Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
2017

Statens vegvesen

TRUCKER'S GUIDE
for kjøring i Norge

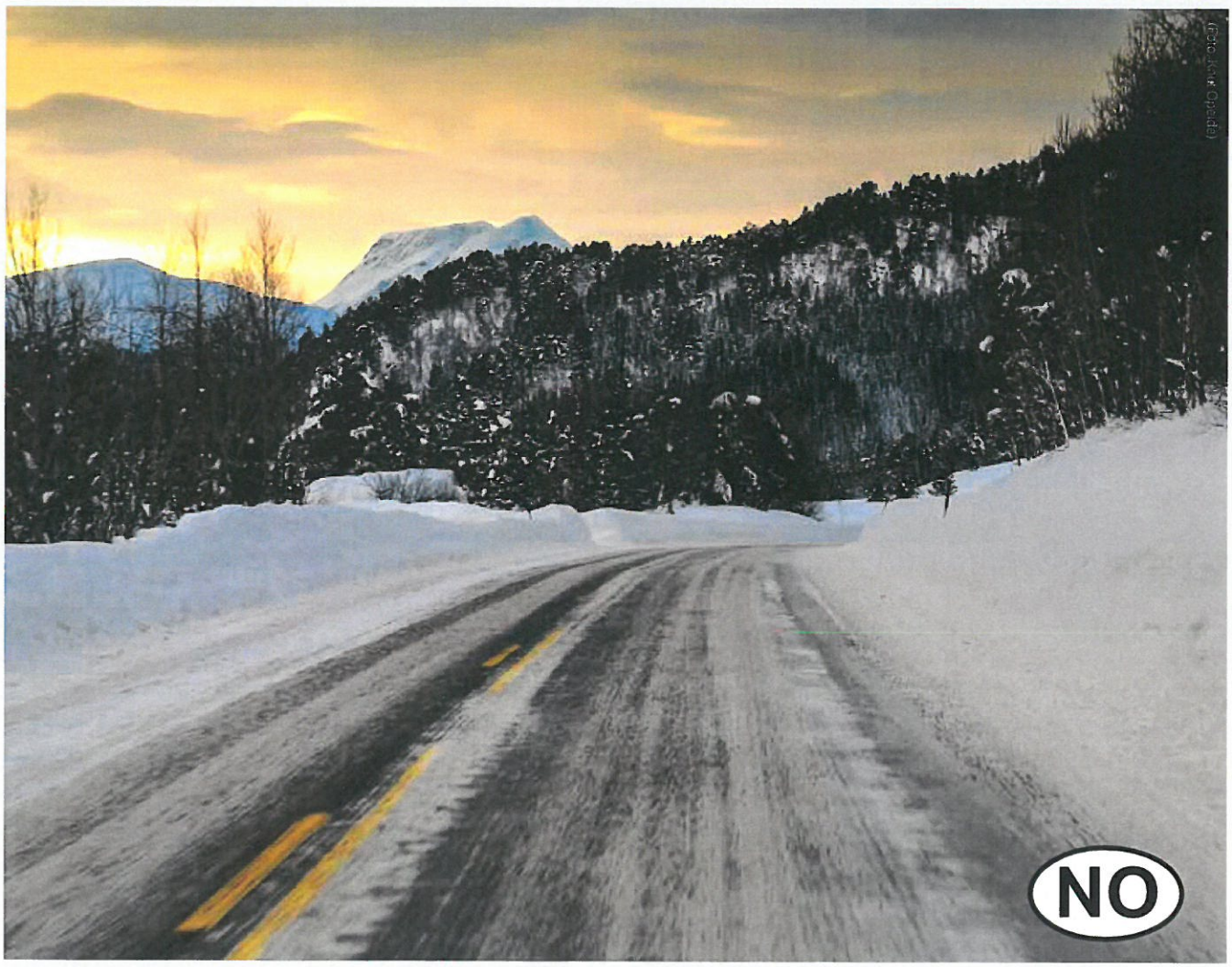


Foto: Hilde M. Strangstadstuen

Innhold

Sjekkliste	5
Kjekt å vite	6
Kjøring i Norge	8
Kjøring om vinteren	11
Kjøring på glatt føre	12
Slik legger du på universalkjetting	15
Trygg ferdsel i tunneler	17
Tunnelvettreglene	16
Kjøre- og hviletidsbestemmelsene	18
Døgnhvileplasser	19
Grensekryssende transport	20
Viktige nummer	22
Mattips	23

Ansvarlig utgiver: Statens vegvesen Vegdirektoratet
Redaksjonen ble avsluttet september 2017. Lover og regler er ajour per 1. september 2017
Statens vegvesen er uten ansvar for feil eller mangler ved Truckers guide
Trykk: Kai Hansen Trykkeri AS

(Foto: Knut Opeide)

SJEKKLISTE

DOKUMENTASJON:

- [ ] Pass
- [ ] Førerkort
- [ ] Yrkessjåførbevis
- [ ] Sjåførkort
- [ ] Europeisk helsetrygdkort (hvis du er fra et EØS-land)
- [ ] Forsikringskort (anbefales)
- [ ] Original registreringsattest
- [ ] Fellesskapstillatelse
- [ ] CMR-fraktbrev påført motorvognens kjennemerke (må følge med i kjøretøyet)
- [ ] CMT/CEMT tillatelse
- [ ] Førerattest som dokumenterer lovlig ansettelse i foretaket

NØDVENDIG PERSONLIG UTSTYR:

- [ ] Ta med varme klær og sko
- [ ] Ta med lue og votter
- [ ] Ta med mat, vann og varm drikke
- [ ] Refleksvest

BIL OG HENGER:

- [ ] Kjettinger
- [ ] Sprit i bremsesystemet (eldre biler)
- [ ] Slepekjetting
- [ ] Stoppklosser
- [ ] Sand
- [ ] Nok drivstoff
- [ ] Spyleveske (frostsikker)
- [ ] Gode vinduspusserblader
- [ ] Lang kost med isskrape på
- [ ] Oppladbar lommelykt

USEFUL WORDS

Norwegian	English
Bensin	Petrol
Blyfri	Unleaded
Bremser	Brakes
Bremsevæske	Brake fluid
Diesel	Diesel
Gass	Gas
Clutch	Clutch
Hjulkjetting	Wheel chain
Høyre	Right
Venstre	Left
Kontrollere	Check
Kjølevæske	Antifreeze
Mekaniker	Mechanic
Olje	Oil
Flatt batteri	Flat battery
Lade	Charge
Punktering	Flat tyre
Luft	Air
Sikring	Fuse
Gasspedal	Accelerator
Strøm	Power
Bensinstasjon	Petrol station
Skifte ut	Replace
Reservehjul	Spare wheel
Vann	Water
Vegliste	Road lists

Kjekt å vite!

