprosjekter kommer fra enkeltbruk, hvilket innebærer at de er lokalisert på ett av medlemmenes bruk. De resterende 40 % av søknadene kommer fra samdrifter som bygger på utskilt tomt.

5.1.5 Utviklingen av utstyr og maskiner

Også agronomisk har landbruket opplevd en rivende utvikling de siste tiårene. Endringene går mot redskaper som kan gjøre mer enn en arbeidsoperasjon, eller arbeider på en slik måte at tidligere arbeidsmåter kan være overflødige. Dette er muliggjort gjennom tilgang på mer trekkraft, ved at store traktorer er blitt mer vanlige og bedre egnet, eksempelvis på grunn av utviklingen av bedre dekk som kan bære maskinene både på veg og jorde, og samtidig klarer å overføre kreftene til bakken på en agronomisk god måte. Endringene innebærer oftest mer komplekse redskaper, som er dyrere i utvikling og fremstilling. For å forsvare disse investeringene, må maskinene ha en størrelse og en effektivitet som gjør at de kan dekke et større areal per maskin for å forsvare de økte kostnadene.

For å betjene og utnytte slike maskiner, er det i mange tilfeller i dag vanlig å også inkludere et brukerkurs. Dette fører igjen til at det for mange er nødvendig å leie utstyr med mannskap for å få jobben gjort, i og med at det enkelte bruk ikke har muligheten til selv å ha spesialisert utstyr.

Statistikken over salget av skurtreskere bidrar ytterligere til å illustrere endringene i landbruket. Gjennom 80-tallet lå antallet solgte treskere per år mellom 500 og 850. Dette salget falt dramatisk først på 90-tallet, og har siden da ligget på gjennomsnittlig drøyt 120 maskiner. Størrelsen og kapasiteten på dagens treskere er imidlertid på et annet nivå enn på 80-tallet. Det er med andre ord et meget lavt antall treskere som skal høste Norges samlede kornarealer. Dette stiller store krav både til effektiv utnyttelse og lite dødtid.

5.1.6 Særlig om bruken av tvillinghjul og breie dekk

Parallelt med denne utviklingen er det en stadig bekymring for jordpakking og jordstruktur, altså at trykket fra maskinens hjul mot jorden presser ut luft fra porene i jorden, og midlertidig eller permanent skader disse kanalene som er avgjørende for livet under overflaten og for transport av fuktighet. Tyngre og større maskiner øker presset på jorden, og kan i uheldige situasjoner vesentlig svekke jordens produksjonsevne. For å kompensere for sammenpressingen i det øverste jordlaget brukes det bredere dekk, evt. tvillinghjul for å redusere "jordpakkingen". Dette gjelder for både traktorer og redskap. De aller fleste traktorer utstyres i dag med dekk med bredde inntil 710 mm som standard, uten at traktorens totale bredde overstiger 2,55 meter.

I tillegg er det ofte av agronomiske grunner nødvendig å ha ytterligere forstørret bæreflate. Da kan traktoren utstyres enten med enda bredere dekk, eller med tvillinghjul. De to

alternativene har ulike egenskaper, slik at det ene alternativet ikke alltid uten videre kan erstatte det andre. Bruk av tvillinghjul er særlig knyttet til våronn, og i visse distrikter slått. I enkelte områder er tvillinghjul påkrevet av hensyn til sikkerheten under arbeid, på grunn av hellingen på terrenget. Andre arbeidsoperasjoner kan ha behov for tvillinghjul på grunn av kjøring på oppdyrket myr. Avhengig av størrelsen på traktoren kan bredden med tvillinghjul være fra under 2,55 meter til drøye fire meter, men mest typisk i området rundt drøye tre meter.

Mange redskaper kan stilles i transportstilling, og dermed få redusert bredde, men bredden på traktorens dekkutstyr må være tilpasset agronomiske faktorer og redskapens bredde på jorden. Det kan derfor være problematisk å knytte bredde på traktor med tvillinghjul til transportbredde på redskapen. Med dagens størrelse på traktorer og redskaper er montering og demontering av tvillinghjul et såpass tungt arbeid at det er behov for maskinell hjelp. Med egnet utstyr på plass er arbeidet gjort på rimelig tid. Dette lar seg imidlertid ikke alltid gjøre i åkerkanten.

5.1.7 Arbeid utenom landbruksdriften

En stadig mer vesentlig aktivitet for norske bønder, som også myndighetene oppfordrer til, er å bruke traktoren og tilhørende redskaper til inntektsgivende arbeid utenom selve gardsdriften. Det kan være vegvedlikehold og arbeid knyttet til anleggsdrift, samt spesialiserte tjenester mot park og utemiljøsektoren. Traktor og tilhørende maskiner benyttes til denne typen arbeid på grunn av traktorens egnethet og fleksibilitet. I noen tilfeller utgjør slikt arbeid en betydelig andel av inntektsgrunnlaget til bonden. Andre ganger er dette kun tilfældige småjobber, mens atter andre har slikt arbeid som sin profesjon (entreprenører).

5.2 Mandatets punkt 2 - Behov og omfang av bruk av landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m

5.2.1 Behov

Behovet for landbruksmaskiner med bredde over 2,55 m har de siste årene vært og er fremdeles økende. På grunn av økt størrelse på gårder og samdrifter, har det blitt et behov for maskiner med større kapasitet og ytelse. Mye av dette utstyret har en transportbredde på over 2,55 m. Maskinene og redskapen er i stor grad produsert i Europa og tilpasset europeiske forhold. Landbruksnæringen må forholde seg til hvordan disse maskinene er konstruert, da det er vanskelig å endre på disse gitte parametrene.

5.2.2 Omfang

For å kartlegge omfanget av landbruksmaskiner i Norge er det tatt ut statikk fra bransjen, som baserer seg på innsendt materiale fra alle medlemmer i TLIF.

5.2.3 Redskaper⁵

- Salgsstatistikken for redskaper de siste seks årene tilsier at det i Norge er solgt 9252 redskaper over 2,55 m bredde:
 - 1930 presser (pakker ikke gress inn i plast, og er normalt inntil 3,0 m brede ved transport)
 - 1199 kombipresser (kombinert presse/pakker, har normalt en transportbredde mellom 3,0 m og 3,20 m)
 - 2026 såmaskiner/potetsettere (som oftest 3,0 - 3,30 m brede under transport, men det er også i bruk et mindre antall bredere maskiner på inntil 4,50 m)
 - 2328 slåmaskiner (vanlig bredde er 2,80 - 3,20 m både under transport og som arbeidsbredde. Selges også med bredde inntil 3,50 m eller bredere, men da med egne transportinnretninger hvor slåmaskinen står på langs etc.)
 - 335 gjødselvogner over 10 tonn (disse har en kapasitet på over 8 m³, og en bredde på 2,80 m både under transport og i arbeid. Finnes også over 13 m³ med bredde 3,20 m)
 - 1277 harver inkludert carrier (transportbredde mellom 2,80 - 3,50 m)
 - 155 potetopptagere

Utstyr som er vanskelig og ”krympe”, er såmaskiner/kombimaskiner med såbredde 3,0 m og mer, og en del tilsvarende utstyr. Det samme gjelder treskere, som kan ha stor bredde selv med demontert skjærebord.

5.2.4 Selvgående maskiner⁶

- Når det gjelder selvgående maskiner er det de siste ti årene solgt:
 - ca. 1000 treskere (3,0 m – 3,50 m transportbredde, finnes også noen med over 3,50 m transportbredde)
 - ca. 20 selvgående grashøstere (det forventes solgt flere av disse i fremtiden og de har tilsvarende dimensjoner som treskere)
 - noen få selvgående potethøstere (dimensjoner som treskere)
 - det forventes å komme flere typer selvgående arbeidsmaskiner på markedet, for eksempel husdyrgjødselspredere (disse forventes å ha en transportbredde inntil 3,50 m)

⁵ Tallene er noe usikre, og basert på opplysninger TLIF har fått fra sine medlemmer.

⁶ Tallene er noe usikre, og basert på opplysninger TLIF har fått fra sine medlemmer.

5.2.5 Traktorer

- Opplysningene er basert på registreringsstatistikken for 2008 fra Opplysningsrådet for veitrafikk:

➤	0-49 hk	104 stk	2,5 %
➤	50-99 hk	1163 stk	32,0 %
➤	100-150 hk	1880 stk	50,0 % *
➤	150-200 hk	409 stk	12,0 %
➤	200-249 hk	131 stk	3,0 %
➤	Over 250 hk	21 stk	0,5 %
	Totalt	3708 stk	

*Gjennomsnittstraktoren i Norge er i denne klassen

Alle disse traktorene er typegodkjent med en totalbredde på under 2,55 m. Det er gjennomsnittlig solgt 3500 traktorer i året de siste 10 år, dvs. at det samlet sett er solgt ca. 35.000 traktorer i denne perioden. Det er ikke uvanlig at en traktor har en levetid på 20 år. Opplysninger fra SSB tilsier at det ved utgangen av 2007 var registrert 245 692 traktorer og motorredskaper i Norge. Det knytter seg imidlertid usikkerhet til hvor stor andel av disse som faktisk er i bruk.

5.2.6 Kjøring med brede landbruksmaskiner

Det er vanskelig å si noe sikkert om det faktiske omfanget av kjøring med brede landbruksmaskiner langs offentlig veg. Ut fra gruppens representanters kjennskap til mekanisering og bruk av innleid maskinhjelp, geografiske forhold etc., anslås det at samtlige gardsbruk i gjennomsnitt benytter offentlig veg til kjøring med bredt utstyr i minst ti tilfeller (etappetransporter) årlig. Dette skjer enten med eget eller leid utstyr/arbeid. Som eksempel nevnes: To slåtter hvor to maskiner med overbredde benyttes, arbeidet skjer på to teiger og det må til to kjøring med gjødselvogn med bredde utover 2,55 m. Et annet eksempel kan være: Korndyrker med tre flytt av harv, tre flytt av såmaskin og tre flytt av skurtresker, pluss en transport av diverse. Noen få har aldri dette behovet, andre kjører mye mer.

5.3 Mandatets punkt 3 - Hva kan regnes for å være en naturlig del av moderne landbruksdrift når det gjelder kjøring med landbruksmaskiner på offentlig veg

I Statens vegvesens rundskriv fra 1975 gis det unntak fra kravet om brukstillatelse for flytting på offentlig veg av følgende jordbruksmaskiner:

Skurtreskere, ploger, harver, såmaskiner, gjødselspredere, potethøstere, høysvaner, traktorer, grashøstmaskiner, ertelesseapparat m.v.

Ved forskrift av 1990 ble terminologien landbruksmaskin benyttet i forskriftsteksten uten at dette var ment som en realitetsendring. Begrepet landbruksmaskin omfatter i daglig tale vanligvis både jordbruksredskap, hagebruksredskap og skogsmaskiner.

Hva som kan regnes som en naturlig del av moderne landbruksdrift når det gjelder forflytning og kjøring med landbruksmaskiner langs veg vil variere sterkt fra område til område, etter hva som produseres og hvor store avstander det er mellom hvert jordstykke.

Kjøring på offentlig veg med landbruksmaskin, dog normalt over relativt korte strekninger om gangen, er i dag blitt en naturlig, nødvendig og viktig del av moderne landbruksdrift. Dette gjelder for alle typer landbruksmaskiner (traktorer m/redskap og selvgående maskiner) knyttet til alle typer arbeidsoperasjoner, driftsformer og onner i alle deler av landet.

Blant annet eksisterer et behov for transport av husdyrgjødsel fra lager til lager. Denne typen transport skjer ofte med vogner med spesialisert utstyr, som på grunn av sin funksjon kan være bygget bredere enn 2,55 meter for å gi akseptabel effektivitet kombinert med agronomiske egenskaper, i forbindelse med at utstyret også blir brukt til transport av husdyrgjødsel fra lager til åker i forbindelse med spredning av gjødselen. Av økonomiske årsaker er det normalt uaktuelt for bonden å ha flere vogner til ulike formål. I de tilfeller hvor det er dekkene som er hovedårsaken til at vognen er bred, tar det uønsket mye tid i en travel sesong for bonden å skifte dekk etc. for å få vognen smalere.⁷ Det vil i så fall behøves egne sett med komplette hjul (felg med dekk) i dimensjoner som i dag ikke er vanlige i bruk, i de tilfeller hvor det er mulig å få bredden på vognen under 2,55 m ved å skifte hjul. Hyppig skifte av hjul i denne størrelsen medfører en betydelig risiko for arbeidsulykker i følge Norges Bondelag.

5.3.1 Dagens unntaksregel i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 2 bokstav d)

Dagens unntaksregel i forskrift om bruk av kjøretøy lyder som følger:

"Forflytting av landbruksmaskin over kortere vegstrekning som ledd i vanlig bruk. Største bredde må ikke overstige 3,50 meter. Aksellast, last fra akselkombinasjon eller lengde må ikke være større enn det som er tillatt etter vedlegg 1 og veglister i henhold til dette vedlegg."

