



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlerenhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Haaken Hasberg Gran

Vår referanse:
23/214514-16

Deres referanse:

Vår dato:
02.05.2024

Vegdirektoratets vurdering av kjøring med dumper på Fv. 618 og Fv. 620 i forbindelse med bygging av Stad skipstunnel

Vegdirektoratet viser til søknad fra Kystverket om tillatelse til å bruke Fv. 618 og Fv. 620 for transport av overskuddsmasser med dumpere til planlagte næringsområder ved Lesto og Kjøde i forbindelse med bygging av skipstunnel gjennom Stad-halvøya. Søknaden er datert 16. november 2023 og innkommet til Vegdirektoratet 20. november 2023. Det er innhentet uttalelser fra Vestland Fylkeskommune. Vi viser også til senere korrespondanse i saken som ligger på sak nr. 23/214514.

Vegdirektoratet vil innledningsvis beklage lang saksbehandlingstid, noe som skyldes sakens kompleksitet og omfang samt at de har tatt noe tid å innhente nødvendige vurderinger for å ta stilling i saken.

Vegdirektoratet anser saken som tilstrekkelig opplyst til å fatte endelig vedtak i saken, jf. forvaltningsloven § 17.

Saksgang og bakgrunn for søknaden

Kystverket sendte søknad om dispensasjon til Vegdirektoratet 16. november (saks nr. 23/214514-1). Søknaden ble supplert med ytterligere opplysninger 29. november 2024 (saks nr. 23/214514-6).

Søknaden er forelagt Vestland fylkeskommune, Infrastruktur og veg som i brev 15. desember 2023 har uttalt seg (saks nr. 23/214514-7). I uttalelsen er også vedlagt bæreevne målinger på fv. 618 og fv. 620. I etterkant av dette ble Vegdirektoratet kontaktet av saksbehandler i Vestland fylkeskommune, som informerte om at saken likevel ikke var endelig avgjort, da den skulle behandles politisk. Vegdirektoratet ble derfor bedt om å avvente en endelig tilbakemelding. Den 4. mars 2024 mottok Vegdirektoratet nok en

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

oversendelse fra Fylkeskommunen som inneholdt høringsuttalelse av fylkesutvalget (saks nr. 23/214514–8). Vegdirektoratet fikk også oversendt egen trafikksikkerhetsvurdering fra fylkeskommunen noe senere 9. april 2024 (saks nr. 23/214514–14). Det er også innhentet uttalelse fra Statens vegvesen Trafikksikkerhet (saks nr. 23/214514–15) og utrykningsetatene representert ved Stad Brannvesen (saks nr. 23/214514–18).

Bakgrunn for søknaden

Kystverket ved prosjektet Stad skipstunnel skal stå for bygging Stad skipstunnel. Tunnelen skal bygges der Stad- halvøya er på det smaleste, mellom Moldefjorden og Kjødepollen i Vanylvsfjorden. Tunnelen blir 1,7 kilometer lang (2,2 km med entringsområder), 50 meter høy og bredde på 36 meter. Fartøy med størrelse opp til Kystruten/Hurtigruten vil kunne passere gjennom tunnelen.

Byggeprosjektet skal utføres av en hovedentreprenør gjennom en totalentreprise. Entrepriseoppdraget skal lyses ut i 2024 og det kan bli byggestart i 2025.

Som en del av prosjektet skal en betydelig mengde steinmasser fraktes ut og bort fra tunnelen. Kystverket ønsker å bruke fylkesvegene 618 og 620 til å frakte steinmassene med dumper. Steinmassene skal transporteres fra tunnelentringspunktene, til deponier på Lesto næringsområde på Moldefjordsiden (Fv. 618) og Kjøde næringspark på Kjødepollen siden (Fv. 620) med dumpere. Det søkes altså å kunne kjøre med dumpere vekselvis på anleggsveg og fylkesveg på begge sider i tillegg til at det søkes om å krysse Fv. 620 med dumpere ved etablert krysningspunkt.

