



Trafikkreglene



**Fortolkninger,
praksis mv.
5.utgave**

**Ajourført
pr. januar 2000**



Statens vegvesen

Trafikkreglene

5. utgave

med fortolkninger, praksis m.v.

ajourført pr. januar 2000

Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i Vegvesenets håndbokserie, en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst er beregnet for bruk innen etaten.

Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten - håndbok 022.

Det er Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Ansvar for grafisk tilrettelegging og produksjon har Grafisk senter i Vegdirektoratet.

Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:

Nivå 1 - Rød farge på omslaget - omfatter forskrifter, normaler og retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2 - Blå farge på omslaget - omfatter veiledninger, lærebøker og vegdata godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

Trafikkreglene

Nr. 060 i Vegvesenets håndbokserie

Layout: Grafisk senter, Vegdirektoratet

Opplag: 5000

Trykk: Aktiv Trykk AS, Oslo

ISBN 82-7207-501-6

Forord

Denne håndbok om trafikkreglene er i første rekke ment som en veiledning for tilsette i Statens vegvesen. Ellers regner vi med at også andre vil kan ha nytte av boken, f.eks. trafikkskolene.

Første utgave av boken kom i 1979, og annen utgave i 1980. Da var de trafikkreglene som ble gitt i 1957, med senere endringer, fremdeles gjeldende.

Nye trafikkregler trådte i kraft 1. oktober 1986 og avløste dermed reglene fra 1957. To senere utgaver av håndboken - fra 1987 og 1991 er blitt lagt opp etter systematikken i de nye trafikkreglene. Fremstillingen ble basert på de premisser som var gitt i forbindelse med vedtakelsen av disse trafikkreglene, foruten på avgjørelser i Høyesterett og administrative uttalelser.

Den foreliggende femte utgave representerer en ajourføring. Således er gjeldende trafikkregler blitt endret fem ganger. Dette er tatt med, ved siden av annet stoff som er kommet til. Vi har valgt å ta ut henvisningene til trafikkreglene av 1957 på en rekke punkter. De som har behov for historikken bør derfor også beholde tidligere utgave av håndboka.

I del 2 nedenfor om de enkelte bestemmelser i trafikkreglene gjengis først teksten i vedkommende paragraf. Deretter følger kommentarene til paragrafen.

Ved henvisning til Den Norske Advokatforenings samling av Høyesteretts avgjørelser - Norsk Rettstidende - nyttes forkortelsen Rt.

Vi antar at det fortsatt vil være ønskelig med så vel tilføyelser av ytterligere stoff som forbedringer av den foreliggende fremstilling. Med sikte på en senere utgave vil vi derfor være takknemlige for reaksjoner fra leserne.

Det er i skrivende stund igang revisjonsarbeid blant annet i forhold til skiltforskriften. En del henvisninger kan i den forbindelse bli unøyaktige i løpet av 2000.

Vegdirektoratet
januar 2000
Ansv. avd.: Juridisk avdeling

Innhold

Del 1 Generelt om trafikkreglene	7
Del 2 Om de enkelte bestemmelser i trafikkreglene	9
§ 1 Definisjoner	9
§ 2 Anvendelsesområde, fravikelse av vegtrafikkbestemmelser mv.	15
§ 3 Anvisninger	20
§ 4 Bruk av kjørebane	23
§ 5 Kjøretøys plass på vegen	25
§ 6 Svinging	30
§ 7 Vikeplikt	33
§ 8 Kjørefeltskifte	40
§ 9 Særlige plikter overfor gående	44
§ 10 Fri veg	47
§ 11 Rygging og vending	51
§ 12 Forbikjøring	54
§ 13 Særlige bestemmelser om kjørefarten	62
§ 14 Signal og tegn	65
§ 15 Bruk av lys	69
§ 16 Forstyrrende kjøring og unødig støy m.m.	73
§ 17 Stans og parkering	75
§ 18 Særlige bestemmelser for syklende	83
§ 19 Særlige bestemmelser for gående	88
§ 20 Ikrafttredelse	91

Del 1 - Generelt om trafikkreglene

De 4 trafikkregulerende virkemidler i lovverket

Trafikkregulerende virkemidler i medhold av vegtrafikkloven kan grupperes slik:

- Alminnelige trafikkregler som gjelder for hele landet (loven § 4 første ledd).
- Lokale trafikkbestemmelser (loven §§ 4 annet ledd, 7 og 18).
- Trafikkskilt, signal og oppmerking (loven § 5).
- Politiets trafikkregulering (loven § 9).