Valuta i Norge
Norske kroner (forkortes Kr eller NOK)
1 Euro = ca. 9 kr / NOK

Mynt og seddelverdier
Mynt: 1, 5, 10 og 20 kroner.
Sedler: 50, 100, 200, 500 og 1000 kroner

Reiseinformasjon
Se vegvesen.no

Butikker:
De fleste butikker har åpent mandag – lørdag med redusert åpningstid på lørdager. Enkelte mindre dagligvarebutikker har søndagsåpent. Begrenset utvalg av mat på bensinstasjoner.

Språk
De fleste som bor i Norge forstår engelsk.

Bensinstasjoner
På deler av vegnettet kan det være betydelig avstand mellom bensinstasjonene. Dette gjelder spesielt fjell- overganger. Det finnes flere døgnåpne bensinstasjoner. De fleste som holder døgnåpent ligger langs hovedvegnettet.

Telefon
Det er dekning for mobiltelefon stort sett over hele landet. Det er kun tillatt å benytte fastmontert/integrert mobiltelefon under kjøring.

Bombrikke
Alle norske og utenlandske motorvogner over 3,5 tonn som benyttes i næringsvirksomhet i Norge, må ha montert en gyldig bombrikke og avtale for betaling av bompenger i Norge.

- Bombrikken må være knyttet til kjøretøyets registreringsnummer og må monteres i frontruten.
- Eier av kjøretøy, fører eller leasing-taker er ansvarlig for å tegne avtale og montere bombrikke.
- Følgende brikker er gyldige i Norge: AutoPASS, BroBizz fra Øresund og Storebælt, AutoBizz fra Scandline og GoBox.

- Du kan motta AutoPASS-brikken i posten eller på tollstasjoner langs grensen og på grensekryssende ferjer.
- Få mer informasjon på autopass.no/en eller ring 02050 (fra Norge) / +47 21 03 17 64 (fra utlandet).

Kontrollmyndigheter i Norge

Hvis du blir kontrollert
For at kontrollen skal gå så raskt som mulig bør du ha orden på dokumenter og ha dem lett tilgjengelig.

Kontrollstasjoner
- Hvis du unnlater å følge anvisninger fra trafikkskilt inn til en kontrollstasjon, kan det medføre reaksjon og straff
- På kontrollstasjoner er det alltid fokus på kontroll av vekt, dimensjoner, tekniske tilstand, sikring av last, dekk og kjetting, farlig gods, kjøre- og hvile-tid, dokumenter m. m.
- Dersom det avdekkes alvorlige og trafikkfarlige feil og mangler i slike kontroller, må dette utbedres før du kan kjøre videre.

Bøter
Om førerkortet blir inndratt eller om du får en bot er avhengig av hva du har gjort.

Eksempelvis så vil du ved:
- 10 km/t over fartsgrensen i 60 km/t få 1 600,- i bot
- 26 km/t over fartsgrensen i 60 km/t miste førerkortet
- kjører på rødt lys få 5 200,- i bot
- foretar en ulovlig forbikjøring få 5 200,- i bot

POLITIET

Politiet stanser og kontrollerer førere og kjøretøy langs vegen i hele Norge. Politiet har stort fokus på kontroll av fart, ruspåvirkning og sikker adferd i trafikken.

TOLL CUSTOMS

Tollvesenet harstørst aktivitet på grenseovergangene inn til Norge, men Tollvesenet kan også kontrollere kjøretøy og førere langs vegen.

Norske kontrollmyndigheter er uniformerte (ikke Arbeidstilsynet) og bærer legitimasjon!

Statens vegvesen

Statens vegvesen driver trafikkontroll langs veg og ved faste kontrollstasjoner rundt om i hele Norge. Ved slike kontrollstasjoner bruker de trafikkskilt for å lede kjøretøy som lastebiler, vogntog og busser bort fra hovedvegen og inn til kontrollstasjonen.

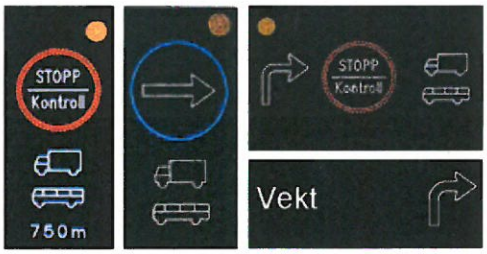


Foto: Hilde M. Stenseng/Statens vegvesen

Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet driver tilsyn sammen med de andre etatene med fokus på arbeids- og lønnsforhold.

Kjøring i Norge

Velg riktig veg

Norge har et svært sammensatt vegnett med store kvalitetsforskjeller. Dessverre blir gale rutevalg gjort, og har bilen i tillegg dårlig dekkutrustning og ikke kjettinger tilgjengelig, kan uhell fort oppstå.

Snarveger kan være fulle av hindringer som ikke er avmerket på kartet. Det kan for eksempel være smale veger med krappe svinger og dårlig dekke.

Ferje utgjør en viktig del av strekningen på en rekke vegruter. På mange av vegstrekningene våre møter du også bomstasjoner. Det koster å bruke ferje og kjøre på bomveger.