Lesto næringsområde (Moldefjordsiden Fv. 618 Seljevegen)

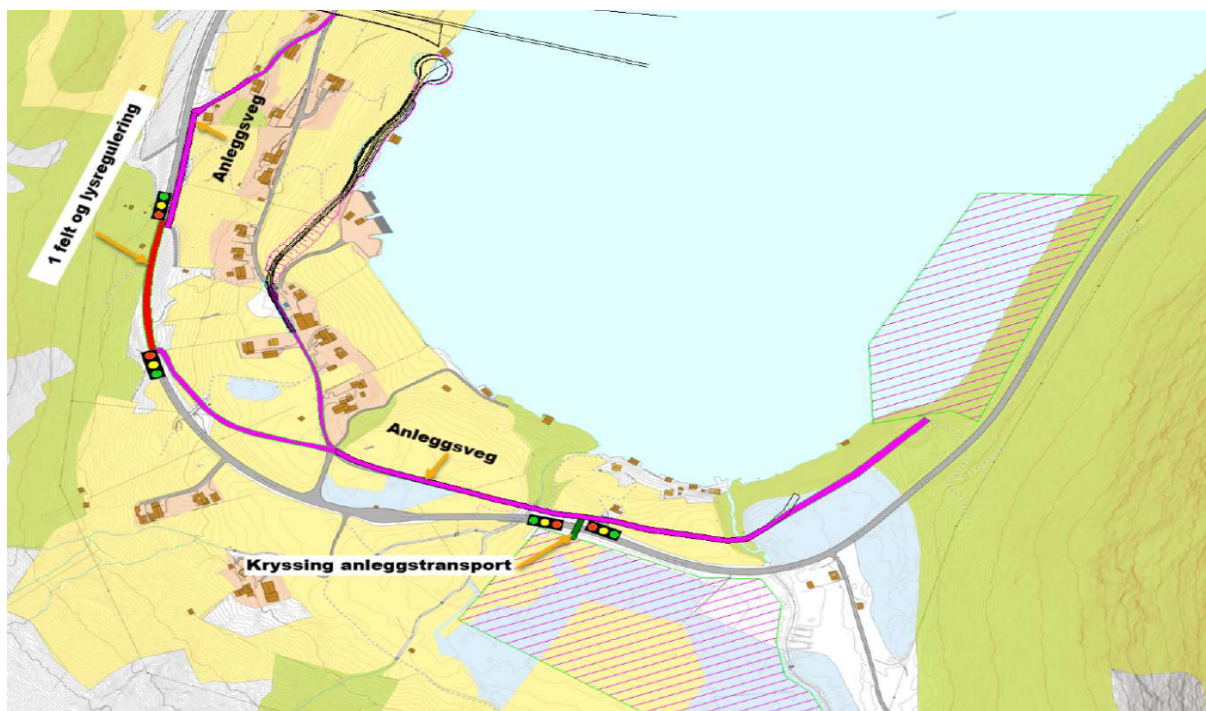
Området har krevende topografi med bratte fjellskråninger og fyllinger helt ned til sjøen og noe spredt bebyggelse. Fv. 618 har en ÅDT på ca. 800 og vegbredder fra 5,8 til 7,0 meter asfaltert bredde. Fartsgrense på vegen er 80 km/t. Overskuddsmasser skal transporteres fra tunnelentringspunktet til planlagt deponi på Lesto som ligger ca 1,2 km fra entringsområdet. Det planlegges også utbedring av dagens Eidekryss hvor det også skal fylles på med overskuddsmasser. Der det er mulig og der hvor topografi, sideterreng og stigning er akseptabel, ønsker prosjektet å bygge egne anleggsveger. Men på grunn av det krevende terrenget, er det lengre strekninger hvor prosjektet ønsker å benytte dagens Fv.618 for dumpertrafikk. På disse strekningene er det i søknaden skissert en løsning hvor det benyttes skyttelsignalanlegg over en samlet strekning på ca. 1,2 km. Omtrent midtvegs er et ca. 75 m langt vekslings/tømmeområde med kapasitet på 10 personbiler i hver retning.



Figur 1. Omsøkte løsning på Moldefjord-siden Fv. 618 med vekselvis lysregulering av dumpere og ordinærtrafikk over en vegstrekning på 1,2 km.

Kjøde næringsområde (Kjøde siden ved Vanylvsfjorden Fv. 620 Vestkappvegen)

Også her har området en noe krevende topografi, med bratte fjellskråninger ovenfor dagens Fv.620. Øst for fylkesvegen, ned mot sjøen, ligger det en del bebyggelse. Fv.620 har en ÅDT på ca. 800 og vegbredder som varierer fra 6,5–6,9 meter asfaltert bredde. Fartsgrense på vegen er 80 km/t. Overskuddsmasser skal transporteres til planlagt etablert næringsområde ved Kjøde. Fra entringsområdet planlegges det å bygge anleggsveg opp til dagen Fv.620. Videre bygges det parallell anleggsveg på siden av Fv.620 sørover, hvor terrenget tilsier at det er gjennomførbart. Videre kommer anleggsvegen til et sidebratt terreng, hvor man ønsker å benytte halve fylkevegen som anleggsveg ved å foreta innsnevring av eksisterende fylkesveg. For å separere trafikktypene skal det etableres fysisk skille med langsgående sikring eller jordvoll. For Fv.620 i anleggsperioden, vil det bli 1-felt og lysregulering på en strekning på ca. 150 meter. Videre sørover etableres det separat anleggsveg frem til Kjøde næringsområde. Helt sør på strekningen må det etableres en kryssing av Fv.620, for adkomst til arealene som er regulert på sørsiden av dagens veg. Krysningspunktet skal lysreguleres og suppleres med fartsdumper og bom, eksempelvis automatiske bommer, som fjernstyres fra anleggskjøretøyene.