Hvordan ordlyden skal forstås er gjennomgått innledningsvis i rapporten. For eksempel vil ren transport av gods falle utenfor, jf. ordlyden som sier "forflytting av landbruksmaskin". Videre ligger det i ordlyden en begrensning i forhold til hvor langt landbruksmaskiner kan forflyttes uten at de må transporteres på annet egnet kjøretøy. Begrunnelsen for dette er hensynet til trafikksikkerhet. At det har blitt åpnet for kjøring med motorvogn som er inntil

⁷ Se nærmere om tvillinghjul og breie dekk nedenfor.

3,50 m bred både på ordinære vegstrekninger og på veggruppe IKKE⁸, uten at det må søkes om dispensasjon, og uten at ordinære betingelser som begrensninger i forhold til når på døgnet det kan kjøres og krav om ledsagerkjøretøy gjelder, har blitt forsvarliggjort ved at det har blitt satt en begrensning i forhold til kjørelengden på det offentlige vegnettet.

5.3.2 Entreprenørvirksomhet

En del traktorredskaper er så kostbare at det krever stor grad av utnyttelse for at det skal være lønnsomt å investere i slikt utstyr. For å få denne utnyttelsesgraden er det gjerne en landbruksentreprenør⁹ eller en bonde som har slik kjøring som en vesentlig del av sin næring, som investerer i denne typen utstyr og utfører leiekjøring hos bønder. I disse tilfellene vil de ha oppdragsgivere som er spredt over et stort geografisk område. Når landbruksentreprenøren/bonden flytter seg mellom de ulike oppdragsgiverne, blir det kjørt på offentlig veg. Denne typen virksomhet innebærer ofte lang transportkjøring på veg, eksempelvis når utstyret skal kjøres tilbake til basisstasjonen etter at landbruksentreprenøren/bonden er ferdig med siste oppdrag. Denne typen virksomhet faller utenfor dagens unntaksregler som gjelder forflytning av landbruksmaskiner når dette blir gjort over kortere strekninger som ledd i vanlig bruk.

Mange bønder er i dag helt avhengig av å leie inn entreprenører med særlig utstyr til å gjøre enkelte jobber. Eksempler på dette kan være kalkspredning, såing, harving, sprøyting, grashåndtering, pressing og øvrig innhøsting.

På den andre siden blir en del arbeidsoppgaver som normalt ligger til anleggsentreprenørvirksomheter eller maskinstasjoner, ofte utført av bønder på vegne av entreprenøren, fordi det er behov for særlig utstyr som ellers benyttes i ordinær landbruksvirksomhet. Slike arbeidsoppdrag kan være:

- supplement til vegvedlikehold som normalt blir utført av private virksomheter (eksempelvis Mesta)
- gjenoppbygging av arealer som har vært anleggsområder, for eksempel steinraking, plenlegging etc.
- forflytning av væske som skal fordeles videre under trykk, for eksempel i forbindelse med nyanlegg av veg
- transportoppdrag av gods eller masse i terreng der lastebiler ikke har tilstrekkelig fremkommelighet eller smidighet
- snørydding med redskap over 2,55 m

⁸ "Veggruppe IKKE" - betegnelse på veger som det må søkes dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle, jf. forskrift 20. januar 2009 nr. 79 om nærmere vilkår for dispensasjon og om tillatt lengde og bredde uten dispensasjon (vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy - Vegliste 2009. Ny vegliste blir fastsatt en gang om året).

⁹ Med "landbruksentreprenør" menes i det følgende en person/virksomhet som utfører arbeid innen landbruket.

Franzefoss Miljøkalk AS driver entreprenørvirksomhet knyttet opp mot landbruket, og har bidratt til rapporten med følgende beskrivelse av sin virksomhet:

"Franzefoss Miljøkalk leverer landbrukskalk i hele Norge. Måten dette gjøres på er noe forskjellig. I Nord Norge og på Vestlandet vil det ofte være bøndene selv som sprer med eget utstyr. Kalken blir gjerne levert med båt, og kundene henter selv eller det organiseres transport.

I områder av landet der arealene er større, hovedsakelig i Trøndelagsfylkene, på Østlandet og i Rogaland/Agder, vil bøndene sette bort hele virksomheten til entreprenører. Dette er fordi et kalket areal ikke behøver å kalkes igjen før etter 3 til 4 år, og det vil derfor være helt uaktuelt for de fleste bønder å sitte med eget utstyr til denne virksomheten.

Entreprenør i denne sammenheng er ofte gårdbrukere som har ledig kapasitet til også å foreta kalkspredning, men det er også maskinstasjoner som utfører dette. I alle tilfeller så er det Franzefoss Miljøkalk som er eier av selve kalksprederen, men er ikke eier av traktor.

På Østlandet vil mesteparten av den kalken vi leverer bli kjørt med bil direkte fra produksjonsanlegg, eller fra sentrale lagersteder og tippet direkte i spreder. Sprederen kjører da fra kunde til kunde, og lastebilen kommer etter.

I Trøndelag og Rogaland transporteres vare med lastebil ut til små lagersteder som ligger ganske tett. Spreder henter varene her og transporterer det selv til kunde som sprer dette på jordbruksarealet.

I de store landbruksområdene i Norge har gjerne en entreprenør et stort område å betjene. Selv om man forsøker å flytte seg gradvis kan det noen ganger bli nødvendig med lange transportetapper. Det er også slik at denne virksomheten er sterkt sesongpreget, og når det går for fullt vil stort sett hele døgnet bli brukt.

Fordi tidsfaktoren er viktig har entreprenørbransjen tilpasset seg dette ved at de ikke bare bruker traktorer som er effektive på jordet, men også kan forflytte seg så fort som mulig på vei. Det er viktig at tiden på offentlig vei er så kort som mulig siden dette ikke er inntektsgivende tid."

Franzefoss Miljøkalk har muntlig opplyst at det ofte kjøres mer enn 30 km mellom hvert sted hvor det spres kalk. Farten er normalt 50 km/t, og traktor med kalkvogn kan være rundt 11 m lang. Virksomheten er sesongbetont og varer ca 2-3 måneder frem til midten av mai, og med en ny sesong fra august måned.

5.3.3 Bruk av tvillinghjul/breie dekk

Bruken av såkalte tvillinghjul eller breie dekk, som gjør at traktoren har dimensjoner som går utover største tillatte bredde for kjøretøy som blir godkjent for kjøring på offentlig veg¹⁰, er beskrevet nærmere under mandatets punkt 1 om landbruksdriften i dagens samfunn. Det legges til grunn at bruk av slikt utstyr må regnes for å være en del av moderne landbruksdrift.

Bruk av tvillinghjul og breie dekk er i stor grad knyttet til faren for jordpakking og andre agronomiske forhold. Bruk av tvillinghjul er særlig tilknyttet våronn og slått. I enkelte områder kan tvillinghjul være påkrevet av hensyn til sikkerheten under arbeidet eller på grunn av kjøring på oppdyrket myr. Etter det arbeidsgruppen er kjent med, blir det imidlertid kjørt med ulovlig breie hjul også utenom de tilfeller hvor dette er nødvendig i forbindelse med arbeid på dyrket mark og lignende. I de tilfeller hvor ekstra breie hjul er blitt påmontert traktoren, blir disse sittende på hele året, uten hensyn til at traktoren i disse tilfellene etter dagens regelverk kjører ulovlig på offentlig veg.

5.4 Mandatets punkt 4 - Konsekvenser for trafikken ellers når det gjelder trafikksikkerhet og fremkommelighet

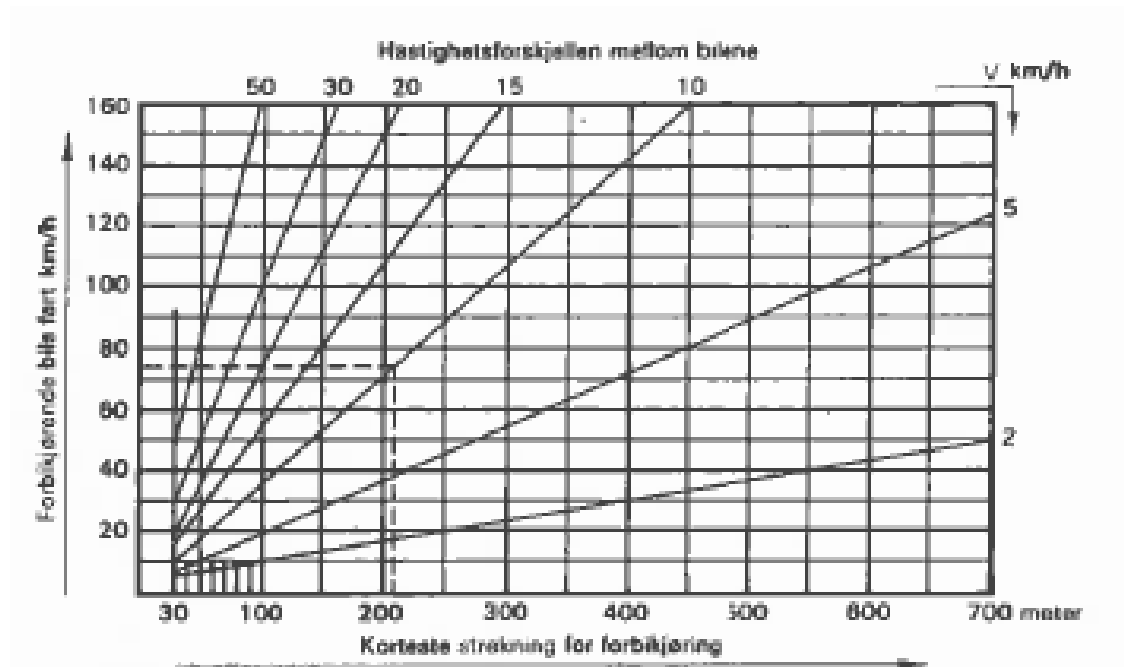
Kjøring med brede landbruksmaskiner kan på grunn av både lav hastighet og store dimensjoner skape frustrasjon blant andre trafikanter, noe som i tillegg til redusert framkommelighet direkte eller indirekte kan skape trafikkfarlige situasjoner og ulykker. Bredden på kjøretøyene vanskeliggjør forbikjøring, særlig på smale vegstrekninger. Forbikjøring er også blitt vanskeligere ved at traktorenes hastighet de siste 20 år har økt fra 30 km/t til 40 – 50 km/t. Selv om kjøretøyet er konstruert for å kjøre i 50 km/t, kan reell hastighet langs veg være nærmere 60 km/t. At traktoren oppnår en hastighet utover det kjøretøyet er konstruert for, kan begrunnes med blant annet bruk av breie dekk. Dersom traktoren kjører med større hjul enn den er typegodkjent med, vil hjulenes radius kunne medvirke til at traktoren oppnår en høyere hastighet enn den oppgis å være konstruert for.

Økt hastighet fører også til at strekningen som medtrafikanter må bruke til forbikjøring blir lengre:

"Ved en vanlig forbikjøring på de fleste norske veier må den forbikjørende over i motgående kjørebane under selve forbikjøringen, og det er her faremomentet oppstår. Under forbikjøringen må vi altså "låne" kjørebanen til den motgående trafikk, og problemet er da om denne kjørebanen er fri for trafikk så lenge forbikjøringen varer. Det er derfor av stor viktighet at

¹⁰Største tillatte bredde for kjøretøy på offentlig veg er 2,55 m hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste, jf. forskrift 20. januar 2009 nr. 78 om nærmere bestemmelser om tillatte vektor og dimensjoner for offentlig veg nr. 5 (vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy – Vegliste 2009)

forbikjøringen kan skje så raskt som mulig, slik at oppholdet i den motgående kjørebane blir kortest mulig.” (Sverre Høidal, Fartslære, 1971)



Figur 5.

Kilde: Sverre Høidal, Fartslære, 1971

Verdiene i tabellen over viser strekningen man faktisk bruker til forbikjøringen. Eksempel: En traktor kjører i 50 km/t i en 60-sone og en bil skal kjøre forbi uten å bryte med fartsgrensen på stedet. Tabellen viser at bilen bruker 170 meter på selve forbikjøringen. Holder traktoren derimot 30 km/t vil bilen bruke bare 60 meter på selve forbikjøringen. I tillegg må det tas i betraktning at anbefalt fri oversiktlig kjørebane blir tre ganger så lang.

Stor forskjell i hastigheten mellom kjøretøyet som kjører forbi og kjøretøyet som blir forbikjørt, gir kort forbikjøringsstrekning. Liten hastighetsforskjell gir tilsvarende lang forbikjøringsstrekning. Ved forbikjøring gir det således økt trafikksikkerhet dersom hastigheten til landbruksredskap/traktorer reduseres fordi strekningen/tiden det tar å kjøre forbi, blir tilsvarende kortere.