Strekninger med vanskelig fremkommelighet

Deler av vegnettet i Norge, hovedvegene inkludert, kan by på særlige utfordringer vinterstid. Dette gjelder særlig på kuperte strekninger og spesielt i perioder med mye nedbør. I slike situasjoner kan trekkvogn med to aksler og semi (selv om den har vinterdekk og/eller kjetting) ha problemer med å komme fram.

Disse vegstrekningene bør unngås i perioder med mye nedbør og glatt vegbane. Du må regne med at det i perioder med vanskelige kjøreforhold kan bli innført midlertidig kjøreforbud for tunge kjøretøy. Strekningene er avmerket på eget tungtransportkart (vegvesen.no/tungbilkart).

Kjøretøy som kjører seg fast og er til hinder for den øvrige trafikken kan risikere å bli fjernet og tatt i forvaring til utgiftene det offentlige har hatt i denne forbindelse blir betalt.

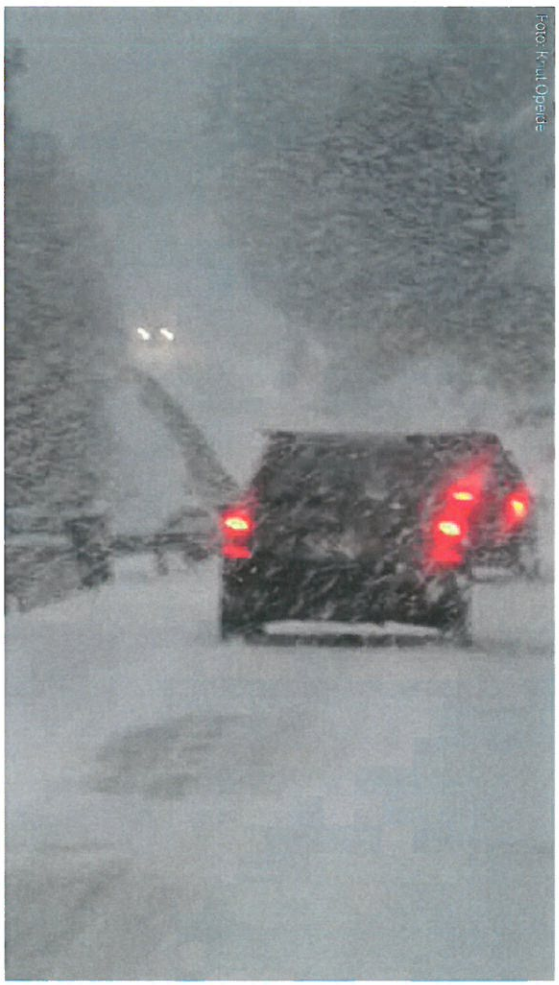
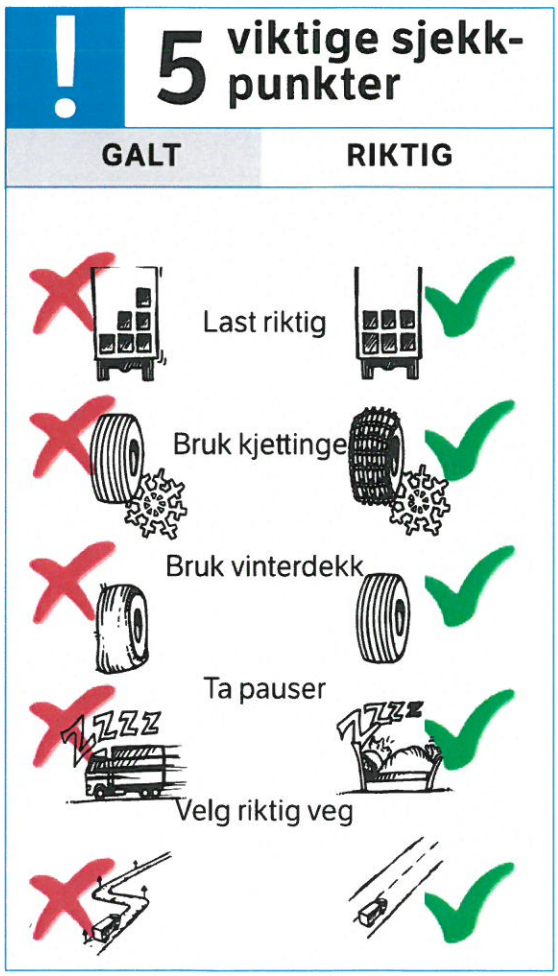


Foto: Knut Opeide



Fartsgrenser:

By og bymessig bebyggelse	*	**50 km/t**
Landeveger	**	**80 km/t**
Motorveger	***	**80/90/100/110 km/t**

* I mange bydeler 30 km/t

** Fartsgrensen på landevegen kan også være 60 og 70 der det er bebyggelse langs vegen

*** Fartsgrensen for motorvogner over 3500 kg, unntatt enkelte busser, er 80 km/t i Norge, selv om skilt viser høyere fart.

Bøter

Politiet kan kreve inn bøter på stedet. De kan også inndra førerkortet. Størrelsen på boten er avhengig av hvilket lovbrudd du har brutt.

Vikeplikt

Det er alminnelig vikeplikt fra høyre. Hovedveger er som regel forkjørsveger. Dersom en hovedveg går gjennom by eller tettsted kan du få vikeplikt for lokale veger. Skiltet «slutt på forkjørsveg» vil markere dette.

Skilt som markerer forkjørsveg

Forkjørsveg

Slutt på forkjørsveg

Lys

Det er påbudt å kjøre med nærlys eller spesielle kjørelys døgnet rundt.

Promillegrense

Promillegrensen er på 0,2.
Kjøring med promille straffes med inndragning av førerkort, bot og eventuelt fengsel. I tillegg kan du få karantene for kjøring i Norge.

Bilbelte

Det er krav til at du alltid skal bruke bilbelte.