Figur 2. Omsøkte løsning på Kjøde-siden Fv. 620. 150 meter vegstrekning hvor ett felt benyttes av anleggstrafikk samt kryssningspunkt sør på strekningen.

Generelle opplysninger om kjøringen

Aktuell dumperstørrelse vil være med totalvekt ca. 80 til 100 tonn. Dumpere skal være registrert på anleggsskilt. Akseltrykk vil være 25 tonn til 35 tonn. Det er estimert at det på begge sider av tunnelen skal transporteres ca. 700 000 m³ (prosjektert anbrakt masse) til hvert deponi. Det fremheves i søknaden at samfunnsnyttene av den omsøkte transporten og etablering av næringsarealene er meget store for lokalsamfunnet i Stad kommune. Det vil være behov for 76 400 lastebillass dersom massene skal transporteres i tråd med tillatte vekter. Ved omsøkte transport med dumpere vil dette reduseres til 33 600 lass. Ovennevnte gjelder henholdsvis til næringsparken ved Lesto og til næringsparken ved Kjøde. Det estimeres ca. 70 uker kortere transporttid ved bruk av dumper kontra lastebil. Søknaden inneholder ikke opplysninger om i hvilket tidsrom det skal kjøres. Vestland fylkeskommune opplyser i oversendelse til Vegdirektoratet 15. desember 2023 at anleggsarbeidet kan vare inntil 7 år.

Det opplyses i søknaden at etter at anleggstransporten er utført, skal alle offentlige veger utbedres for skader og tilbakeføres til minst den standarden de var før anleggsstart. Det skal også utføres fjellsikringstiltak på de strekningene der det er nødvendig.

Rettslig grunnlag

Tillatte vekter og dimensjoner for kjøretøy og vogntog på offentlig veg reguleres av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter forskrift om bruk av kjøretøy) kapittel 5. Største tillatte vekter og dimensjoner ved transport med dumpere beror på antall aksler. Etter forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 1 er maks tillatt enkeltaksellast, boggilast og trippelboggilast for offentlig veg henholdsvis 10 (11,5) tonn, 18 (19) tonn og 22 tonn.

Største tillatte totalvekt for enkeltkjøretøy følger av § 5-4 nr. 2 og er for motorvogner med 2 aksler 19 tonn, og for motorvogner med 3 aksler 26 tonn.

Hovedregelen er at kjøretøy og vogntog ikke må brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Unntak gjelder for kjøretøy og vogntog som brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen når det er gitt dispensasjon, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 1.

Hovedregelen er at dispensasjoner med og uten tidsbegrensning bare kan gis ved transporter av udelbart gods etter forskrift om bruk av kjøretøy §§ 5-8, 5-9, jf. 5-15.

Udelbart gods er definert i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav c) som «[g]ods som ikke kan deles opp i to eller flere lastenheter med henblikk på vegtransport uten urimelige kostnader eller fare for skade og som på grunn av sine dimensjoner eller vekt ikke kan transporteres av motorvogner eller vogntog som i alle henseender er i samsvar med bestemmelsene i § 5-4». Transport av overskuddsmasser anses ikke som transport av udelbart gods. Slike transporter anses som transporter med delbart gods.

Etter forskrift om bruk av kjøretøy §§ 5-15 nr. 4 har Statens vegvesen myndighet til å gjøre unntak i saker som gjelder transport med delbart gods i enkeltilfelle. Når det gjelder generelle unntak er det Vegdirektoratet som har myndighet til å gi unntak etter forskrift om bruk av kjøretøy § 6-2 andre ledd. Regelverket er noe uklart for grensen mellom hva som er et «unntak i enkeltilfelle» og hva som er «generelle unntak». Vegdirektoratets oppfatning er at kontinuerlig tillatelse til kjøring innenfor ett år av gangen, eller rundt 7 år som det søkes om i dette tilfellet, klart faller inn under alternativene for «generelle unntak». Dette får betydning ved at søknader om generelle unntak skal behandles av Vegdirektoratet som førsteinstans, noe som medfører at Samferdselsdepartementet er klageinstans.