Norges Lastebileier Forbund (NLF) erfarer fra sine medlemmer at mange landbruksmaskiner/traktorer ute i trafikken oppnår en betydelig høyere hastighet enn det som tidligere var tilfelle. Dette fører til at strekningen som medtrafikanter må bruke til forbikjøring blir lengre, jf. ovenfor. Samtidig øker sjansene for at sjåføren av landbruksmaskinen/traktoren oppfatter sin egen hastighet som akseptabel. NLF får tilbakemeldinger om at dette fører til at traktorsjåfører blir mindre imøtekommende og hensynsfulle i forhold til å slippe medtrafikanter frem ved å kjøre ut til siden der dette er

mulig. Med bredere og mer hurtiggående landbruksmaskiner, vil også sannsynligheten for en økning i antallet farlige forbikjøringer kunne stige.

5.4.1 Krav til varsling, merking etc. under kjøring med brede landbruksmaskiner

Bakgrunnen for at regelen om landbruksmaskiner ble plassert i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 var at kravet om ledsagerbil og at bonden ikke skulle kunne kjøre i helgene var upraktisk. Andre generelle forskriftskrav til merking, lys etc., jf. kapittel 1.2, gjelder også for landbruksmaskiner. I praksis blir ikke alltid disse bestemmelsene etterlevd. Det varierer også i hvilken grad merkingen av landbruksredskaper er korrekt og gjenspeiler kjøretøyets adferd i trafikken, både når det gjelder maksimum hastighet for redskap/tilhenger, eller hvorvidt kjøretøyet er merket med refleksutstyr og lignende. Misvisende merking er uheldig i forhold til andre trafikanter forventninger til kjøretøyets hastighet og adferd for øvrig i trafikken.

5.4.2 Ulykker med skadde og drepte

Når det gjelder personskader i vegtrafikken knyttet til traktor m.v. er det i henhold til SSBs statistikk for 1998 – 2007 årlig mellom 60 og 105 vegtrafikkulykker med personskader (*Statistisk årbok, 2008*). Denne statistikken omfatter imidlertid en rekke fremkomstmidler i tillegg til traktor; hest m/rytter, hest m/vogn, snøscooter, rullestol, tilhenger (uten trekkvogn, parkert alene), jernbanetog, sporgvogn og annet kjøretøy. Totalt antall personskader i vegtrafikken ligger i samme tidsrom på mellom 11 126 og 12 395 årlig.

I forhold til antall drepte i vegtrafikken knyttet til traktor m.v., er det i henhold til SSBs statistikk for 1998 – 2007 årlig mellom 1 og 9 drepte (*Statistisk årbok, 2008*). Også her er statistikken en sammenstilling av ulykker hvor traktor eller fremkomstmidler som nevnt ovenfor kan ha vært involvert. Totalt antall drepte i vegtrafikken ligger i henhold til samme statistikk i samme tidsrom på mellom 233 og 352 årlig.

Når det gjelder ulykkesårsak knyttet til bruk av traktor m.v., kan det vises til følgende data fra SSB (*Samferdselsstatistikk, 2003*), som kun for 2003 er spesifisert for fører av traktor m.v.:

For totalt 100 ulykker som medførte skadde og drepte er det bl.a. angitt at 10 skjedde ved påkjøring bakfra, 4 skjedde i samme kjøreretning, 7 var møteulykker, 11 skjedde i forbindelse med kryssende kjøretøy uten avsvinging, 1 der fotgjenger var i vegen, 26 gjaldt enslig kjøretøy utfor vegen, 9 var enslige kjøretøy veltet i kjørebane eller påkjøring av dyr, parkerte biler m.v., og de siste 32 er ikke spesifisert.

SSB's statistikk angir ikke tall som kan begrenses til ren bruk av traktor og sier derfor også lite om hvorvidt landbruksmaskiner kan ha vært involvert. Det finnes heller ikke opplysninger fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper knyttet til dødsulykker i trafikken, hvor brede landbruksmaskiner har vært involvert. Disse tallene indikerer at det har vært få ulykker med personskader og drepte knyttet til bruk av landbruksmaskiner langs offentlig veg. En av grunnene til at det har vært få ulykker kan være at traktor med utstyr kjører relativt sakte, og at andre trafikanter derved får tid til å stanse eller kjøre ut til siden.

Det er likevel ikke tvilsomt at det til tider oppstår farlige situasjoner langs veg ved kjøring med brede landbruksmaskiner. Med den økende farten til traktorer vil dette kunne bli et større problem i fremtiden. En traktor har heller ikke de samme kjøreegenskaper som en bil, da traktoren i utgangspunktet er bygget for å brukes på jordet. I store hastigheter vil traktorføreren lettere kunne miste "herredømmet" over traktoren slik at ulykkesfaren generelt øker.

5.4.3 Forskjeller i vegstandarden

Det er relativt klart at det eksisterer forskjellige utfordringer i ulike deler av landet knyttet til kjøring med brede landbruksmaskiner langs offentlig veg. I enkelte landsdeler er det smale, svingete og uoversiktlige veger, som skaper utfordringer med tanke på møteulykker, forbikjøring og muligheten for vedkommende som kjører landbruksmaskinen til å slippe frem andre trafikanter. I andre deler av landet kan problemet være at vegene har en høy standard, men at avstanden mellom de steder hvor landbruksmaskinene benyttes er store. I byer og tettsteder kan kjøring med landbruksmaskiner skape stor frustrasjon og trafikkfarlige situasjoner, særlig i tider med mye trafikk på vegene (rushtid).

Det er også klart at den norske vegstandarden ikke alltid er tilpasset kjøring med særlig bred og tung transport. Det kan stilles spørsmål ved om standarden på norske veger har økt tilsvarende som utviklingen av bredden og hastigheten til norske traktorer og de landbruksmaskiner som er i bruk. Landbruksmaskinene blir produsert i andre land i Europa og bredden vil ofte i større grad være tilpasset standarden på det europeiske vegnettet enn det norske.

I Statens vegvesens nøkkeltall for 2007 gis det en oversikt over veglengder fordelt på fylker. Dersom det tas utgangspunkt i Statens vegvesens regioninndeling, vil andelen europa-/riksveg og fylkesveg i de ulike regioner være om lag som følger:

Andel av det offentlige vegnettet som er europa-/riksveg:

Region øst	27 %
Region sør	28 %
Region vest	27 %
Region midt	29 %
Region nord	36 %
Oslo	16 %

Andel av det offentlige vegnettet som er fylkesveg:

Region øst	33 %
Region sør	29 %
Region vest	28 %
Region midt	31 %
Region nord	27 %
Oslo	0*

* Oslo har bare europa- /riksveger og kommunale veger. Det mangler følgelig data for fylkesveger.

Følgende informasjon for 2007 framgår av Statistikkbanken til SSB når det gjelder vegbredde i Norge. Det vises til at fordelingen av fylker som regnes med under de enkelte regioner kan være noe annerledes enn regioninndelingen til Statens vegvesen:

Andel europa-/riksveg med vegbredde mindre enn 6 m

Øst-Norge	2,8 %
Sør-Norge	9,0 %
Vest-Norge	22,9 %
Midt-Norge	9,8 %
Nord-Norge	6,8 %
Oslo	11,2 % *

*Av- og påkjøringsramper til hovedveger er trolig inkludert i tallet.

Andel fylkesveg med vegbredde mindre enn 6 m

Øst-Norge	23,8 %
Sør-Norge	16,1 %
Vest-Norge	15,9 %
Midt-Norge	43,5 %
Nord-Norge	24,2 %
Oslo	0 *

* Oslo har bare europa- /riksveger og kommunale veger. Det mangler følgelig data for fylkesveger.

Det bemerkes at det er på Vestlandet de fleste vegene i veggruppe IKKE finnes.

5.5 Mandatets punkt 5 - Økonomiske og konkurransemessige konsekvenser både for landbruksnæringen selv og for andre næringer

De økonomiske konsekvensene for landbruksnæringen som følge av eventuelle begrensninger i regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg er svært krevende å tallfeste. I følge Norges Bondelag og TLIF er dagens gjeldende regelverk, som bare tillater forflytning av brede landbruksmaskiner over kortere strekninger, vanskelig

å etterleve. Det er usikkert i hvilken grad regelverket har blitt fulgt. Regelverket har heller ikke blitt kontrollert og håndhevet i særlig grad fra myndighetenes side. Det er således vanskelig å forutse bondens reaksjonsmønster på eventuelle endringer i regelverket.

De fleste driftsenheter innen landbruket har ikke rom for vesentlige kostnadsøkninger i sin drift, og det forventes ikke at det oppstår en massiv etterspørsel etter eksempelvis lastebiltransport av landbruksmaskiner, uavhengig av hvordan regelverket for forflytning av landbruksmaskiner på offentlig veg blir utformet.

I de tilfeller en landbruksmaskin ikke tillates kjørt langs offentlig veg, anslås kostnadene per fraktoppdrag å være kr 2000,- (tur/retur per kolli) ved bruk av lastebil, med start og stopp hos lastebilens base. Lasting og lossing av lastebiltransport ved tun/teig kan skape praktiske vanskeligheter, og det er i slike tilfeller behov for lastelommer langs veg for å unngå trafikkfarlige situasjoner.

5.5.1 Andre næringer

En økning i leie av maskiner fører til at det i tillegg til bøndene, også i større grad er landbruksentreprenører som kjører med brede landbruksmaskiner på offentlig veg. Som vist til tidligere har det i følge Statens vegvesen ikke vært meningen at de som driver denne typen virksomhet skal ha adgang til å kjøre langs offentlig veg med bredere maskiner enn 2,55 m. Denne typen kjøring faller etter dagens regelverk inn under de samme bestemmelser som annen type entreprenørvirksomhet, hvor det er krav til at store maskiner skal fraktes på spesielt egnete tilhengere, og at andre trafikanter skal varsles når det blir kjørt med denne typen maskiner langs vegen. Dette begrunnes i trafikksikkerhetshensyn.

I følge Statens vegvesen som er forskriftsmyndighet på dette området, har det heller ikke vært meningen at eksempelvis gjødsel skal transporteres i bredere gjødselspredere enn 2,55 m langs offentlig veg. Transport av gjødsel i gjødselspredere med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m er i dag bare tillatt når kjøringen skjer direkte fra lager til jorden der gjødselen skal spres ut.

Norges Bondelag og TLIF understreker viktigheten av at entreprenørdrift/maskinstasjoner som driver virksomhet tilknyttet landbruket blir omfattet av de unntaksregler som blir gjort gjeldende for landbruksnæringen for øvrig. Dette er meget viktige elementer for mange bønder som er avhengig av å leie inn maskiner i sesongen.

Norges Bondelag og TLIF viser også til at kombinasjonen av økonomisk, praktisk og agronomisk riktig håndtering av husdyrgjødsel tilsier at mange bønder må benytte gjødselvogn med overbredde. Et regelverk som hindrer dette skaper ikke bare merkostnader i forbindelse med uttransporten av gjødselen, men legger også betydelige føringer for de samlede rammevilkår for det enkelte bruk i forhold til mulighetene for rasjonell drift av større enheter som følge av strukturendringene i landbruket, og som også medfører større avstander innenfor det enkelte bruk.

5.5.2 Traktorer brukt til entreprenørarbeid/transportoppdrag

NLF har i arbeidsgruppen fremhevet at dersom det skal vurderes særskilte tiltak, utover det som gjaldt tidligere for landbruksnæringen når det gjelder adgangen til å kjøre med brede og/eller saktegående kjøretøy, må dette gjøres uten at det kommer i konflikt med vegtrafikklovens generelle bestemmelser, jf. blant annet lovens § 3 om grunnregler for trafikk.

Etter NLFs oppfatning har dagens gjeldende regelverk i en viss utstrekning ført til at landbruket har tilegnet seg markedsandeler innen godstransport og entreprenørvirksomhet, og det er tvilsomt om dette faller innenfor det som til nå har vært formålet med unntaksbestemmelsene. Det har vokst frem en næring i konkurranse med lastebilnæringen som benytter store, hurtiggående traktorer til å frakte gods på norske veier. Ofte blir hjulustrustningen endret etter teknisk godkjenning av traktoren, slik at traktoren er bredere enn 2,55 m. Gods som fraktes er stein, jord og grus, men også ulike typer landbruksprodukter som korn, poteter og lignende. Maskintransport er også vanlig. Næringen har vokst sammen med det økte tilbudet av hurtiggående traktorer.

Norges Bondelag og TLIF hevder at de unntaksregler som gis for kjøring på offentlig veg med brede landbruksmaskiner vanskelig kan sies å påvirke konkurransesituasjonen til andre næringer. Blant traktormontert utstyr som i større eller mindre grad kan anses som konkurrenter til lastebil eller anleggsmaskin, er det en overveldende majoritet som har 2,55 m som maksimal bredde ved typegodkjenning.