Varsling ved nødstans

1. Slå på nødsignallys! Er det mørkt, slå ned lyset til parkeringslys. **Viktig for at du selv skal bli sett!**
2. I bilen skal det være minst én varseltrekant og en refleksvest.
3. Er kjøretøyet plassert til fare eller hinder for trafikken og du ikke straks flytter det til egnet sted, skal du varsle andre kjørende. Varseltrekanten skal plasseres i god avstand. Om mulig minst 150 meter fra kjøretøyet, slik at andre kjørende kan se det i tide.
4. Du skal alltid bruke refleksvest utenfor kjøretøyet ved nødstans.

Tomgang

Motoren må ikke gå unødvendig på tomgang.

Diesel

Det er ikke tillatt å bruke farget (lavavgiftsbelagt) diesel på busser, lastebiler, varebiler, stasjonsvogner og personbiler i Norge. Dette gjelder også for camping- og bobiler. Du får bot om du ikke følger regelverket.

Viltulykker

Hvis du kjører over eller kommer over et dyr som er skadet eller hjelpeløs, skal du kontakte politiet (tlf: 02800). **Følg aldri etter et skadet dyr.**

Skilt som markerer fare for dyr som kan krysse vegen

Elg

Reinsdyr

Hjort

Ku

Sau

Vekter og dimensjoner

Tillatt kjøretøybredde- og lengde
Største tillatt kjøretøybredde på offentlig veg i Norge er 2,55 m (2,60 for biler med isolert skap). Den største tillatte kjøretøylengden er 19,5 meter. På enkelte veistrekninger kan største bredde og/eller lengde være mindre.

Totalvekt
Største tillatte totalvekt for vogntog er 50 tonn, forutsatt at vogntoget har tilstrekkelig avstand fra bakerste aksel på motorvogn til forreste aksel på tilhenger. På enkelte veistrekninger kan totalvekten være lavere og i perioder kan det være restriksjoner på aksellast på enkelte veger.

Modulvogntog
Modulvogntog kan maksimalt være 25,25 meter lange, og veie maksimalt 60 tonn. Modulvogntog kan kun kjøre på et begrenset vegnett.

Se vegvesen.no/modulvogntog for en oversikt.

Tømmervogntog, mobilkraner og andre spesielle kjøretøy.
Det finnes egne bestemmelser for disse.

Største tillatte aksellast på offentlig veg i Norge
Største tillatte aksellast varier på norske veier, og du bør derfor planlegge turen før du kjører av gårde.

Oversikt over tillatte vekter og dimensjoner
På vegvesen.no/riksveglister ligger lister som viser den største tillatte totalvekt og vogntoglengde på hver enkelt strekning i Norge. I tillegg inneholder veglisten generelle bestemmelser om tillatt aksellast, totalvekt, lengde, bredde og kriterier for slike beregninger på offentlig veg i Norge. Det finnes veglister for riks, fylkes og kommunalvei, samt for spesialtransport. Veglisten for riksveger inneholder også en forenklet oversikt over de største tillatte vekter og dimensjoner for kjøretøy/vogntog i internasjonal trafikk.

Spesialtransport

Spørsmål og søknad om dispensasjon sendes:
Statens vegvesen, Region øst Av. Akershus og Oslo
Postboks 8037 Dep. 0030 Oslo

Telefon: 815 22 000 / Telefaks: 24 05 80 01

Gebyr for overlasting
Ved overlast, ilegges kjøretøyeier overlastgebyr og bot, mens også sjåfør kan ilegges bot. Gebyrer og bøter utregnes etter størrelsen på overlasten.

Sikring av last
Dårlig sikring av last er årsak til svært mange ulykker. På grunn av dette utfører Statens vegvesen kontroller over hele landet. For sikring av gods henvises det også til : European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport.

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/cargo_securing_loads_en

ADR Avtale om transport av farlig gods på veg

Transport av farlig gods i Norge
Internasjonal transport av farlig gods på veg i Norge skal skje i samsvar med ADR.

I noen vegtunneler er det restriksjoner som gjelder visse typer farlig gods.
Se ADR-boka:
- Kapittel 1.9, avsnitt 1.9.5. med underavsnitt
- Kapittel 5.4, avsnitt 5.4.1.1.1 punkt k
- Kapittel 8.6

Transport av farlig gods på ferje
Noen ferjer frakter ikke farlig gods. Du bør derfor alltid forhøre deg med rederiet på forhånd. Dette gjelder både for utenriks- og innenriksruter.

Kjøring om vinteren

Kjøretøy med dårlige vinteregenskaper

Noen kjøretøytyper er bedre egnet til å ta seg fram på norske vinterveger enn andre. En feillastet semitrailer er et eksempel på et dårlig egnet kjøretøy. Hvis du ikke kan oppnå tilstrekkelig veggrep ved bruk av riktig antall kjettinger, skal kjøretøyet stoppe og vente på bedre føreforhold.

Statens vegvesen anbefaler differensialsperre som utrustning på trekkvognens drivaksel. Kombinert med gode dekk for vinterføre og kjettinger der det er nødvendig, vil det bli enklere å kjøre opp glatte bakker. Trekkbiler med drift på flere aksler (4x4 eller 6x4) vil i de fleste tilfeller gi god fremkommelighet.

Kolonnekjøring

Det kan bli kolonnekjøring på flere strekninger på kort varsel, dersom været tilsier at det er utrygt å ferdes på vegen. Da samles et visst antall kjøretøy til en kolonne, hvor brøytebiler kjører først for å rydde vegen for snø. Er en veg vinterstengt, nattestengt eller det kjøres med kolonne så er det alltid varslet med skilt. Det er også lurt å ringe opplysningstelefon (tlf. 175) for å høre om vegen er åpen. Det er alltid viktig å ha nok drivstoff, varme klær, mat og drikke dersom du skulle bli stående fast eller bli med på kolonnekjøring.

For å unngå slike situasjoner er det både raskest og best å ta hovedvegen, selv om dette kan omfatte ferger og bomstasjoner.