Unntakshjemmelen i § 6-2 utgjør en sikkerhetsventil i de tilfellene der forskriftens bestemmelser får svært urimelige utslag. Bestemmelsen kommer til anvendelse dersom det foreligger «særlig tungtveiende grunner» for å innvilge dispensasjon fra de tillatte vektene og dimensjonene. Bestemmelsen anvendes i to ganske forskjellige situasjoner – i generelle tilfeller hvor forskriftens bestemmelser viser seg å få utilsiktede konsekvenser, gjerne for et betydelig antall transporter, og i helt ekstraordinære tilfeller, hvor dispensasjon ikke kan sies å uthule regelverket.

Vegdirektoratet bemerker at det etter forskrift om bruk av kjøretøy § 5-10 nr. 8 bokstav a-d etter gitte vilkår, kan dispensereres fra vektbegrensningene i § 5-4 nr. 1-3 ved kjøring på veg og kryssing av veg med tyngre kjøretøy i forbindelse med anleggsarbeid for bygging eller utbedring av offentlig veg. Bestemmelsen trådte i kraft 15. desember 2021. Etter bestemmelsen i bokstav a gis det mulighet til å gi en tidsbegrenset dispensasjon. Bestemmelsen angir virkeområdet til å gjelde «ved anleggs- og vedlikeholdsdrift på og ved offentlig veg» på anleggsparseller åpen for alminnelig ferdsel. I denne saken er det søkt om

kjøring på veg samt kryssing av vei i forbindelse med deponering av overskuddsmasser etter utgraving av skipstunnel.

Vegdirektoratets vurdering

Den omsøkte transporten skal etter det opplyste foregå med rammestyrte dumpere av typen CAT 745 med egenvekt på 33 tonn og totalvekt på 75 tonn og/eller Volvo AH60 med egenvekt 43 tonn og totalvekt 99 tonn, eller tilsvarende. Ifølge spesifikasjoner oppgitt av produsent har CAT 745 en akselvekt på foraksel med last på over 25 tonn på foraksel (over 19 tonn uten last) og 24 tonn på hhv. midtre og bakre aksel (over 6 tonn på hhv midtre og bakre aksel uten last). Vektene varierer litt avhengig av modell. Omsøkte vegstrekninger er satt til bruksklasse Bk10/50 med tillatt aksellast på 10 tonn og tillatt totalvekt på 50 tonn. Det er altså snakk om betydelige overskridelser av de maksimalt tillatte totalvekter og aksellaster i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 selv uten at kjøretøyene bærer nyttelast. Kjøretøy med slike ekstreme vekter vil det normalt ikke være mulig å få generell dispensasjon til å kjøre med på offentlig veg, og det vil ikke være mulig å oppskrive vegen til en bruksklasse som er høy nok for disse vektene etter dagens regler.

Vegdirektoratet finner at det ikke kan gis tillatelse etter dispensasjonshjemlene i §§ 5-8 og 5-9 da transport av masser ikke anses som udelbart gods. Vegdirektoratet har også vurdert angjeldende virksomhet til å falle utenfor virkeområdet til særbestemmelse om massetransport med dumper ved anleggs- og vedlikeholdsdrift på anleggsparsell i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-10 nr. 8. Forskrift om bruk av kjøretøy har ingen særbestemmelser som regulerer kjøring på veg eller kryssing av veg med forhøyete aksellaster i forbindelse med entreprisvirksomhet slik som bolig-/tomteutbygging, bygging av kraftverk, massetransport til grustak/knuseverk/stenbrudd og lignende.

Omsøkte kjøring må vurderes etter forskrift om bruk av kjøretøy § 6-2 andre ledd. Bestemmelsen er en generell unntaksbestemmelse og utgjør en sikkerhetsventil for hele forskriften kapittel 5. Det avgjørende spørsmålet i saken som Vegdirektoratet skal ta stilling til, er altså om det foreligger *særlige tungtveiende grunner* til i dette tilfellet å tillate kjøring på fv. 618 og fv. 620 samt tillate kryssing tvers over vegen på fv. 620 ved Kjøde tross for at dumperne overskrider maksimalt tillatte totalvekt og aksellaster.