5.6 Mandatets punkt 6 - Forslag til tiltak, eventuelt endringer av regelverket, behov for sikkerhetstiltak m.v. for å minske problemene til næringen. Hvordan unntak gitt næringen i regelverket kan gjennomføres og kontrolleres

De siste ti årene har det vært en betydelig strukturrasjonalisering i landbruket. Strukturutviklingen viser hvordan man i norsk landbruk har fått færre, større og mer spesialiserte bruk de senere år, samtidig som det totale jordbruksarealet har holdt seg stabilt i samme periode. Det har vært en kraftig økning i leie av areal, og dette innebærer at bøndene er avhengig av å kunne kjøre mer og lengre langs offentlig veg enn tilfelle var for bare noen få år tilbake. De siste årene har det også vært en stor utvikling i antallet samdrifter og samarbeidsløsninger. Dette innebærer mer transport av fôr, gjødsel og dels også dyr mellom deltakerne i samdriften. De økonomiske konsekvensene for bøndene vil bli betydelige hvis de blir avhengige av å leie inn transport til forflytning av landbruksmaskinene sine. Når det gjelder forflytning av maskiner/redskap med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m, som må skje på "maskinhenger" eller annet kjøretøy, vil det i forbindelse med vanlig jordbruksdrift ofte være praktiske vanskeligheter forbundet med dette. Det vil i tillegg kunne være knyttet uforholdsmessig store kostnader til slik transport.

Arbeidsgruppen finner at landbruksnæringen har spesielle behov i forhold til å møte de stadig økende kravene til effektivitet og rasjonell drift. Disse forholdene gjør seg imidlertid også til dels gjeldende for andre bransjer, som for eksempel transportnæringen og entreprenørnæringen. Gruppen vil derfor fremheve viktigheten av at trafikksikkerheten blir tatt hensyn til ved utarbeidelsen av unntaksregler begrunnet i landbruksøkonomiske hensyn. I den grad det er mulig ved ulike tiltak å kompensere for risikoelementer som unntaksregler kan medføre i forhold til trafikken for øvrig, bør dette vurderes innført. I tillegg bør unntaksreglene ikke gis et videre anvendelsesområde enn hva som kan begrunnes i relevante hensyn.

Dagens unntaksregler ble gitt under forutsetning av at de bare gjaldt forflytning av landbruksmaskiner over kortere vegstrekninger. I den grad landbruksøkonomiske hensyn nødvendiggjør kjøring med brede landbruksmaskiner over lengre avstander, vil også risikoen for trafikale konflikter og ulykker øke. Dette må søkes kompensert ved ulike tiltak eller krav til transporten.

Arbeidsgruppens tilrådninger og forslag til tiltak og endringer i regelverket er begrunnet ut fra de forhold det er vist til ovenfor, samtidig som gruppen har forsøkt å ta hensyn til at landbruksnæringen skal ha betingelser som er akseptable og levelige for næringen med tanke på at det skal være mulig å drive rasjonelt og økonomisk under de særlige forhold som gjør seg gjeldende i forbindelse med drift av jord-, skog- og hagebruksvirksomheter i Norge. Samtidig har gruppen hatt et sterkt fokus på trafikksikkerhet. Det er også viktig at regelverket er kontrollerbart for håndhevingsmyndighetene, enkelt å forholde seg til i forbindelse med kjøring langs offentlig veg, og forutsigbart for øvrige trafikanter.

5.6.1 Hvilken type virksomhet bør omfattes av unntaksregler?

Dagens unntaksregler gjelder ved forflytning av landbruksmaskiner i vanlig bruk over kortere strekninger. Slik dagens regelverk blir fortolket avgrenses det mot ren transport av avling, gjødsel etc. All entreprenørvirksomhet faller også utenfor. Det samme gjelder bondens bruk av egne landbruksmaskiner når vedkommende utfører arbeidsoppgaver som ikke er tilknyttet landbruksvirksomhet.

Det er enighet i arbeidsgruppen om at dagens landbruksvirksomhet tilsier at det er behov for justeringer i forhold til hvilken type kjøring det skal gis unntaksregler for.

Transport av avling, gods m.v.

Det aller meste av aktuell redskap med overbredde er høsteutstyr eller jordarbeidingsutstyr. Slike redskaper blir bare fraktet på offentlig veg ved forflytning til og fra teiger og bør omfattes av eventuelle unntak, slik de også gjør i dag.

Gruppen tilrår at transport av ulike typer landbruksprodukter som korn, poteter, tømmer etc. i forbindelse med kjøring til og fra den enkelte virksomhetens ulike enheter eller

landbruksområder, ikke omfattes. For slik transport må det brukes hengere med tillatt bredde. Det samme gjelder for all transport ut fra gård til kunde eller i forbindelse med videreforedling av produktet. Denne typen transport ligger naturlig til andre typer næringer, og bør således skje på samme vilkår. Dette gjelder også ordinær transport av gods som stein, jord og grus etc. med brede landbruksmaskiner, også når slik transport skjer i forbindelse med opparbeiding/arbeid på egne eiendommer. I disse tilfeller vil normalt ikke de samme næringsmessige hensyn kunne gjøres gjeldende, og transporten bør fortrinnsvis kunne skje med kjøretøy under 2,55 m bredde. All regulær transport med traktor mot vederlag vil som før måtte holdes utenfor unntaksregler.

Redskaper til forflytning og spredning av husdyrgjødsel kommer i en særstilling ved at disse hyppig må kjøre fra gjødsellager til teig, eller fra lager til lager i den korte perioden tømming av lager pågår. Det er forskriftsregulert hvor mye husdyrgjødsel som kan brukes per arealenhet. Dette betyr at bonden er nødt til å fordele gjødselen over et visst areal, noe som gjør det vanskelig kun å benytte areal nært gjødsellager. Dette medfører dels mye kjøring på veg.

Gruppen tilrår at transport av gjødsel kommer inn under unntaksreglene som blir gjort gjeldende for landbruket, så fremt transporten skjer fra fjøs til lager, mellom ulike lager, eller fra lager til mark hvor gjødselen skal spres. Tilsvarende bør gjelde for transport av kalk når transporten skjer i forbindelse med jordbruksdriften eller mellom bondens lager. Transport av kalk fra produsent/leverandør til lager bør imidlertid falle utenfor unntaksregler. I disse tilfellene kan kalken transporteres i tilhenger som er innenfor de tillatte bredder, eventuelt må transporten skje i henhold til de ordinære regler for spesialtransport.

Det ligger i vegtrafikkloven § 3 et krav om at den som er ute i trafikken skal fremvise hensynsfull adferd overfor andre trafikanter og ikke skape fare eller volde skade, herunder unngå tilgrising eller "utslipp" på veg. Den enkelte fører må se til at både last og utstyr er forsvarlig sikret, enten det gjelder gjødsel, kalk eller kjøring med utstikkende utstyr.

Bruk av tvillinghjul/breie dekk



Tvillinghjul (foto: Gunstein Dyrdal)

Arbeidsgruppen ser et behov for at det i tilknytning til enkelte arbeidsprosesser, deler av året, eksisterer et behov for å benytte traktor påmontert tvillinghjul eller breie dekk, og at det i forbindelse med arbeid som pågår over tid, ofte vil være upraktisk å måtte montere og demontere dekkene i forbindelse med kjøring på offentlig veg. Det har blitt mer og mer vanlig å utstyre nye landbrukstraktorer med breie dekk og/eller tvillinghjul i forbindelse med landbruksdrift. Dette på grunn av at størrelsen på traktorene øker. For å kompensere noe for økt vekt med hensyn til agronomien, øker man ved bruk av breie dekk flyteevnen til traktoren på svakt underlag, og stabiliteten der hvor det er bratt og ulendt. Breie dekk er således i mange tilfeller nødvendig for å unngå unødig og skadelig jordpakking, samt øke bære- og trekkeevnen til traktoren i forbindelse med ulike arbeidsoperasjoner tilknyttet jordbruksdrift.

Arbeidsgruppen fremhever at det ikke er ønskelig at det skal være fritt frem å kjøre med breie dekk. Gruppen er kjent med at kjøring langs offentlig veg med breie dekk, som medfører at traktoren får en bredde utover det tillatte, i stor grad skjer også utover de situasjoner hvor slik kjøring kan forsvares ut fra jordbruksmessige hensyn, når breie hjul først er blitt montert på traktoren.

Traktorer som benyttes til regulær godstransport skal uansett ikke være bredere enn 2,55 m. Slik transport underlegges de ordinære bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy med vedlegg, og det må eventuelt søkes om dispensasjon dersom kjøringen skal foregå med dimensjoner utover det tillatte.

Når det gjelder bruk av tvillinghjul, tilrår gruppen at dette reguleres på samme måte som kjøring på offentlig veg med bred landbruksmaskin. Bruk av tvillinghjul gjør at kjøretøyet ofte får en bredde over 3,0 m. Det vises til at det eksisterer et behov hos landbruksnæringen for bruk av denne typen hjul, og at en hyppig av- og påmontering i forbindelse med av- og påkjøring fra offentlig veg ikke er praktisk gjennomførbart. Gruppen fremhever imidlertid at kjøring med denne typen brede motorvogner i størst mulig grad bør begrenses av hensyn til

trafikken ellers, og det forutsettes at tvillinghjulene tas av når traktoren eller redskapen ikke er i bruk på områder der det er nødvendig med denne typen utstyr.

Gruppen anbefaler at det skilles mellom kjøring med tvillinghjul og kjøring med traktor påmontert ekstra breie dekk. Traktor med breie dekk får ofte en bredde på inntil 3,0 m. Gruppen ønsker ikke å åpne for kjøring med breie dekk på samme vilkår som kjøring med tvillinghjul. Faren for misbruk av ordningen anses å være større når det gjelder bruk av breie dekk enn når det gjelder kjøring med tvillinghjul. Dette særlig på bakgrunn av de ulike kjøreegenskaper disse dekktypene tilfører traktoren. Det skal også i enkelte tilfeller være mulig å snu felgen slik at de breie dekkene ikke medfører at traktoren blir bredere enn 2,55 m.

Norges Bondelag og TLIF fremhever at hensynet til arbeidsmengden med å skifte hjul, samt den betydelige kostnaden som er knyttet til det å ha flere dekktyper tilgjengelig, tilsier at regelverket må være av en slik art at det ikke blir krav om hyppige dekkskifter i forbindelse med den ordinære landbruksdriften. I motsatt fall vil landbruket blir påført store kostnader og et betydelig ekstraarbeid som tilsier at regelverket i praksis ikke lar seg følge.

Arbeidsgruppen har i forhold til både bruk av tvillinghjul og breie dekk vurdert muligheten av å innføre et generelt sesongbasert unntak for kjøring på offentlig veg. Et slikt unntak lar seg vanskelig håndheve på grunn av svært variable sesonger innenfor landbruket, alt etter type landbruksdrift og den geografiske beliggenhet. Et unntak i tråd med den midlertidig gjeldende ordningen (jf. kapittel 1.3) hvor det tillates kjørt med breie dekk dersom den påmonterte redskapen er minst like bred, er heller ikke videre praktikabel, da bredden til traktoren fortrinnsvis avhenger av redskapens arbeidsbredde og ikke den ofte smalere transportbredden.

Alternativt kan det fastsettes en bestemt dato for sesongens begynnelse og slutt som gjelder for all kjøring med breie dekk, tilsvarende det som gjelder for kjøring med piggdekk. En slik regel vil være lett å håndheve, men gir samtidig et relativt omfattende unntak, og åpner for kjøring også utover det som er nødvendig for den enkelte.

For bruk av tvillinghjul har gruppen følgelig konkludert som vist til ovenfor. Når det gjelder kjøring med breie dekk tilrår arbeidsgruppen en løsning hvor det ved anskaffelse av traktor med breie dekk, eller ved kjøp av dekk til eksisterende traktor søkes om dispensasjon for kjøring på offentlig veg. Slik dispensasjon må foreligge forut for at traktoren tas i bruk på offentlig veg når kjøretøyet er/skal registreres på hvite kjennemerker¹¹. Dispensasjonen bør være knyttet til traktor og eier, og gjelde inntil traktoren skifter eier eller avregistreres. Det bør gå frem av dispensasjonen hvilken type virksomhet traktoren skal benyttes i, og settes som betingelse at traktoren i det alt vesentlige bare benyttes til den omsøkte bruk. Eier må selv være ansvarlig for å melde fra om eierskifte eller endrede bruksområder som vil kunne få betydning for dispensasjonen.

¹¹ Se forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 2-5.

Gruppen anbefaler at dispensasjonen begrenses til et fastsatt tidsrom av året ut fra søkers dokumenterte behov. Dette for å bedre sikre at ordningen ikke utnyttes utover det reelle behovet til den enkelte. Søknad kan innvilges når det sannsynliggjøres at traktoren vil bli brukt i det alt vesentlige til den omsøkte landbruksdrift. Dette vil kunne sannsynliggjøres ved at eier dokumenterer at han mottar produksjonstilskudd, eller på annen måte dokumenterer at vedkommende driver virksomhet hvor formålet er kjøring tilknyttet landbruket. Det bør også godtas at traktoren benyttes til kjøring for andre så lenge dette ligger innenfor dispensasjonens rammer, og så fremt kjøringen er tilknyttet landbruksvirksomhet. En slik ordning vil medføre noe administrativt arbeid i forbindelse med utstedelse av dispensasjoner, men ordningen vil være begrenset til de som har et reelt behov for å bruke breie dekk, og omfatter ikke bruk av tvillinghjul, jf. ovenfor. Utstedt dispensasjon bør gjelde i hele eierperioden så lenge vedkommende selv disponerer kjøretøyet, og så lenge traktoren benyttes til de oppgaver som er nevnt i dispensasjonen. Dette vil kunne begrense det administrative arbeidet med ordningen.