I tillegg til kolonnekjøring vil noen strekninger være stengt om vinteren. For en oversikt over hvilke veier som er stengt eller det er kolonnekjøring på se vegvesen.no/trafficinformation eller ring 175 (0047 815 48 991 fra utlandet)

Foto: Opende

Kjøring på glatt føre

I Norge har vi en del smale, svingete og bratte veger. Tunge kjøretøy får lettere problemer på glatt føre enn mindre kjøretøy. Lange, tunge og brede vogntog er spesielt utsatt.

Store kjøretøy må ofte plassere seg helt ut mot vegkanten for trygt kunne møte andre kjøretøy. For å opprettholde god og stabil kurs i slike situasjoner er det viktig med riktig fart, gode dekk og bremser.

Svinger og bratte bakker krever at du til enhver tid tilpasser farten og velger en plassering på vegen som gir trygghet for andre trafikanter. Kjøringen må hele tiden tilpasses veggrepet på stedet.

Tilhengerskrens

Med vogntog er det ofte tilhengeren som skaper farlige situasjoner og som gjør kjøringen ekstra krevende på glatt føre.

Når det oppstår skrens på lange og tunge kjøretøy er dette en alvorlig og krevende situasjon. Det er vanskelig å gjenvinne kontrollen. Det vil kunne ta lang tid og kreve stor plass på vegen. Husk at det er bedre å føre vogntoget ut i grøfta enn å treffe motgående trafikk.

Skrens på tilhengeren oppstår særlig ved:

- Høy fart
- Kjøring i sving
- Bremsing
- Mye snøslaps på vegen
- Dekk uegnet for vinterføre
- Høyre hjulsett kommer utenfor vegkanten
- Feil på ABS-bremsene
- Feil på EBS?

Feil bremsetilpasning mellom bil og tilhenger, feil vektfordeling i lasten og ujevn vegbane er også forhold som kan medføre skrens på både tilhenger og bil.

For semitrailervogntog er det spesielt viktig å påse at tilhengeren glir lett på svingskiven slik at treghet ikke hindrer trekkbilen i å svinge.

Sikker kjøring med vogntog på glatt føre setter særlig krav til at du er forutseende, vurderer føret, vegen og trafikkforholdene. Det er også viktig at kjøretøyet er i god stand.

Alvorlige ulykker som følge av tilhengerskrens skjer vanligvis fordi tilhengeren skrenser over mot møtende trafikk.

Glatt føre i nedoverbakke

I lange nedoverbakker kan det om vinteren være glat- tere nederst i bakken enn på toppen. Du må derfor før bakken:

- nøye vurdere føreforholdene
- avgjøre om det er nødvendig å bruke kjettinger
- bestemme riktig fart
- sørge for «FRI VEG!»

Bruker du kjetting må du ta hensyn til hvor lasten er plassert.

Mye last foran i kombinasjon med en kraftig hjelpebrems som bare virker på drivhjulene, kan medføre at drivhjulene glir. For å unngå dette kan du legge kjettinger på drivhjulene (se figur 1).

Med mye last bak på bilen kan det være fare for at forhjulene glir slik at bilen ikke lar seg styre. For å unngå dette, må du noen ganger bruke styrekjetting på ett av forhjulene. Dette kan være særlig aktuelt for biler med boggi og semitrailere.

Løfting av boggiaksel bak drivaksel en gjør det vanskeligere å styre bilen på glatt føre (se figur 2).

Kjører du på glatt føre bør mest mulig av lasten være plassert på motorvognen fordi dette vil kunne reduserer farene for at vogntoget sakser, og vil øke fremkommeligheten.

Det kan være behov for å bruke kjetting på tilhengerens hjul for å unngå at tilhengeren får skrens og for å sikre tilstrekkelig stabilitet og brems i nedoverbakker.
På glatt føre gir driftsbremsesystemet bedre bremseeffekt enn hjelpebremsen fordi hjelpebremsen bare virker på drivhjulene. Husk imidlertid på farene med varme bremser og bremsesvikt.

Glatt føre i oppoverbakker

På vinterføre er det særlig viktig at du vurderer føret nøye før bakken, slik at kjøretøyet ikke blir stående i bakken med drivhjul som spinner.

Kjettinger må legges på før bakken begynner. Når du bruker kjetting, bør du sjekke at hjulmutrene ikke er løse.

Størst mulig fart før bakken gjør at det kan brukes mindre trekkraft ved å lette litt på gassen oppe i bakken. Velg et gir som gjør at du har relativt høyt turtall når du begynner på bakken, hvis du da begynne å spinne kan du lette på gassen slik at du får tak igjen uten at turtallet blir så lavt at du må gire ned. (Har bilen boggi kan du oppnå større drivaksellast ved å bruke boggiløft/lastoverføring).

Tidlig nedgiring minker behovet for mange girskift i bakken. Feil giring kan føre til uønsket stans, og store problemer med å komme i gang. Har kjøretøyet et automatisk girsystem, kan det i mange situasjoner være nødvendig å benytte dette manuelt når det er glatt.

Hvilken metode føreren kan benytte avhenger av bakkens stigning, og om vegen er smal og/eller svingete.

Ved bruk av differensialsperre kan hjulspinn føre til at bilen sklir ut mot vegkanten på grunn av hellingen på vegen. Prøv derfor å unngå at hjulene spinner, og vær spesielt oppmerksom ved svingning.

Når det blir benyttet kjettinger på drivhjulene under vanskelige føreforhold, og spesielt i stigninger, er differensialsperren nødvendig for å sikre best mulig fremkommelighet.

Bedriftsområder/Plasser

Inne på bedriftsområder er det som regel glattere enn på vegen. Det er også slik at det blir fortere snø- og isfritt på vegen enn på områder med mindre trafikk. La deg ikke overraske. Regn alltid med at det kan være glatt på parkeringsplassen eller på rasteplassen selv om det er fint føre på vegen.

Dekkutrustning

Vinter er perioden mellom 1. november og første søndag etter 2. påskedag.

Kjøretøyet må ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av piggdekk, kjetting eller lignende.

Hjul på samme aksel skal ha dekk med tilnærmet samme egenskaper. Hjulene må være i tilstrekkelig statisk og dynamisk balanse.