Vurdering av «særlig tungtveiende grunner»

I vår sak er omsøkte kjøring med dumpere begrunnet med effektivisering ved bortkjøring av overskuddsmasser. Det er beregnet en reduksjon i antall lass fra 76 400 til 33 500 lass på hver side av tunnelen. Dette utgjør en reduksjon i kjøring av overskuddsmasser på over 50 % som igjen vil medføre redusert byggetid, økonomiske besparelser, færre inngrep i terrenget samt minske belastningen på beboere i området. Det er ikke angitt i forarbeidene til bestemmelsen konkrete eksempler på forhold som kan utgjøre særlig tungtveiende grunner. Dette er gjort med hensikt da en opprøpning av eksempler kan virke innskrenkende, noe som kan tjene mot sin hensikt siden det er vanskelig å forutse hvilke spesielle situasjoner som oppstår. Etter praksis har transporter i sammenheng med kraftutbygging og fremføring av forsvarsmateriell etablert seg som eksempler på transporter som gis dispensasjon da man anser at det i disse tilfellene kan foreligge særlig tungtveiende grunner. Det fremgår

imidlertid klart i forarbeidene at det ved å kreve at det foreligger «særlig tungtveiende grunner» vil avskjære søknader som utelukkende er fundert på bekvemmelighetshensyn. Videre innebærer «særlig tungtveiende grunner» at hensynene som anføres må være av en slik art at de ikke kan generaliseres til å gjelde andre aktører i transportbransjen. Dette betyr at bedriftsøkonomiske hensyn og miljøhensyn ikke alene vil være tilstrekkelig til at dispensasjon skal innvilges. Hensynene er selvsagt tungtveiende hensyn, men antas å være tilstrekkelig ivaretatt gjennom de generelle bestemmelsene om vektor og dimensjoner. Vegdirektoratet ser at tunnelprosjektet og dets synergieffekter har en viss samfunnsmessig interesse ved at overskuddsmassene vil bli brukt til å etablere næringsarealer som igjen vil være med på å etablere flere nye arbeidsplasser i området. Likevel kan ikke Vegdirektoratet se at tunnelprosjektet skiller seg fra andre vegtunnelprosjekter, knuseverk, stenbrudd eller andre tilfeller hvor overskuddsmasser skal fraktes bort. Det er i det hele tatt svært streng praksis for å innvilge tillatelse til bort kjøring av overskuddsmasser utover tillatte vektor og dimensjoner. Etter det Vegdirektoratet er kjent med er dette gjort kun i ett tilfelle jf. Samferdselsdepartementets (SD) vedtak av 18. juni 2012 (Samferdselsdep. ref. 11/921–MHG og Vegdirektoratets ref. 2010024471–12) «Verdalskalk». I dette tilfellet kom SD etter en helhetlig vurdering av flere hensyn til at det «under sterk tvil» ble gitt tillatelse til transport med forhøyet totalvekt på inntil 70 tonn på ordinære vogntog.

Selv om det skulle foreligge en samfunnsmessig interesse i å innvilge transporten, innebærer ikke dette at søknaden uten videre innvilges. Selv hensynet til samfunnets interesse må veies mot andre relevante hensyn, især hensyn til trafikksikkerhet og fremkommelighet. De tungtveiende grunnene vil altså ikke være grunner som nødvendigvis tilsier at dispensasjon skal gis, men som må veies opp mot hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet. Dette er hensyn som ligger i kjerneområdet til det bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy skal ivareta og er nærmere vurdert nedenfor.

Vurdering av trafikksikkerheten

I søknaden fremheves i Multiconsults søknadsdokument tiltak for ivaretagelse av trafikksikkerheten. På Lesto-siden ønskes fv. 618 og benyttes fra entringspunktet til tømmeområdet. Det skal etableres skyttelsignaanlegg over en samlet strekning på 1,2 km. Omtrent midtvegs skal det etableres et ca. 75 m langt vekslings/tømmeområde med kapasitet på 10 personbiler i hver retning. På Kjøde-siden skal det etableres egne anleggsveger, men hvor det også skal kjøres på fylkesvegen ved at vegen reduseres til ett kjørefelt og anleggstrafikken skal foregå i separat felt, med fysisk adskilte sperrer (betongelementer eller jordvoll) over en strekning på ca. 150 meter. Trafikkavvikling skal også her skje med signallysregulering. Krysningpunktet over fylkesvegen til deponi ved Kjøde skal løses med signallysregulering, fartsdumper og bom. Søknaden inneholder også en risikovurdering av omsøkte kjøring hvor det pekes på særlig risiko forbundet med avvik på lysregulering, dårlig sikt, uforutsigbare trafikanter, uoversiktlig anleggsområde, mangler ved fysiske skiller av kjørefelt m.m. Fremhevede risikoreducerende tiltak er løpende kontroll av arbeidsvarslingsplaner og kontroll av signallysreguleringer, fysiske sperringer og skilting i tillegg til hastighetsbegrensning på 30 km/t.