Traktorer med dispensasjon for bruk av breie dekk bør tillates brukt til samme type kjøring som traktor med tvillinghjul, se ovenfor. Ordningen vil ikke gjelde regulær godstransport mot vederlag. Det foreslås å fremgå som en merknad i vognkortet at en traktor har fått innvilget dispensasjon, eventuelt som et vedlegg til vognkortet. Dette vil lette myndighetenes kontroll med ordningen. Norges Bondelag og TLIF ønsker at det blir vurdert nærmere om traktorer med prøvekjennemerker, eller traktorer som blir brukt til demonstrasjonsformål også skal omfattes av ordningen.

Det vil med en slik ordning påløpe kostnader i tilknytning til administrativt arbeid forbundet med søknader om dispensasjon, men majoriteten av søknadene antas å ville være enkle å avgjøre, samt at det normalt vil forekomme bare en søknad per eierforhold. Ved at det enkelt kan forevises dokumentasjon på om traktoren lovlig kan kjøre med breie dekk, forenkles myndighetenes kontroll betraktelig.

Entreprenørvirksomhet og "tilleggsnæringer"

Arbeidsgruppens medlemmer er enig i at regelverket bør skille mellom entreprenørvirksomhet tilknyttet landbruket, og kjøring med brede landbruksmaskiner i forbindelse med at bonden tar på seg arbeidsoppdrag som ikke er direkte tilknyttet landbruket, og som kan kategoriseres som en "tilleggsnæring" for bonden.

Eksempel på "tilleggsnæringer" som bonden i mange tilfeller økonomisk sett er avhengig av, men som også kan utføres av andre som del av privat virksomhet uten tilknytning til landbruket, er det gitt eksempel på i rapportens kapittel 5.3.2. I disse tilfellene anbefaler arbeidsgruppen at kjøring med brede landbruksmaskiner foregår i henhold til de ordinære vilkår for denne typen kjøring, uavhengig av om den som fører motorvognen i tillegg driver med landbruksvirksomhet eller ikke. Gruppen anser det som viktig at unntakene som blir gjort gjeldende begrenses til vanlig landbruksdrift, slik at man klart kan avgrense mot de

som driver som anleggsentreprenører etc. Dersom unntakene som gjøres gjeldende for landbruksdrift også skulle gjelde andre typer arbeidsoppdrag som bonden påtar seg, vil dette kunne komme i konkurranse med entreprenørvirksomheter og eventuelt også andre aktører innen transportbransjen, som driver sin virksomhet på ordinære vilkår. Dette er ikke ønskelig og kan ikke forsvares ut fra hensynet til landbruket. Aktiviteter og oppdrag som utføres i konkurranse med (andre) entreprenører bør følgelig falle utenfor unntaksreglene for landbruket. Gruppen ser at dette kan føre til vanskelige vurderinger i forhold til kontroll ute på veg, men gruppen mener likevel at det er viktig å trekke dette skillet for å unngå at unntaksreglene favner videre enn hensynet til landbruksnæringen skulle tilsi.

Tjenester som blir tilbudt via såkalt "bygdeservice" vil således falle utenfor de unntaksregler som foreslås å gjelde for landbruket. Innen "bygdeservice" utnyttes ledige maskiner og utstyr i landbruket til tjenester lokalt. Eksempler på tjenester som tilbys er trefelling, opparbeiding av parkanlegg, kantslått, vedlikehold av veganlegg osv. Ledig arbeidskapasitet og maskiner utnyttes til de tider av året hvor maskin- og utstyrseier har tid til andre oppgaver enn typisk landbruksvirksomhet. Dersom det i forbindelse med denne typen tjenester benyttes spesialutstyr som er over 2,55 m bredt, må dette fraktes på maskintralle eller lignende frem til stedet hvor utstyret skal tas i bruk.

5.6.2 Forslag til tiltak

Som vist til ovenfor er det behov for en oppdatering av dagens regelverk som gjelder for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg. Det bør tilstrebes et mer oversiktlig regelverk og løsninger som er praktikable for landbruksnæringen, men samtidig trafikksikre og kontrollerbare for myndighetene. Norsk landbruk er i stor grad preget av mange mindre bruk, ofte med spredt jordbruksareal, og mye bruk av leiekjøring. Transporten utføres på et ofte smalt og svingete vegnett, noe som gjør at kjøring med brede landbruksmaskiner langs vegene i Norge ikke nødvendigvis er sammenlignbart med det som gjelder for våre naboland.

Arbeidsgruppen har drøftet flere mulige forslag til tiltak og regelverksendringer. Gruppen tilrår dels løsninger hvor det har vært stor enighet blant alle gruppens medlemmer. I forhold til enkelte av de tiltak som foreslås nedenfor, har det imidlertid vært dissens mellom deltagerne.

Avstandsbegrensning

Utviklingen i landbruket tilsier at det eksisterer et behov for å kjøre med brede landbruksmaskiner utover fem kilometer langs offentlig veg. Norges Bondelag og TLIF har rundt anslått at med en slik regel vil det muligens kunne påløpe rundt en halv milliard kroner i ekstrakostnader til lastebiltransport med dagens maskinpark, dersom dagens drift skal opprettholdes. En slik regel gir også særdeles skjeve utslag ut fra bruksstruktur og lokal geografi, og betydelige landbruksarealer ville trolig gå ut av drift. Gruppen anser det som en uaktuell løsning å videreføre den tidligere 5-kilometersregelen.

Den midlertidige 34-kilometersregelen, som ble innført ved politisk beslutning i Samferdselsdepartementet, samsvarer etter Norges Bondelag og TLIFs vurdering, i stor grad med dagens praksis for kjøring med brede landbruksmaskiner, samt praksis over lengre tid i det aller meste av landet. En slik regel vil følgelig ikke medføre vesentlige økonomiske konsekvenser for landbruket. En slik begrensning i forhold til tillatt kjørestrekning reiser imidlertid problemer i forhold til myndighetenes mulighet til å kontrollere og håndheve bestemmelsen. I de mer grusgrendte områder av landet, kan avstanden mellom driftsenhetene også være godt over 34 kilometer. I disse områdene vil en slik avstandsbegrensning kunne være vanskelig å etterleve uten større kostnader til transport av landbruksmaskiner. Det er ikke ønskelig med en regel som får denne typen ulike konsekvenser ut fra geografiske forskjeller, som igjen skaper ulike driftsvilkår.

Fri kjøreavstand

Et regelverk hvor det kan kjøres med brede landbruksmaskiner uten avstandsbegrensninger vil være i tråd med det som gjelder i Danmark og Sverige, og i seg selv ikke påføre landbruksnæringen økonomiske konsekvenser. Det antas at strekningen som tilbakelegges av disse kjøretøyene i stor grad vil regulere seg selv. For landbruksnæringen er det ikke ønskelig å kjøre mer enn nødvendig på offentlig veg med brede landbruksmaskiner. Ingen avstandsbegrensning vil også gi en geografisk sett mer "rettferdig" regel. Det vil også gjøre håndhevingen enklere og fokus kan rettes mot andre trafikk sikkerhetsaspekter ved kjøringen eller kjøretøyet. Det må med en slik ordning påregnes noe mer kjøring med brede landbruksmaskiner på veg enn tidligere, men det knytter seg usikkerhet til om eller i hvilket omfang denne typen transport vil øke, da kontrollmyndighetene tidligere i mindre grad har hatt fokus på kjøring med brede landbruksmaskiner, og landbruksnæringen har innrettet seg etter hva som for næringen har vært formålstjenlig når det gjelder kjøring langs offentlig veg.

Arbeidsgruppen tilrår et regelverk hvor det åpnes for kjøring med brede landbruksmaskiner uten begrensninger i kjøreavstanden. Dette forutsetter imidlertid at kjøringen av trafikk sikkerhetsmessige grunner bare tillates på nærmere bestemte vilkår. Risikoen ved kjøring med brede landbruksmaskiner er ikke nødvendigvis knyttet til kjørestrekningen, men vil i større grad kunne være avhengig av hvordan kjøringen foregår, og andre faktiske forhold som trafikkbildet for øvrig, vegens beskaffenhet etc. Hvilke betingelser som bør oppstilles for kjøring langs offentlig veg med brede landbruksmaskiner har det vært dissens om i arbeidsgruppen.

Merking av kjøretøy

En samlet gruppe er enig i at dagens bestemmelser om merking av kjøretøy må videreføres. Det er imidlertid slik at mange landbruksmaskiner per i dag ikke er forskriftsmessig utstyrt når det gjelder bruk av lys, reflekser og merking for øvrig. Ofte har traktoren og redskapen i utgangspunktet bare vært brukt på gården, hvorpå man har gått over til å kjøre på offentlig veg uten at nødvendig merking av traktoren har vært fulgt opp. Norges Bondelag og TLIF har gjort et skjønnsmessig overslag hvor de kostnadsberegner en forskriftsmessig merking av alt landbruksutstyr for hele landbruket til å være på drøye 125 millioner. Dette vil

imidlertid være en engangskostnad, og kommer som en følge av at dagens utstyr ikke er i henhold til gjeldende krav om merking. Gruppen mener det her må skje en opprydding og at kravene til merking fortsatt må være absolutte krav for all kjøring som i dag er underlagt disse bestemmelsene. Tiltaket antas å ha en vesentlig sikkerhetsgevinst, og gjøre kjøring med landbruksmaskiner mer forutsigbart for andre trafikanter. Det fremheves også som viktig å ha et felles regelverk for all kjøring med bred transport når det gjelder kravet til merking, men det kan være grunnlag for å se nærmere på enkeltbestemmelser i dagens forskriftsverk, da maskinene som blir solgt på det norske markedet i stor grad er merket etter europeisk regelverk.

Kjøring i rushtid

Ved å ta ut brede landbruksmaskiner fra trafikkbildet når trafikkmengden er stor, vil man kunne unngå at disse er til unødig hinder. Landbruket drives på så ulike steder at en tidfestet rushtid eller et forbud mot kjøring i helgene, slik det i dag gjelder for blant annet lastebiler/vogntog med overbredde, er lite formålstjenlig. Tidspunktet for når det er behov for kjøring langs offentlig veg med landbruksmaskiner avgjøres av agronomiske og meteorologiske faktorer. Flertallet i arbeidsgruppen tilrår at det blir gjort en forenkling av de restriksjonene som gjelder for kjøretid i forhold til dagens regler. Det foreslås at det innføres en generell bestemmelse om forbud mot kjøring i rushtiden, men uten nærmere tidfesting, slik at lokale forhold blir avgjørende og det kan fokuseres på faktiske perioder med rushtrafikk. Det vil således være opp til den enkelte bonde/landbruksentreprenør å i utgangspunktet vurdere trafikkbildet i det området det på det aktuelle tidspunktet ønskes kjørt. Lignende generelle og således fleksible bestemmelser finnes på andre områder, for eksempel når det gjelder bruk av piggdekk. I by-nære områder og på utfartsveger vil det kunne være et behov for å sette restriksjoner på kjøring med brede landbruksmaskiner. På andre vegstrekninger skjer det ingen særlige forandringer i trafikk tettheten, uavhengig av hvilken tid på dagen det kjøres, og heller ikke i tilknytning til helgen.

En generell rushtidsbegrensning vil kunne gi en sikkerhetsgevinst og gi bedre flyt i trafikken flere steder, samtidig som det stimulerer til bruk av mindre trafikkerte vegstrekninger. Det er imidlertid som fremhevet tidligere, viktig med ensartede regler. Flertallet i arbeidsgruppen foreslår å innføre en generell rushtidsbegrensning for kjøring med brede landbruksmaskiner, og oppfordrer til at samferdselsmyndighetene i en annen sammenheng ser nærmere på utformingen av dagens bestemmelser som gjelder for annen type spesialtransport.

Landbruks- og matdepartementets representant er enig i at det er viktig ut fra trafiksikkerhetsmessige årsaker å begrense kjøring med brede landbruksmaskiner i rushtiden. Grunnregelen i vegtrafikkloven § 3 om hensynsfull adferd i trafikken, og holdningsskapende arbeid bør kunne sikre dette. En generell rushtidsbegrensning vil være lite hensiktsmessig ut fra at tidspunktet for onnearbeidet i stor grad avgjøres av agronomiske og meteorologiske forhold. Det vil også være tolkningsmuligheter i definisjonen av rushtid

som kan variere i ulike områder og som gjør at en generell rushtidsbegrensning vil være vanskelig å håndheve.