Mønsterdybde

- I sommerhalvåret skal alle kjøretøy ha dekk med mønsterdybde på minst 1,6 mm.
- I vinterhalvåret skal kjøretøy over 3500 kg ha mønsterdybde på minst 5 mm. Øvrige kjøretøy skal ha mønsterdybde på minst 3 mm til enhver tid.
- Det anbefales å alltid ha gode vinterdekk med stor mønsterdybde på vinterføre.

Vinterdekk

- I perioden 15. november til og med 31. mars skal det være vinterdekk på alle aksler.
- Dette gjelder for bil og tilhenger til bil (gruppe M1-M3, N2-N3 og O3-O4), som hver har tillatt totalvekt over 3500 kg,
- Vinterdekk kan være enten piggdekk eller såkalte friksjonsdekk uten pigger. De skal være spesielt merket med M+S, MS, M&S, M-S, «mud and snow», 3PMSF eller «3 peak mountain snowflake», og være særskilt fremstilt for vinterkjøring.

Hjulkjettinger

Fører du et kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kilo må du ha med kjetting dersom du skal kjøre på veger med snø og is. I vinterperioden skal derfor kjettinger være med, uavhengig av føreforholdene.

Det kan være smart å ha med flere kjettinger enn det er krav om. De kan komme til nytte på ekstremt føre, eller om du får ødelagt en kjetting.

Kjettingene må være tilpasset hjulene på kjøretøyet og gi kontakt mellom kjetting og vegbane. De skal være laget av metall/stål, være egnet for føreforholdene og tåle påkjenningen.

! **HUSK!** Riktig hjulutrustning er førerens ansvar.

Antall kjettinger og plassering av disse:
- En tung motorvogn må ha minst tre kjettinger
- Én tilpasset forhjul
- To tilpasset drivhjul

Et vogntog må ha minst sju kjettinger hvis motorvognen har tvillinghjul på drivakselen:
- Én tilpasset motorvognenes forhjul
- Fire tilpasset motorvognens drivhjul
- To tilpasset tilhengerens hjul

Et vogntog må ha minst fem kjettinger hvis motorvognen har enkle hjul på drivakselen eller bruker dobbeltkjetting.:
- To tilpasset motorvognens drivaksel
- En tilpasset motorvognens forhjul
- To tilpasset motorvognens drivaksel
- To tilpasset tilhengerens hjul

I motorvogn som er utstyrt med automatisk opererte kjettingslynger for drivhjulene (« on spot ») erstatter dette to kjettinger i de tilfellene motorvognen har tvillinghjul på drivakselen.

Kjettingplasser

Før og etter utsatte veger er det anlagt kjettingplasser. Plassene er skiltet. Kjettingplassene er ryddet for snø og er store nok til at vogntog kan stå parkert der mens kjettinger blir lagt på eller tas av. Kjettingplassene ligger oftest på slette strekninger, slik at du har anledning til å stoppe og stramme kjettingene etter å ha kjørt et stykke.

Kommer du til en kjettingplass kan det være lurt å ringe opplysningstelefon (tlf. 175) for å sjekke hvordan føret er på strekningen du skal kjøre.

(Knut Ove de)

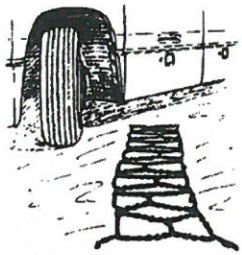
! Bruk alltid parkeringslys og refleksvest når du legger på kjettinger.
Da vil andre trafikanter oppdage deg tidlig!

Slik legger du på universal-kjetting!

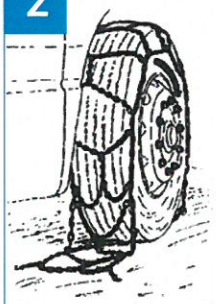
! (OBS! DET FINNES FLERE TYPER KJETTING)

1

Legg kjettingen ut på bakken. Sjekk at det ikke er knuter og tvinning på kjettingen.



2

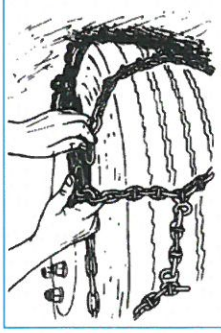


Løft kjettingen opp på hjulet med stramme-kammene ut og i «slakk» posisjon.
Slå/dytt enden av kjettingen innunder hjulets bakkant og rygg tilbake ca. 1/4 hjul-omdreining.

3

Hekt først sammen den innerste side-kjettingen.

4



Stram deretter opp kjet-tingen rundt hjulet for hånd ved å dra sammen den ytterste sidekjettin-gen. Hekt deretter side-kjettingen sammen.

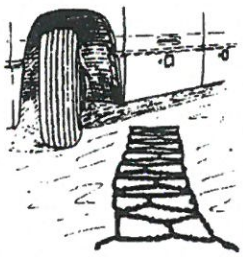
Stram til med strammekam ved å sette stram-menøkkel i sporet på kammen og vri den 90 gra-der slik at kjettingløkken smetter på plass i opp-strammet posisjon (6).

5

6

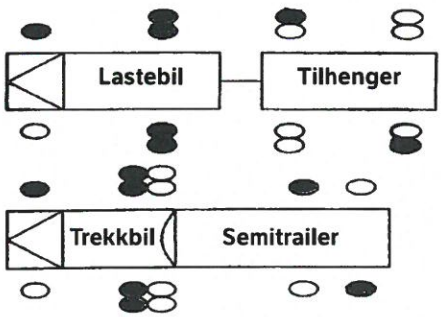
7

Dersom du må stramme 2 kammer, skal disse stå diagonalt overfor hverandre.



Plassering kan avvike for kjøretøyer med ABS og EBS. Kjetting må legges på hjul som har ABS-sensor. (se instruksjonsbok)

Eksempel på plassering av kjettinger.



NB! Etter ca. 100–200 meters kjøring må du etterstramme kjettingene.