Vestland fylkeskommune har i sin uttalelse til søknaden av 15. desember 2023 (saksnr. 23/214514-7) og utfyllende kommentarer 13. desember 2023 (oversendt Vegdirektoratet 9. april 2024 saks nr. 23/214514-14) vurdert at hensynet til trafiksikkerheten ikke er godt nok ivaretatt. Det pekes særlig på at de tekniske løsningene ikke hensyntar de myke trafikantene (fotgjengere og syklister) godt nok. Selv om det legges opp til alternative løsninger for myke trafikanter på fv. 620 vil det fortsatt være risiko for at disse forviller seg inn på – eller velger å brukes samme veg som anleggstrafikken på fylkesvegene. På fv. 618 kan det ikke sees at det legges opp til alternative løsninger for myke trafikanter i det hele tatt. Dette gjelder altså den omsøkte kjøringen på fylkesvegene.

Fylkeskommunen anser den omsøkte krysningen over fylkesvegen fv. 620 på Kjøde-siden isolert sett som tilfredsstillende sikret.

Vegdirektoratet har også innhentet vurdering fra Statens vegvesen Trafiksikkerhet som også peker på ulykkesrisiko ovenfor myke trafikanter særlig med henblikk på det omfanget antall lass og det lange tidsperspektivet det skal kjøres i. Dumperne mangler støtfanger/underkjøringshinder fremme, på siden og bak slik det kreves på lastebiler. Dumperne har naturlig nok også større blindsoner rundt kjøretøyet som kan gjøre det vanskelig å oppdage fotgjengere og syklister særlig på kveldstid. Dumperne er ikke utformet med hensikt til å kjøre på offentlig veg med de sikkerhetskravene dette innebærer. Det er heller ikke mulig å få godkjent dumpere med de aktuelle vektene og dimensjonene for kjøring på offentlig veg.

Vurdering av fremkommeligheten

Uttalelsene fra både fylkeskommunen og Statens vegvesen trafiksikkerhet viser også til at utfordringer med fremkommelighet for ordinær trafikk og særlig utrykningskjøretøy. Fv. 618 (Moldefjordsiden) vil bli redusert til ett kjørefelt i ca. 1,2 km med vekselvis stenging av fylkesvegen med lyssignal når strekningen benyttes av dumper med hensyn til tiden dumperen bruker til tømning av massene. På fv. 620 (Kjøde siden) vil det bli redusert til ett kjørefelt i ca. 150 meter for ordinær trafikk hvor dumpere skal kjøre på den andre halvdel av fylkesvegen. Øst – og vestgående ordinær trafikk blir regulert med lyssignal. I tillegg vil krysningspunktet fra anleggsvegen over fylkesveg 620 bli regulert med lyssignal, fartsdumper og bom. Fylkeskommunen anser ovennevnte tiltak i hovedsak å gi en akseptabel trafikkavvikling for ordinær trafikk. Fylkeskommunen mener likevel, i likhet med Statens vegvesen, at tiltakene ikke vil gi en tilfredsstillende løsning for fremkommeligheten til utrykningskjøretøy.

Vegdirektoratet har også vært i kontakt med Stad kommune v/ brannsjef Geir Petter Hatlenes som per telefon 23. april 2024 har bekreftet at en ustrakt kjøring på fylkesvegene slik det er søkt om vil forhindre utrykningsetatene på sine utrykningsoppdrag. Når det gjelder krysningen tvers over fv. 620 ved Kjøde har brannvesenet etter dialog med helse vurdert krysningen isolert sett, til å ikke ha stor innvirkning på responstiden så lenge antall krysninger ikke blir for omfattende. Det forutsettes at fører av dumpere avventer dersom man ser utrykning på vegen da krysset er planlagt etablert på et forholdsvis oversiktlig sted. Uttalelsen av 22. april 2024 ligger på saks nr. 23/214514-18.

Betydningen av nedbrytning av vegnettet

Kjøretøyenes betydelige overskridelser av aksellast og totalvekt vil medføre nedbrytning av vegen. Vestland fylkeskommune har i rapport av 23. november 2023 (ref nr. 060056-VEGT-RAP-01) foretatt en vegteknologisk vurdering av tilstanden til fv. 618 og fv. 620. Rapporten viser at flere av de aktuelle strekningene har bæreevne under 10 tonn aksellast og tåler dermed ikke dagens belastning. Store deler av de aktuelle strekningene har også bæreevne under 13 ton og tåler dermed ikke belastning av motorvogn N3 og dumper med tillatt aksellast på 13 tonn og 26 tonn boggilast som regelverket åpner for. Den aktuelle kjøringen skal foregå med aksellaster på over 25 tonn og boggilaster på over 50 tonn. Omsøkte kjøring vil derfor medføre en betydelig nedbrytning av vegen.