Norges Bondelag og TLIF ønsker ingen begrensninger for kjøring med brede landbruksmaskiner i rushtrafikk av samme grunner som det er vist til ovenfor fra Landbruks- og matdepartementets side.

Arbeidsgruppen er av den oppfatning at det ikke nødvendigvis er problematisk å tillate kjøring utenom dagslys. Begrensninger i forhold til kjøring i mørke kan være vanskelig for bonden å forholde seg til. Gjeldende krav til særlig merking ved kjøring i mørket, blir av NLF fremhevet som velegnede. Kjøring i mørke kan utføres på en minst like trygg måte som kjøring i dagslys, forutsatt at transporten gjennomføres med ordentlig merking og i perioder når det er mindre trafikk.

Følgekjøretøy

For transporter med bredde over 3,0 m er det krav til følgebil. En følgebil skal ha skilt med "Bred transport" på taket og gule blinkende lys som signaliserer at det kommer et kjøretøy med dimensjoner utover det normalt tillatte. Det er ikke tvil om at bruk av følgekjøretøy reduserer risikoen for ulykker med brede transporter. Dette vil også gjelde for kjøring med landbruksmaskiner, som etter dagens regelverk er unntatt fra ordningen, selv om hastigheten til disse kjøretøyene er lavere enn hos lastebiler. Vegnettet i Norge er ofte smalt og svingete og lite egnet for kjøring med bred transport.

Et tilsvarende krav til kjøring med landbruksmaskiner, vil omfatte nesten all kjøring med skurtreskere, et betydelig antall harver, såmaskiner, samt diverse presser og øvrige redskaper i tillegg til et ukjent antall traktorer med tvillinghjul. Norges Bondelag og TLIF antar at behovet for følgekjøretøy vil være så hyppig at det mest trolig må engasjeres et følgekjøretøy på heltid for hele perioden redskapene benyttes i landbruksvirksomheten. Denne typen redskaper benyttes i intensiv landbruksdrift, hvor tidsfaktoren kan være avgjørende. Norges Bondelag og TLIF mener således at det i praksis ikke er å anse som gjennomførbart å innføre krav om følgekjøretøy for kjøring med brede landbruksmaskiner, og stiller også spørsmål ved om det finnes tilstrekkelig med følgebiler og mannskap for å gjennomføre en slik ordning.

Kostnadene ved en slik ordning vil avhenge av hvor mange maskiner kravet vil omfatte og hvor mange flytt som er aktuelle med den enkelte maskin. Kostnaden ved leie av følgekjøretøy antas å ligge rundt kr 300 per time ved normal arbeidsdag, ut fra opplysninger hentet fra følgebilfirmaer i sentrale strøk. Hos oppdragsgivere utenfor sentrale strøk, eller ved lang dag som er det normale i onner, antas timekostnaden i følge Norges Bondelag og TLIF å være kr 400 per time. For de fleste arbeidsoppgaver vil dette føre til en økning av timeprisen for leie av tjenester på 50 – 85 %. Eksempelvis har leie av maskinhjelp til harving en middelpriis på kr 640 per time, såing har en pris fra ca. kr 475 til kr 700 per time, mens leie av tremeters slåmaskin har en middelpriis på kr 600 per time.

Utrekninger fra Norges Bondelag og TLIF viser følgende:

- Mellom 7000 og 10 000 redskaper og kjøretøy nyere enn 10 år har en bredde mellom 3,0 - 3,50 m og behov for å forflyttes på offentlig veg. Redskapen benyttes anslagsvis 14 arbeidsdager i året, ca. 14 timer per dag.
- Med en timekostnad på kr 400 eks. mva. for følgebil, vil forslaget om følgebil ved kjøring på offentlig veg med landbruksmaskiner over 3,0 m bredde, påføre landbruket årlige ekstrakostnader på mellom en halv og trekvart milliarder kroner.

Norges Bondelag og TLIF mener følgelig at en ordning med krav om følgebil verken er praktisk gjennomførbar eller økonomisk forsvarlig. Det er ikke påvist at kjøring med bredt landbruksutstyr medfører noe nevneverdig antall ulykker. Norges Bondelag og TLIF mener derfor at kostnadene ved en slik ordning ikke kan forsvares ut fra trafikksikkerhetsmessige hensyn. De mener det er tilstrekkelig formålstjenlig å kreve bruk av følgebil ved bredder over 3,50 m. Organisasjonene understreker at det er mulig å benytte følgekjøretøy hvor forholdene tilsier at dette kan være fornuftig, selv om dette ikke er pålagt. Dette gjøres også i dag av enkelte landbruksentreprenører.

Landbruks- og matdepartementets representant er opptatt av at trafikksikkerheten ivaretas på en best mulig måte i et oppdatert regelverk, samtidig som man ivaretar landbruksnæringens behov for enkelte unntak fra regelverket. Dette ble også fremhevet av Samferdselsdepartementet i pressemeldingen av 2. februar 2009 som sentrale grunner for å gjennomgå dagens regelverk. Hvis det gjøres gjeldende krav om følgekjøretøy ved kjøring med landbruksmaskiner med bredde over 3,0 m, vil dette få store økonomiske og praktiske konsekvenser for landbruksnæringen, da dette kravet vil omfatte et betydelig antall maskiner. Konsekvensen av å stille krav om følgekjøretøy ved kjøring med landbruksmaskiner med bredde over 3,0 m, innebærer etter Landbruks- og matdepartementets representants synspunkt en innstramming i forhold til tidligere regelverk, noe som ikke var hensikten med gjennomgangen av regelverket.

Landbruks- og matdepartementets representant mener kravet om følgekjøretøy bør inntreffe fra 3,30 m bredde, slik at det betydelige antallet landbruksmaskiner som ligger like i overkant av 3,0 m bredde, ikke blir berørt. I de tilfeller hvor bonden skal "krysse veg" for å komme frem til jorden som ligger rett ved, bør ikke kravet om følgekjøretøy gjøres gjeldende selv om bredden på landbruksmaskinen overstiger 3,30 m. For å imøtekomme trafikksikkerhetsaspektet, bør det legges opp til en fartsbegrensning på 30 km/t i breddeintervallet 3,0 m til 3,50 m. En sannsynlig hovedårsak til at det er få ulykker som relaterer seg til kjøring med landbruksmaskiner, er at traktor med slike maskiner kjører sakte (jf. tidligere avsnitt om ulykker med skadde og drepte). En fartsbegrensning på 30 km/t gjør forbikjøring lettere, samt at hastigheten gjør at landbruksmaskinene kommer mindre brått på andre trafikanter (se drøftelsen om fartsbegrensning nedenfor). Landbruks- og matdepartementets representant mener det ut fra praktiske og økonomiske årsaker bør åpnes for å kunne benytte traktor som følgekjøretøy i tilknytning til kjøring med brede landbruksmaskiner. Ved hjelp av god merking bør man kunne gjøre medtrafikanter

tilstrekkelig oppmerksom på den brede transporten og slik kompensere for traktorens eventuelle manglende fleksibilitet i trafikken.

NLF, Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Norges Automobil-Forbund (NAF), Arbeidstilsynet, Vegdirektoratet og politiet, samt Samferdselsdepartementets representanter anbefaler at det gjøres gjeldende et krav om følgekjøretøy ved kjøring med landbruksmaskiner med bredde over 3,0 m. Kjøring på offentlig veg med landbruksmaskiner vil fortsette å øke i forbindelse med omleggingen av landbruket. De transporter som blir foretatt på offentlig veg må gjennomføres på en mest mulig trafikksikker måte, slik at faren for ulykker blir redusert i størst mulig grad. Både vegbredden og vegstandarden rundt omkring i landet er svært variert, og det vil mange steder være nødvendig med følgebil for å varsle møtende trafikk, for å sikre best mulig trafikkflyt og at ulykker kan unngås. Ut fra trafikksikkerhetshensyn bør det gjelde krav om følgekjøretøy selv på kortere strekninger. Det er imidlertid ikke "kryssing av veg" disse medlemmene ønsker å regulere. Det må være åpning for bruk av et visst skjønn i de tilfellene bonden eksempelvis kjører over vegen for å komme til jordet som ligger rett ved. Det går på bekostning av vegtrafikklovens § 3 og hensynet til trafikksikkerhet dersom det ikke stilles krav om følgekjøretøy for transporter med bredde over 3,0 m, men likevel åpnes for kjøring på det offentlige vegnettet utover de fem kilometer som tidligere gjaldt.

Det fremheves som et sentralt moment at hensynet til forutsigbarhet for øvrige trafikanter tilsier at det bør gjelde like regler for all type spesialtransport. Det er et generelt ønske fra hele gruppen at et nytt regelverk gjøres så enkelt som mulig. Dette gjelder både i forhold til de som skal forholde seg til regelverket under kjøring på offentlig veg, men også i forhold til de myndigheter som er satt til å håndheve reglene. Regelverket bør derfor ikke inneholde for mange unntak og særbestemmelser. Eksempelvis vil en bestemmelse om at kjøring over fem eller ti kilometer nødvendiggjør følgebil, være lite egnet for kontroll.

Arbeidsgruppen har diskutert hvorvidt det er hensiktsmessig å åpne for å benytte traktor som følgebil i tilknytning til kjøring med brede landbruksmaskiner. Landbruksmaskinene har en hastighet som gjør det praktisk mulig å benytte traktor som følgebil. På den andre siden vil traktoren kunne virke villedende på motgående trafikk, som kan oppfatte situasjonen som om det er traktoren som utgjør den brede transporten. Begrunnelsen for at det per i dag bare tillates brukt personbil og varebil som følgebil, er at disse anses for å være mest formålstjenlige å bruke til denne typen oppdrag. Dette på grunn av kjøretøyenes fleksibilitet i trafikken, som eksempelvis gjør at de kan ligge både foran og også bak transporten på en to-felts veg. Selv om man åpner for å bruke traktor som følgebil, vil det uansett ikke være slik at "enhver" nødvendigvis er egnet til å kjøre følgebilen. Det vises til at mange budbilfirma i dag tilbyr følgebiltenester og har spesialisert seg på dette.

Fartsbegrensning

Arbeidsgruppen har også sett på muligheten for å innføre en generell hastighetsbegrensning, tilsvarende ordningen i Danmark hvor traktorer og motorredskap bare tillates kjørt i 30 km/t på offentlig veg. I norsk sammenheng er det bare aktuelt å knytte en slik begrensning av farten til kjøring med traktor eller landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m.

Enkelte av arbeidsgruppens representanter har fått tilbakemeldinger om at det oppfattes som et økende problem at brede landbruksmaskiner som befinner seg på offentlig veg ikke kjører ut til siden for å slippe den øvrige trafikken frem. Det er ikke tvil om at hastighet er en faktor som spiller inn i forhold til en økning av risikoen for ulykker, for eksempel ved forbikjøring. En fartsbegrensning vil være relativt enkelt å kontrollere ute i trafikken, og i tillegg ivareta de konkurransemessige aspekter som i noen grad har oppstått mellom lastebilnæringen og andre typer virksomheter i forbindelse med bruk av traktor til transport av gods. Det vises imidlertid til gruppens tilrådninger ovenfor, hvor det fremgår at man ikke kan se at det finnes grunnlag for å unnta traktorer som benyttes til ordinær transport av gods fra de alminnelige bestemmelser som gjelder ved kjøring med overbredde på offentlig veg.

Særlig politiet, Vegdirektoratet og NLF har fremhevet en hastighetsbegrensning som et effektivt og trafiksikkert tiltak for å regulere kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg. Samferdselsdepartementets representanter støtter disse synspunktene. I tillegg til at det vil lette forbikjøring for den øvrige trafikken, vil en redusert hastighet gjøre at brede transporter kommer mindre brått på andre trafikanter på uoversiktlige vegstrekninger. NAF er ikke avvisende til et slikt forslag, men er usikker på om fartsbegrensning vil være et tiltak som vil ha en ønsket trafiksikkerhetsmessig gevinst. NAF fremhever at kjøretøy i denne gruppen heller bør ha en plikt til å kjøre til siden og slippe øvrige trafikanter forbi. En slik plikt kan allerede utledes av vegtrafikkloven § 3, etter NAFs mening. Videre fremheves det at når man tar igjen et kjøretøy som kun kjører i 30 km/t, så kan dette på enkelte vegstrekninger komme brått på for øvrige billister.

Dersom en hastighetsbegrensning blir innført anbefales denne satt til 30 km/t. Det er vanlig at traktorene som blir solgt i dag har en konstruktiv hastighet på 40 km/t. Når det gjelder utstyr og redskap er disse ofte ikke konstruert for å kjøre fortare enn 30 km/t eller høyst 40 km/t. Dette gjelder også motorredskap. Noen typer redskaper er konstruert for lavere hastigheter enn dette. I praksis blir det ofte kjørt raskere enn den maksimumshastigheten redskapen eller utstyret er godkjent for. Dette er ikke ønskelig ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv. En maksimums hastighet bør derfor settes til 30 km/t. Dette også av hensyn til lengden på forbikjøringsstrekningen.