Tunneltips for alle:

Riktig kjøring inn mot tunnel:

- Passer aldri ett lyssignal dersom det lyser/blinker rødt eller bommen er nede
- Vær bevisst på fartsgrensen i tunnelen
- Sjekk at lysene på bilen er slått på
- Ta av deg solbrillene
- Lukk vinduene
- Vurder bruk av resirkulering av luft (omluft)
- Sett på radio, slik at du får nødvendige trafikkmeldinger om uhell/ulykke i tunnelen

Kjøring/atferd i tunnelen:

- Hold minst 5 sekunder avstand til kjøretøyet foran
- Ved dårlig sikt på grunn av dugg på frontruta, bruk vindusviskere og defroster

I tilfelle havari, uhell/ulykke i tunnel:

- Behold nødvendig ro
- Sett på nødsignallys for å varsle andre trafikanter
- Ikke snu i tunnelen
- Bruk refleksvest
- Gå til nærmeste nødutgang
- Bruk tunnelens nødtelefon - da varsles Vegtrafikksentralen automatisk (ikke bruk mobiltelefon)

Tunnelvettregler for yrkessjåfører

1. **Vær ekstra oppmerksom i tunneler** - konsekvensene ved ulykke kan være store
2. Stans ved rødt lys og/eller bom
3. Vurdere om bilens bremser kan være **varme før du kjører inn** i tunnelen! Varme bremser kan virke dårligere, eller medføre bremsesvikt/brann
4. **Senk farten før** kjøring ned i bratt tunnel. Velg lavere gir nedover, enn du ville brukt opp bakken
5. **Hold forsvarlig avstand** til kjøretøyet foran, minst 5 sekunder
6. **Bruk tunnelens nødtelefon** - da varsles Vegtrafikksentralen automatisk
7. **Bruk tunnelens brannslukningsapparat** - da varsles Vegtrafikksentralen automatisk
8. Ved brann - evakuer ut av tunnelen, eller inn i evakueringsrom, og bistå andre med å komme seg i sikkerhet

(Foto: Geir Brekke)

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Å føre et vogntog i Norge, spesielt vinterstid, er en krevende jobb. Det er helt nødvendig å være våken og opplagt når fjelloverganger skal krysses eller transporten utføres på smale svingete veger i Nord- eller Vest-Norge. Vi har dessverre mange ulykker der årsakene er uoppmerksomhet eller sjåfører som har sovnet. Derfor er kontroll med kjøre- og hviletidsbestemmelsene en høyt prioritert oppgave i Norge.

EUs bestemmelser om kjøre- og hviletid gjelder i Norge for alle kjøretøy som er hjemmehørende i et EU/EØS-land. For kjøretøy fra andre land håndheves den Europeiske avtal om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøy i internasjonal vegtransport (AETR-avtalen).

Øvrige arbeidstidsbestemmelser

I tillegg til reglene om kjøre- og hviletid gjelder det en egen forskrift om sjåførenes arbeidstid. Disse reglene er felles i hele EØS-området. Arbeidstiden består av kjøretid og alt arbeid som utføres i sammen- heng med transporten. Det skal avholdes hvilepau- ser etter maksimalt seks timers sammenhengende arbeid. I tillegg er det krav til daglig og ukentlig fritid.
I gjennomsnitt over 16 uker skal ikke den ukentlige arbeidstiden overstige 48 timer. Dette gjelder både alminnelig arbeidstid og overtid, og inkluderer arbeid for flere arbeidsgivere. Arbeidstidsreglene er knyttet til kjøre- og hviletidsreglene slik at for eksempel en pause kan godskrives som pause etter begge regel- verkene. Selvstendige næringsdrivende er foreløpig ikke underlagt disse reglene.

Mer informasjon om denne forskriften kan leses på vegvesen.no.

Hovedregel for alle førere

Du må la kjøretøyet stå hvis du er trøtt eller sliten og derfor ikke kan kjøre på en trygg måte.

Regel for førere av tunge kjøretøy

Daglig kjøreperiode

- Den daglige kjøreperioden kan ikke vare i mer enn 9 timer. Inntil to ganger i hver uke kan du likevel utvide den til 10 timer.
- Etter maks 4 timer og 30 minutters kjøring må du ta 45 minutters pause. Du kan erstatte pausen med to pauser på henholdsvis 15 og 30 minutter. Du får ikke benytte pausene til annet arbeid.

Døgnhvil

- Hvert døgn må du hvile minst 11 sammenheng ende timer (eller minst 3 + 9 timer).
- Tre ganger mellom to ukehviler kan døgnhvilen reduseres til 9 timer.

Ukentlig kjøreperiode

- Du kan kjøre maks 56 timer i uka. Uka regnes fra mandag klokka 00.00 til søndag klokka 23.59.
- Kjører du to uker på rad, kan den totale kjøretiden ikke overstige 90 timer.

Ukehvil

- Senest etter seks døgn må du hvile i minst 45 timer.
- Annenhver uke kan du på visse vilkår redusere denne ukehvilen til 24 timer.

Fartsskriver

- Er du omfattet av kjøre og hviletidsreglene, skal du ha godkjent fartsskriver i kjøretøyet.

Dette er regelverket i korte trekk. Det finnes også unntak og detaljregler.

Døgnhvileplasser

For å kunne ivareta lovpålagte krav til kjøre- og hviletid pågår det et arbeid med etablering av døgnhvileplasser for tungtransporten der sjåførene kan ta pause (45 minutter), døgnhvile og ukehvil. Per januar 2012 er det etablert 15 plasser langs riksvegene i Norge, jf. oversikt nedenfor.

En oppdatert oversikt finnes på vegvesen.no/hvileplass og på iru.org/transpark. Døgnhvileplassene er godt merket med skilt på hovedvegen. Plassene er vanligvis lokalisert i umiddelbar nærhet av servicebedrifter for matservering og salg av drivstoff. Alle plassene har toalett og belysning på parkeringsarealene. Med noen få unntak er det også tilgang til dusj og 220V-strømforsyning for kjøleaggregater. Plassenes sikkerhets- og servicenivå er klassifisert i henhold til LABEL etablert av EU, jf. oversikten på nettsidene omtalt ovenfor.