Kystverket viser til at til at vegen skal istandsettes slik at vegens standard ikke blir forringet. Skader på vegen som forårsakes av kjøring med vekter utover hva regelverket tillater og godt over det som vegen tåler, skal istandsettes på prosjektets bekostning. Vegdirektoratet mener istandsettelse av vegens skader er forutsetninger for at dispensasjon i det hele tatt kan vurderes. Vi mener at nedbrytning av vegen ikke er et avgjørende argument mot at det skal gis tillatelse, men det må være en klar forutsetning at vegene og krysningspunktet løpende skal utbedres under hele anleggsperioden slik at ødeleggelsene ikke under noen omstendighet utgjør noen fare for trafikksikkerheten all den tid trafikanter ferdes på den. Det samme gjelder for sikring av ras/skred i stoppsonene ved signalanleggene.

Oppsummering og konklusjon

Saken er spesiell i den forstand at det søkes om å kjøre med materiell som i utgangspunktet ikke er konstruert for eller godkjent for å kjøre på offentlig veg. De omsøkte dumperne er utelukkende anleggsmaskiner som er konstruert for å transportere store volum av steinmasser inne på anleggsområder. Det foreligger ingen praksis for å innvilge generell dispensasjon for kjøring på veg over lengre strekning med slike kjøretøy. Vegdirektoratet ser at det kan oppnås samfunnsmessige gevinster ved å benytte dumpere i prosjektet. Vegen skal også løpende utbedres og istandsettes av prosjektet som også er en forutsetning for at det kan gis dispensasjon. Likevel anser ikke Vegdirektoratet at trafikksikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt for myke trafikanter i den omsøkte kjøringen. I vurderingen er det sett hen til trafikksikkerhetsvurderingene fra fylkeskommunen og Statens vegvesen som er omtalt ovenfor. Fremkommeligheten på vegstrekningene vil også reduseres kraftig. Selv om søknaden beskriver tiltak som vil medføre en «akseptabel» trafikkavvikling for ordinær trafikk vil fremkommeligheten for utrykningskjøretøyer bli uakseptabel. Vegdirektoratet finner av ovennevnte grunner å ikke innvilge omsøkte kjøring på fv. 618 og fv. 620.

Vegdirektoratet har foretatt en selvstendig vurdering av det omsøkte krysningspunktet fra anleggs veg over fv. 620 ved Kjøde. Her vurderer Vegdirektoratet sikringstiltakene med lyssignal, bom og fartsdumper som tilfredsstillende. Vegdirektoratet finner derfor, på nærmere angitte vilkår, å tillate kryssingen. I vurderingen er det sett hen til uttalelser fra

fylkeskommune og utrykningsetater samt lagt vekt på at krysningpunktet ligger i et relativt oversiktlig område slik at det ikke vil være til nevneverdig hindring for utrykningskjøretøy.

Vegdirektoratets vedtak

Vegdirektoratet finner å delvis innvilge søknad om dispensasjon fra vektbegrensningene i forskrift om bruk av kjøretøy for kjøring med dumpere på Fv. 618 og 620 i forbindelse med transport av overskuddsmasser.

- 1. Det gis ikke dispensasjon for den omsøkte kjøringen med dumpere på fylkesveg 618 og 620.*
- 2. Det tillates kryssing av fylkesveg 620 med omsøkte kjøretøy på krysningpunkt som er etablert ved Kjøde under nærmere vilkår som følger nedenfor.*

Vilkår for kryssing

Vegdirektoratet finner å innvilge dispensasjon som omsøkt i saken. Det gis midlertidig dispensasjon til å krysse fv.620 på omsøkte krysningpunkt i prosjektets varighet.

Det tas forbehold om at Vegdirektoratet kan trekke tilbake dispensasjonen dersom forholdene på vegen skulle endre seg og tilsi at omsøkte kryssing ikke lenger er forsvarlig.

Det forutsettes at krysningpunktet rengjøres, vedlikeholdes og istandsettes i samsvar med de krav som vegeier eventuelt måtte sette.

I tillegg til de sikringstiltakene som oppstilles i søknaden forutsettes det bruk av skilt 156 «Annen fare» med underskilt 808.713 «Anleggstrafikk». Skiltet skal plasseres i riktig avstand fra krysningpunkt. I henhold til Håndbok «V320 Planlegging og oppsetting av skilt» – ved fartsgrense større eller lik 70 km/t skal fareskilt plasseres 150–250 meter foran farestedet.