Konsekvensene for landbruksnæringen vil være at forflytning av landbruksmaskiner vil kunne ta noe lengre tid. Det er likevel slik at mange av disse kjøretøyene på grunn av utstyr eller konstruksjon ikke er beregnet å skulle kjøre raskere enn 30-40 km/t. På den andre siden er det en kjensgjerning at det vil komme flere raskere traktorer i fremtiden, og en

hastighetsbegrensning, særlig dersom denne settes til 30 km/t, vil kunne legge en begrensning på utviklingen i landbruksutstyret.

Norges Bondelag og TLIF sier seg uenige i et krav om maksimums hastighet på 30 km/t for kjøring med landbruksmaskiner med bredde over 2,55 m, forutsatt at ikke samme hastighetsbegrensning også gjøres gjeldende for alle typer kjøretøy, inklusive lastebil, med bredde over 2,55 m. Dersom ikke hastighetsbegrensningen gjøres gjeldende for alle kjøretøygrupper, finner organisasjonene det urimelig at landbruket som eneste næring, skal pålegges en særlig hastighetsbegrensning. Som nevnt under kapittel 1.1 fant man det i 1990 ikke realistisk å videreføre et krav om 30 km/t som hastighetsgrense. Det er heller ikke satt fram argumenter gjennom arbeidet som tilsier at et særegent krav om maksimumshastighet for brede landbruksmaskiner gir noen signifikant gevinst for trafikksikkerhet eller fremkommelighet. NLF bemerker til dette at det i forhold til lastebiler og vogntog er et selvstendig poeng at de holder tilsvarende fart som øvrige kjøretøy langs vegen, for at de ikke skal være til hinder i trafikken. Disse kjøretøyene er konstruert for en helt annen fart enn landbruksmaskiner, som normalt vil kjøre langsommere enn øvrige trafikanter, og hvor en hastighetsbegrensning kan medvirke til at det blir lettere å kjøre forbi og øke flyten i trafikken.

Norges Bondelag og TLIF påpeker at en slik hastighetsbegrensning vil føre til at landbruksmaskinene oppholder seg vesentlig lengre tid på vegen ved hver forflytning, samt bruker lengre tid mellom hvert sted hvor det er mulig å slippe forbi øvrig trafikk. Dette vil kunne føre til at flere opplever landbruksmaskinene som et hinder langs vegen. En hastighetsbegrensning medfører videre at forskjellen mellom hastigheten til den øvrige trafikken og landbruksmaskinen blir større, noe som også kan medføre en økt risiko for påkjørsel bakfra etter organisasjonenes mening.

De finner det vanskelig å forstå at et slikt tiltak skal være mulig å håndheve slik at regelen ikke blir en sovende paragraf, dersom ikke politiet blir tilført betydelige ressurser for å øke antallet fartskontroller, særlig i de mer grisgrendte strøk. Samtidig må også bredden på kjøretøyet kontrolleres. Norges Bondelag og TLIF antar at trafikksikkerhetsgevinsten vil være betydelig høyere om ressursene settes inn på å kontrollere øvrige aspekter ved kjøretøyene.

Organisasjonene mener det aller viktigste tiltaket for å lette forbikjøringer og bedre samhandling i trafikken, er å skape gode holdninger hos traktorførere og bedre øvrige trafikanters forståelse for landbruksmaskiner i trafikken. Kandidatoppgaven *Traktor i trafikken – Samhandling og Risiko* skrevet ved Høgskolen i Nord-Trøndelag i 2009¹² viser at alle trafikantgrupper har et betydelig forbedringspotensial når det gjelder samhandling og kommunikasjon med hverandre. Dette kan blant annet bedres gjennom bedre

¹² Kandidatoppgave ved avdeling for trafikklærerutdanning ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, *Traktor i trafikken – Samhandling og Risiko* skrevet av Ole-Reidar Anda, Mona Rolland og Sigmund Vinje.

føreropplæring om emnet landbruksmaskiner innen alle førerkortklasser, samt holdningskampanjer primært rettet mot landbruket, men også mot øvrige trafikanter.

6. Forslag til tiltak

Med utgangspunkt i det materialet og data som er innhentet gjennom gruppens arbeid, fremmer flertallet i arbeidsgruppen følgende forslag:

1. Dagens avstandsbegrensning for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg kan oppheves på følgende vilkår:
 - 1.1. For å kompensere for en mulig økt ulykkesrisiko, bør slik transport pålegges en fartsbegrensning på 30 km/t, men uansett ikke kunne kjøre raskere enn den påmonterte redskapen er konstruert og godkjent for.
 - 1.2. Krav til merking, varsling, refleksutstyr og liknende må følges ved kjøring med landbruksmaskin på veg.
 - 1.3. Landbruksmaskin bredere enn 3,0 m skal som annen vegtransport ha følgebil som varsler en bred transport.
2. Det anbefales innført en generell rushtidsbegrensning tilpasset de lokale trafikkforhold når det gjelder kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg, og at det pålegges den enkelte fører et særlig aktsomhetsansvar, jf. vegtrafikkloven § 3.
3. Gruppen tilrår at det skilles mellom tvillinghjul og breie dekk. Når det gjelder tvillinghjul anbefaler gruppen at bruk av denne typen utstyr reguleres tilsvarende som landbruksredskap. Gruppen foreslår at bruk av breie dekk, som gjør at traktor registrert på hvite kjennemerker får en bredde utover 2,55 m, reguleres gjennom en dispensasjonsordning for kjøring på offentlig veg.
4. Gruppen mener det må skilles mellom bruk av landbruksmaskiner i entreprenørvirksomhet tilknyttet landbruket og bondens "tilleggsnæringer". Dette for å opprettholde mest mulig like konkurransevilkår overfor tilgrensende næringer.

Landbruks- og matdepartementets representant mener en fartsbegrensning på 30 km/t bare bør gjelde for transporter med bredde mellom 3,0 m og 3,50 m, og at kravet om følgekjøretøy først bør inntreffe fra 3,30 m bredde. Representanten anser det lite hensiktsmessig med en generell rushtidsbegrensning, som vil være vanskelig å håndheve.

Mindretallet i gruppen, bestående av Norges Bondelag og TLIF, fremmer følgende forslag:

1. Dagens avstandsbegrensning for kjøring med brede landbruksmaskiner oppheves.

- 1.1 Det forutsettes at fører av landbruksmaskin, på samme vis som fører av annet kjøretøy, viser særlige hensyn ved ferdsel i trafikken som kan være til hinder eller fare for øvrige trafikanter, jf. vegtrafikkloven § 3.
2. Gjeldende krav til merking, varsling, refleksutstyr og liknende harmoniseres med europeiske merkeregler, og følges ved kjøring med landbruksmaskin på veg.
3. Mindretallet har samme tilrådning som flertallet når det gjelder bruk av tvillinghjul og breie dekk.
4. Mindretallet mener som flertallet at det må skilles mellom bruk av landbruksmaskiner i entreprenørvirksomhet tilknyttet landbruket og bruk av landbruksmaskiner i øvrig næring. Ved bruk utenom landbruket skal traktor og øvrige landbruksmaskiner følge samme regelverk for kjøring med overbredde som andre spesialtransporter.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er svært vanskelig å forutsi de økonomiske konsekvensene av de ulike tiltakene som foreslås. Det er forsøkt sagt noe om dette i tilknytning til de enkelte forslag ovenfor, men tallmaterialet er svært usikkert. Det finnes ikke statistikker over hvor mye utstyr eller redskaper med bredder over 2,55 m som er i bruk i Norge. Det finnes heller ikke oversikter over bredden på utstyret som er i bruk. I tillegg vet man også lite om kjøremønsteret til landbruksmaskinene som er ute på vegen per i dag, og hvilken betydning eventuelle regelverksendringer vil ha på dette.

I tilknytning til forslagene til endringer av regelverket må det påregnes arbeid i forbindelse med en alminnelig høring. Dersom det åpnes for muligheter for å søke om dispensasjon i forbindelse med kjøring med breie dekk, vil Statens vegvesen måtte påregne noe mer administrativt arbeid i forbindelse med søknader.

Arbeidsgruppen anbefaler at det i etterkant av regelverksendringene blir utarbeidet informasjonsmaterieell relatert til kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg og hvilke krav som gjelder både i forhold til den faktiske kjøringen, vedlikehold av utstyr, bruk av lys og merking osv. Informasjonen bør sendes både til landbruksnæringen via fagorganisasjoner og utstyrsleverandører, og til kontrollører i Statens vegvesen og politiet for å sikre en mest mulig enhetlig håndheving av regelverket over hele landet.

Noen forslag til hvordan relevant informasjon kan nå ut til landbruksnæringen følger nedenfor:

- Brosjyre som spesifikt omtaler det nye regelverket, og som er en del av holdningskampanjen "Vis trafikkvett på traktoren"
- Plakater på salgssteder, landbrukskontor, forsøksringer og lignende
- Maskinbransjen tar frem sett med riktig merkeutstyr og gjøre de lett tilgjengelig på salgssteder
- Konferanser/forelesninger på Agroteknikk *
- Plakater på Agroteknikk, samt brosjyrer til utdeling
- Maskinbransjen lærer opp sine ansatte, særlig selgere/butikkmedarbeidere i de nye reglene
- Kurskvelder som kanskje Norges Bondelag med flere kan arrangere, ref. den som var på Kløfta, kanskje det kan selges merkeutstyr under slike kvelder?
- Norges Bondelag bruker sin organisasjon til å informere
- Arbeide for redaksjonell omtale i relevante publikasjoner mot landbruket og andre traktorbrukere, samt pressemelding til øvrige media
- Sørge for at de forskjellige internettsidene i landbruksbransjen er oppdaterte
- Annonsekampanje i Bondebladet og Bedre Gardsdrift (de publikasjonene som treffer målgruppa bredest og mest spesifikt), gjerne med nevnte brosjyre vedlagt

* Agroteknikk er Norges største landbrukstekniske utstilling og avholdes på Norges Varemesse på Lillestrøm den 19. til 22. november 2009. Utstillingen arrangeres hvert tredje år. <http://www.agroteknikk.no/>

Gruppen påpeker også viktigheten av at det blir gjennomført kontroller i forhold til etterlevelsen av regelverket.

8. Annet

Under arbeidet med rapporten har flere av arbeidsgruppens medlemmer trukket frem tilgrensende problemstillinger og rettsområder som det er ønske om å få vurdert nærmere. Arbeidsgruppen har ikke gått nærmere inn på disse temaene, da det ligger utenfor gruppens mandat. Gruppen velger likevel avslutningsvis å nevne noen av temaene enkelte av deltagerne i gruppen har fremhevet som problematiske eller som berører trafikksikkerheten på dette området mer generelt:

- Påbud om montering og bruk av ordinært sikkerhetsbelte (bilbelte) i alle traktorer ved kjøring på offentlig vei. Det bør kunne ilegges gebyr dersom kravet ikke etterleves. Etter dagens forskrifter defineres sikkerhetsbelte i traktorer som arbeidsutstyr, og det kan derfor ikke ilegges gebyr etter forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen ved manglende bruk av slikt utstyr (*Arbeidstilsynet*)
- Periodisk kontroll av traktorer som kjøres på vei (*Arbeidstilsynet*)
- Krav ved bruk av traktor i forbindelse med ervervsmessig transport (*Arbeidstilsynet*)
- Regulering av hvilket utstyr som kan tillates på traktoren under kjøring (pallegaffler, silospyd, frontlaster, sikthindrende utstyr osv.), eventuelt hvordan kjøre på en trafikksikker måte med slikt utstyr. EU har satt fokus på utformingen av frontale beskyttelsessystemer og deres egenskaper ved uhell med myke trafikanter. Det bør innføres krav og retningslinjer ved kjøring med frontredskap (*Arbeidstilsynet, NAF, TLIF, Norges Bondelag*)



Foto: Tore Braaten, Statens vegvesen¹³

¹³ Illustrasjonsfotoet er tatt av Tore Braaten i Statens vegvesen som møtte dette kjøretøyet langs Rv 285 i Lier 20. juni 2009. Traktoren var lastet med jordbærkasser som ravet to meter i været og gjorde at sjåføren måtte stå oppreist og se ut takluka mens han kjørte.