I påvente av at døgnhvileplasser blir godt utbygd langs riksvegnettet, kan også mange av ordinære rasteplassene med toalett benyttes til pauser og døgnhvile. Det gjøres oppmerksom på at noen av disse er stengt på vinteren.

(Foto: Knut Opsahl)

Grensekryssende transport

Kabotasje

Kabotasje er transport mellom to steder i en annen stat enn der transportøren hører hjemme.

En utenlandsk transportør kan bare frakte gods eller personer mellom to steder i Norge dersom det er spesielle grunner for det. Transportører fra EU/EØS har likevel adgang til å utføre midlertidig kabotasje i Norge.

Godstransport

En transportør som har fellesskapstillatelse, og som har hatt med og levert internasjonal last i et EU/EØS-land kan utføre kabotasje på følgende vilkår:

- Sjåføren må utføre kabotasjen med det samme kjøretøy som ble brukt til den grensekryssende transporten.
- Sjåføren kan utføre maksimalt tre kabotasjeturer etter at den internasjonale lasten er ferdig losset.
- Lossing etter den siste kabotasjeturen skal finne sted innen 7 dager etter at den internasjonale lasten ble levert.
- En transportør kan også utføre noen av eller alle kabotasjeturene i alle medlemsstatene på det vilkåret at de er avgrenset til en kabotasjetur per medlemsstat innen tre dager etter innreise uten last til territoriet til medlemsstaten (transitt-kabotasje).

Persontransport

Kabotasje er tillatt for turbiltransport og spesiell rutetransport, når det foreligger en kontrakt mellom transportøren og oppdragsgiveren. For rutetransport er kabotasje tillatt når transporten er en del av en internasjonal rute og det er meningen å møte transportbehovet innenfor et bymessig område eller til og fra tilstøtende bymessige områder. Utover dette kan kabotasje kun utføres på midlertidig basis.

Tollregler

Det er egne regler i forhold til:

- Reisegods
- Deklarering av betalingsmidler
- ATA-carnet
- Transitering

For mer informasjon se toll.no.

Viktige nummer

Informasjon om veg- og trafikkforhold

Statens vegvesen har landsdekkende oversikt over veg-, føre- og trafikk- forhold, samt opplysninger om tillatt aksellast, avstan- der, vegruter og ferjer.

Telefon: 175 / +47 815 48 991 (fra utlandet)

Ring dette nummeret også når det oppstår situasjoner på vegen som du mener andre trafikanter eller Statens vegvesen bør varsles om.

Internett

Oppdaterte trafikkmeldinger er tilgjengelig på vegvesen.no/trafikkmeldinger og 175.no.

Veglister og annet informasjonsmateriell

Veglister

- For riksveger: vegvesen.no/riksvegliste
- For fylkes- og kommunalveger: vegvesen.no/fylkesvegliste
- For spesialtransport på riksveg: vegvesen.no/spesialtransportliste

Kart for tungtransport

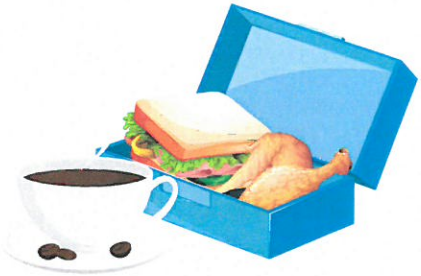
- vegvesen.no/tungtransportkart

Noe informasjonsmateriell kan også fås på grenseoverganger og på trafikkstasjoner.

Lastebilguiden er tilgjengelig på våre nettsider, vegvesen.no/truckersguide.

HUSK! At den korteste vegen på kartet, ikke nødvendigvis er den raskeste!

Mattips



Mange ulykker skyldes sjåfører som er uoppmerksom eller sovner bak rattet. Mat og drikke inneholder ulike ting som kan gjøre oss trøtte eller våkne.

Vi skiller mellom «våken mat og drikke» og «trøtt mat og drikke». Hvis du ta «våken mat» er du klar til å kjøre med en gang, men tar du «trøtt mat» bør du hvile i minst en og en halv time før du kjører videre.

Våken mat

- Spis lite og ofte, hver 3.–4. time, dvs. 5 måltider om dagen. For eksempel vil mat bestående av ris, brød, poteter mv. og lyst kjøtt som kylling, kalkun o.l øke din yteevne og utholdenhet.
- Maten bør også inneholde en del fiber som er med på å gi et jevnere blodsukker, og dermed stabil yteevne.

Våken drikke

- Drikk hver time for å opprettholde væskebalansen.
- Naturlig forekommende mineralvann inneholder mineraler som hjelper kroppen å holde vannet tilbake, slik at det ikke bare «renner gjennom».
- Velg helst et mineralvann med lavt natriuminnhold, dvs. mindre enn 50 mg natrium pr. l.

Trøtt mat

- Mye mat, fet mat og søt mat gjør deg slapp og søvnig bak rattet.

Trøtt drikke

- Drikke som virker vanndrivende som kaffe, te, cola osv.
- Søt drikke kan gi svingninger i blodsukker og økt tretthet etter ca. 20-30 minutter.
- Saltholdig drikke gir høyt blodtrykk hos mennesker som er disponert for det.

TRE ENKLE KJØREREGLER

- **Få nok søvn**
- **Få nok og riktig drikke**
- **Få nok og riktig mat**

Ha en god, våken og trygg biltur!

Statens vegvesen

Nødtelefon

BRANN	POLITI	MEDISINSK NØDHJELP
110	**112**	**113**
Brann og akutt forurensning	**Politi og redningssentral**	**Lege / Ambulanse**

Veghjelp

Ring vegtrafikksentralen på tlf. 175
(fra utlandet: +47 815 48 991)

Varsle politiet (når det ikke er en nødsituasjon)
tlf. 02800

Statens vegvesen
Tlf. +47 22 07 30 00
vegvesen.no/truckersguide

17-0226 grafisk.senter@vegvesen.no