I tillegg til ovennevnte krav om skilting har Vegdirektoratet følgende anbefalinger:

- Det anbefales at kryssing foregår i daglys og at dumper har påmontert roterende varsellys.
- De som er ansvarlig for slik kryssing skal kontinuerlig risikovurdere denne aktiviteten opp mot trafiksikkerheten.
- Med tanke på arbeidet sitt art anbefales at ekstra hjelpemannskap brukes under kryssingen der både fører av dumper og hjelpemannen forsikrer seg at det er trygt å krysse vegen. Fører av dumper og hjelpemannen skal ha kontinuerlig kontakt med hverandre for å unngå påkjørsel fare. Hjelpemannen skal bruke riktig refleksklær. Hvis det er behov for å stanse trafikken for lengre perioden en noen få minutter så skal i tillegg hjelpemannen ha arbeidsvarsling kurs 3 og oppfylle alle krav iht. N301 Arbeid på veg – Kap. 3.5. Manuel dirigering.

Ovennevnte tre kulepunkter er altså anbefalinger som den ansvarlige for kryssingen selv må vurdere for ivaretagelse av trafikksikkerheten opp mot den kryssingsaktiviteten som til enhver tid skal foregå.

Dette er et enkeltvedtak som kan påklages, jf. forvaltningsloven § 28. Klageskjema ligger vedlagt.

Veg – og trafikkjuridisk
Med hilsen

Ingrid M. Lutnæs
Avdelingsdirektør

Haaken H. Gran
Seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til
KYSTVERKET, Postboks 1502, 6025 ÅLESUND
Terje Skjeppestad

Kopi
STAD KOMMUNE, Rådhusvegen 11, 6770 NORDFJORDEID
STAD KOMMUNE, Rådhusvegen 11, 6770 NORDFJORDEID
VESTLAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 7900, 5020 BERGEN
Statsforvalteren Vestland



① Avsender (forvaltningsorganets stempel)	Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak (Forvaltningsloven § 27 tredje ledd)
	② Dato
③ Mottaker (navn og adresse)	④ Klageinstans

Denne meldingen gir viktige opplysninger hvis De ønsker å klage over vedtak De har fått underretning om.

Klagerett	De har rett til å klage over vedtaket.
Hvem kan De klage til?	Klagen sender De til oss, dvs. det organet som er ført opp i rubrikk ①. Hvis vi ikke tar klagen til følge, sender vi den til klageinstansen, jf. rubrikk ④.
Klagefrist	Klagefristen er tre - 3 - uker fra den dag De mottar dette brevet. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt før fristen går ut. Dersom De klager så sent at det kan være uklart for oss om De har klaget i rett tid, bør De oppgi datoen for når De mottok dette brevet. Dersom De klager for sent, kan vi se bort fra klagen. De kan søke om å få forlenget fristen, og da må De oppgi årsaken til at De ønsker det.
Rett til å kreve begrunnelse	Dersom De mener vi ikke har begrunnet vedtaket vårt, kan De kreve en slik begrunnelse før fristen går ut. Ny klagefrist blir da regnet fra den dagen De mottar begrunnelsen.
Innholdet i klagen	De må presisere <ul style="list-style-type: none">– hvilket vedtak De klager over– årsaken til at De klager– den eller de endringer som De ønsker– eventuelt andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen Klagen må undertegnes.
Utsetting av gjennomføringen av vedtaket	Selv om De har klagerett, kan vedtaket vanligvis gjennomføres straks. De kan imidlertid søke om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort.
Rett til å se saksdokumentene og til å kreve veiledning	Med visse begrensninger har De rett til å se dokumentene i saken. Reglene om dette finnes i forvaltningsloven § 18 og § 19. De må i tilfelle ta kontakt med oss, jf. rubrikk ①. De vil da få nærmere veiledning om adgangen til å klage, om framgangsmåten og om reglene for saksbehandlingen.
Kostnader ved klagesaken	De kan søke om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser. Fylkesmannen eller Deres advokat kan gi nærmere opplysninger om dette. Hvis vedtaket er blitt endret til Deres fordel, kan De etter forvaltningsloven ha krav på å få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket. Klageinstansen (jf. rubrikk ④) vil orientere Dem om retten til å kreve slik dekning.
Klage til Sivilombudsmannen	Hvis De mener at De har vært utsatt for urett fra den offentlige forvaltnings side, kan De klage til Stortingets ombudsmann for forvaltningen (Sivilombudsmannen). Sivilombudsmannen kan ikke selv endre vedtaket, men kan gi sin vurdering av hvordan den offentlige forvaltning har behandlet saken, og om det er gjort eventuelle feil eller forsømmelser. Dette gjelder likevel ikke i saker som er avgjort av Kongen i statsråd. Dersom De nå får Deres klage avgjort i statsråd fordi Kongen er klageinstans, kan De derfor ikke senere bringe saken inn for Sivilombudsmannen.

Særlige opplysninger