- Kjøring med traktor på motorveg (*en samlet gruppe mener det bør ses nærmere på dette*)
- Opplæring og førerkort - innholdet i føreropplæringen for klasse T, manglende kunnskap om landbruksmaskiner i trafikken i andre førerkortklasser, sjåførscoleutdanningen kan være mangelfull i forhold til landbruksmaskiner, utilstrekkelig læremateriell til førerkort klasse T, bør være tilstrekkelig med førerkort klasse T også for traktorer med hastighet over 40 km/t, yrkessjåførforskriften bør ikke gjelde for kjøring med traktor (*TLIF, Norges Bondelag*)
- Krav om fartsskriver i traktor bør avklares (*TLIF, Norges Bondelag*)
- Krav til kjetting og piggdekk for traktor (*TLIF, Norges Bondelag*)
- Handtering av saker om typegodkjenning og enkeltgodkjenning av traktor (*TLIF, Norges Bondelag*)
- Bedre informasjon fra myndighetene til traktorførere om relevant regelpraktisering og endringer i gjeldende regelverk (*TLIF, Norges Bondelag*)

9. Vedlegg

A. Utdrag av gjeldende regelverk etter dansk og svensk rett

Regler om utstyr og merking av traktorer og motorredskaper m.v. etter dansk rett

Selv om det i de fleste tilfeller er vist til traktorer og traktorpåhengsvogner, gjelder de fleste reglene også for motorredskaper og påhengsredskaper. Dersom reglene er forskjellige fremgår dette av teksten. Informasjonen er hentet fra Færdselsstyrelsens hjemmesider¹⁴:

”Lygter og reflekser

1. To stoplygter på registreret traktor
2. Afmærkningstrekant (kan være aftagelig)
3. To nærlyslygter/ positionslygter
4. To baglygter
5. El-stik til påhængskøretøj
6. Blinklygter i hver side
7. Nr.-pladelygte på registreret traktor
8. To røde reflekser (ikke trekantede)



De viste lygter og reflekser er de, som **skal** være på traktoren.

Det er tilladt at montere andre lygter, for eksempel én eller flere afmærkningslygter (gult roterende blink) samt en eller flere arbejdslygter.

Forreste og bageste blinklygte kan være kombineret i én blinklygte. En kombineret blinklygte skal være placeret på hver af traktorens bagskærme eller på hver side af førerværnet og være synlig både fremad og bagud.

¹⁴ <http://www.fstyr.dk/sw150101.asp#traktorbekendtgørelsen>

Alle motorredskaber, der er længere end 6 m, skal have gule sidereflekser. Motorredskaber, der er længere end 6 m, og som er registreret efter den 1. april 1995, skal også have gule sidemarkeringslygter.

Særlige lygter og reflekser

- 1. Hvis redskabet foran dækker nærlyslygterne, skal der være to ekstra, højt placerede nærlyslygter på traktoren. De må ikke kunne lyse samtidig med de påbudte nærlyslygter. Lygterne skal pege nedad, så de rækker højst 30 m frem.*
- 2. Gul siderefleks på hver side og to hvide forreflekser, hvis redskabet rager mere end 1 m frem.*
- 3. Redskaber eller udstyr (f.eks. tvillingedæk), som rager mere end 0,15 m ud fra siden * af traktoren, skal markeres med reflekser. Reflekserne skal være hvide fremad og røde bagud, og de skal sidde så tæt ved yderste kant som muligt. Reflekserne skal være godkendte og mærkede.*
- 4. Der skal være en afmærkningslygte, hvis et arbejdsredskab rager mere end 0,15 m ud fra siden * af traktoren, mere end 1 m frem eller mere end 2 m bagud fra traktoren.*
- 5. Afmærkningstrekanten skal kunne ses bagfra. Det kan være nødvendigt at flytte afmærkningstrekanten hen på det ophængte arbejdsredskab.*
- 6. Såfremt arbejdsredskab eller udstyr dækker traktorens påbudte lygter og reflekser, skal arbejdsredskabet eller udstyret være forsynet med tilsvarende lygter og reflekser, eventuelt anbragt på en lygtebom.*
- 7. Redskab, der rager mere end 2 m bagud, skal også have gul siderefleks på hver side og røde bagreflekser.*
- 8. I lygtetændingstiden skal der være en hvid fremadvendende og en rød bagudvendende markeringslygte. Lygterne skal angive bredden af arbejdsredskabet eller udstyret og være placeret i den eller de sider, hvor arbejdsredskabet eller udstyret rager mere end 0,15 m ud fra siden * af traktoren.*



* Siden af traktoren er det punkt, hvor traktoren er bredest, når den ikke er forsynet med redskab, udstyr eller tvillingedæk. Der ses bort fra spejle og lygter.

Traktorpåhængsvogne

1. *Afmærkningstrekanter (kun på den bageste påhængsvogn i et vogntog)*
2. *To hvide forreflekser*
3. *Nr.-pladelygte (kun på registrerede påhængsvogne)*
4. *To baglygter*
5. *To stoplygter*
6. *To røde, trekantede bagreflekser*
7. *Gule sidereflekser*
8. *Blinklygter*
9. *Bagkofanger på traktorpåhængsvogne, der er registreret eller taget i brug efter den 1. oktober 1996. Reglen gælder ikke for påhængsredskaber.*



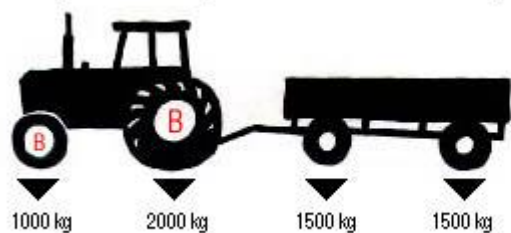
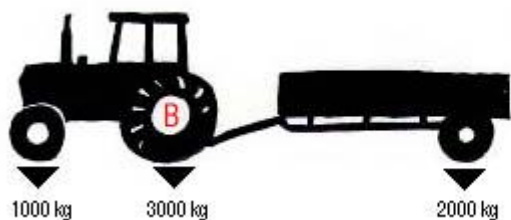
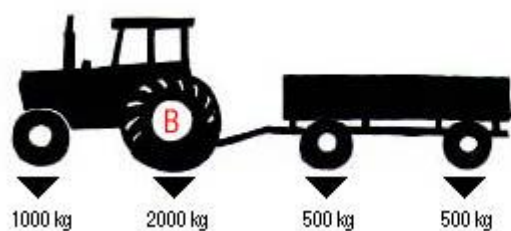
Der skal desuden være gule sidemarkeringslygter, hvis påhængsvognens længde (inkl. trækstang) overstiger 6 m. Det gælder for registreringspligtige påhængsvogne registreret efter den 1. april 1995 og for ikke-registreringspligtige påhængsvogne, hvis de er taget i brug efter den 1. oktober 1996.

Hvis påhængsvognen er taget i brug efter den 1. oktober 1996, skal der også være: To fremadrettede, hvide positionslygter hvis påhængsvognen er bredere end 1,6 m, og to bagudrettede, røde markeringslygter hvis påhængsvognen er bredere end 2,1 m.

På en ikke-registreringspligtig påhængsvogn, der er taget i brug før 1. oktober 1996, kan der i stedet for fastmonterede lygter anvendes en lygtebom med tilsvarende lygter. Lygtebom skal kun anvendes på den bageste påhængsvogn i vogntoget.

Bremser på vogntog

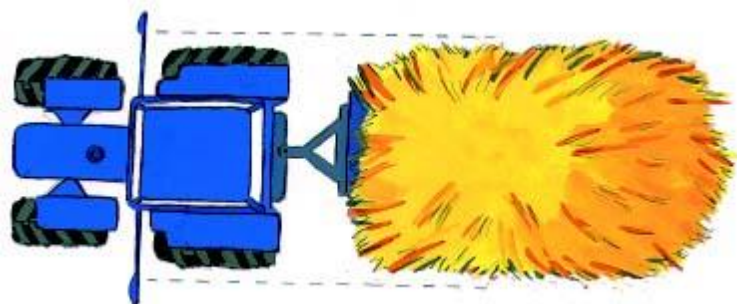
På traktorvogntog skal mindst 50% af den samlede, faktiske vægt hvile på de bremsende hjul. I figurerne nedenfor er vist tilfælde, hvor bestemmelsen netop er opfyldt. De bremsende hjul er angivet med et "B".



Spejle på vogntog

Hvis førerens direkte udsyn bagud er forhindret, skal der være sidespejle i begge sider. Sidespejlene skal være indstillet, så føreren kan se lige bagud.

Sidespejlene skal kunne flyttes længere ud, hvis det er nødvendigt for at give det nødvendige udsyn bagud.



Tegninger: Eva Wulff

Bestemmelser om merking og sikring av last/utstyr etter svensk rett

Bestemmelsene fremgår av Trafikförordningen (1998:1276)¹⁵:

3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

"Fordons last

§ 78 Ett fordon får inte lastas på sådant sätt att

- 1. förarens sikt eller möjligheter till manövrering hindras, eller*
- 2. föreskrivna körriktningstecken, stopptecken, lyktor eller strålkastare skymms."*

"§ 80 Last får inte medföras på eller i ett fordon på sådant sätt att den kan

- 1. utgöra fara för person,*
- 2. orsaka skador på egendom,*
- 3. släpa efter eller falla av fordonet,*
- 4. orsaka störande dammbildning eller liknande,*
- 5. försvåra körningen av fordonet, eller*
- 6. framkalla onödigt buller.*

Lasten skall vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet. Om det behövs skall lasten vara övertäckt."

Fordons last vid färd på väg

"§ 82 Vid färd på väg skall lastens yttersta del vara tydligt utmärkt när lasten skjuter ut framför ett fordon eller mer än en meter bakom ett fordon. Som last räknas även redskap och utrustning som inte är fast monterad på fordonet. Last som skjuter ut mindre än en meter framför fordonet behöver dock inte märkas ut om den utskjutande delen tydligt framgår för andra trafikanter.

Under mörker, i skymning och gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter skall lasten märkas ut

- 1. framtill med en lykta som visar vitt ljus framåt och med vita reflexer, och*
- 2. baktill med en lykta som visar rött ljus bakåt och med röda reflexer.*

Reflexerna skall vara placerade så lågt att de kan återkasta skenet från andra fordons halvljus.

§ 83 Last som i sidled skjuter ut utanför fordonet och är mer än 260 centimeter bred eller skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet skall vid färd på väg vara tydligt utmärkt. Sådan utmärkning behövs dock inte om de utskjutande delarna ändå tydligt framgår för andra trafikanter. Som last räknas även redskap och utrustning som inte är fast monterad på fordonet.

Under mörker, i skymning eller gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter skall sådan last som avses i [första stycket](#) alltid märkas ut

- 1. framtill med en lykta som visar vitt ljus framåt och med vita reflexer, och*
- 2. baktill med en lykta som visar rött ljus bakåt och med röda reflexer.*

¹⁵ <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19981276.htm>

Lyktorna och reflexanordningarna skall i sidled sitta mindre än 40 centimeter innanför lastens yttersta kant. Om lasten är mer än 260 centimeter bred skall dock lyktorna och reflexerna sitta på lastens yttersta kant. Reflexerna skall vara placerade så lågt att de kan återkasta skenet från andra fordons halvljus.”

B. Bilder av et utvalg landbruksmaskiner

Fotoene er tatt av Gunstein Dyrdal og Ine Vibeke Jortun.



Grashøster, transportbredde 3,30 m



Traktor og tilhenger m/kalkspreder, jf. neste bilde



Tilhenger med breie dekk og kalkspreder, transportbredde 2,88 m



Traktor med tvillinghjul, transportbredde 3,28 m



Kombipresse, transportbredde 3,10 m



Rundballepakker, transportbredde 2,50 m



Rundballepresse, transportbredde 2,67 m



Slåmaskin, transportbredde 3,22 m



Stor skurtresker, transportbredde 3,60 m



Såmaskin, transportbredde 3,30 m



Harv, transportbredde 2,78 m

Referanser

Budsjettnemnda for jordbruket (2008). *Resultatkontroll for gjennomføringen av landbrukspolitikken*. Oslo.

Færdselsstyrelsens hjemmesider: <http://www.fstyr.dk/sw21787.asp>. Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 530 af 29. mai 1996 om indretning og udstyr for traktorer og påhængsredskaber m.v. (<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=81722>), Færdselsstyrelsens Detailforskrifter for Køretøjer 1996.

Høidal, Sverre (1971) *Fartslære*, Dreyer forlag.

Norsk institutt for jord- og skogkartlegging (2004). *Tilstandsbeskrivelse av norske jordbruksregioner ved bruk av statistikk*. Ås.

Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning (NILF) (2008). *Utsyn over norsk landbruk. Tilstand og utviklingstrekk 2008*. Oslo.

Statens vegvesen. *Nøkkeltall 2007*.

Statistisk sentralbyrå (2007). *Landbruket i Norge 2007. Jordbruk – Skogbruk – Jakt*. Oslo.

Statistisk sentralbyrå (2003). *Samferdselsstatistikk 2003*, pkt. 4.37.

Statistisk sentralbyrås statistikker:

http://statbank.ssb.no/statistikbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=samf_kostra

Statistisk årbok (2008). *Veitrafikkulykker*, pkt. 430.

Transportstyrelsens hjemmesider: <http://www.transportstyrelsen.se/>, Trafikförordningen (1998:1276) (<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19981276.htm>).

Vegdirektoratets rundskriv nr. 67/75 av 8. august 1975. *Brukstillatelse i forbindelse med forflytting av motor- og tilhengerredskap*.