Trafikkreglenes plass i dette systemet

Trafikkreglene er generelle bestemmelser til regulering av trafikantenes bevegelser og opphold på vegene. Dette er reguleringer i "lovs" form, i motsetning til enkeltreguleringer som viser seg på det aktuelle sted i form av f.eks. skilt eller anvisning som gis av politiet.

§ 3 ordner prioriteten mellom de ulike virkemidler

I trafikkreglene § 3 er fastsatt hvilket virkemiddel som gjelder når flere opptrer samtidig og dermed kan komme i konflikt med hverandre. Om den nærmere prioritetsrekkefølge vises til det som er sagt til § 3.

Trafikkreglenes hjemmel er vegtrafikkloven § 4

Trafikkreglene fastsettes av Kongen på basis av vegtrafikkloven § 4 første ledd. Etter denne bestemmelse har Kongen myndighet til å gi "alminnelige regler for kjørende, ridende og gående trafikk".

Trafikkregler 21. mars 1986

De gjeldende trafikkregler ble fastsatt ved kongelig resolusjon 21. mars 1986. De fikk betegnelsen "forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)". Disse reglene trådte i kraft 1. oktober 1986. Samtidig ble trafikkreglene av 26. april 1957 opphevet.

Endret fem ganger

Senere er trafikkreglene blitt endret fem ganger:

- 22. januar 1988.
- 29. november 1991.
- 06. september 1996.
- 06. mars 1998.
- 26. juni 1998.

Hvilke bestemmelser som er endret, redegjøres det for nedenfor i del 2 under de aktuelle paragrafer.

*Dispensasjons-
adgang?*

Etter § 4 nr. 2 kan Vegdirektoratet eller den det gir fullmakt gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsen om at bare motorvogn eller vogntog, som lovlig kan kjøres med minst 40 km i timen på vannrett veg, får ferdes på motorveg. Men ellers er det ikke adgang til å gjøre unntak fra noen bestemmelse i trafikkreglene. Dette samsvarer med hva som har vært gjeldende også etter tidligere trafikkregler.

Få adferdsendringer

I forhold til de tidligere regler medfører gjeldende trafikkregler få adferdsendringer for trafikantene. Slike endringer vil bli omtalt nedenfor i del 2 i forbindelse med den enkelte bestemmelse.

*Forenkling av veg-
trafikklovgivningen*

Revisjonen av trafikkreglene var ett ledd i et gjennomgripende arbeid med sikte på forenkling av det samlede forskriftsverk for vegtrafikken. Vesentlige trekk ved trafikkreglene er således:

- At trafikkreglene er blitt mer rendyrket som "navigasjonsregler" for trafikantene enn tidligere. Bestemmelser av annen art er overført til andre forskrifter der de saklig hører hjemme. Sentralt her står flytting av bestemmelsene om vegoppmerking, trafikklyssignaler og politiets anvisninger til skiltforskriften, og av bestemmelser om bruk av kjøretøy til forskriften med samme navn.
- Språket er søkt gjort så enkelt og så klart at reglene kan forstås av enhver og oppfattes likt. Til dette hører ensartede begreper.
- Regelteksten bør ikke være for detaljbeskrivende. Noen bestemmelser som det bare er grunn til å kreve respekt for i en del tilfeller, er tatt ut av trafikkreglene. I de aktuelle tilfeller vil nemlig som regel grunnreglene i vegtrafikkloven § 3 kunne anvendes.
- Av lovtekniske grunner er gjentakelser av vegtrafikklovens bestemmelser utelatt. Her kan nevnes grunnregler og fartsregler, som fantes i tidligere trafikkregler.

Del 2 - Om de enkelte bestemmelser i trafikreglene

§ 1 Definisjoner

1. I trafikreglene forstås med:
 - a) Veg: Offentlig eller privat veg, gate eller plass (herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, vinterveg, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg) som er åpen for alminnelig ferdsel.
 - b) Vegkryss: Sted hvor veg krysser eller munner ut i annen veg.
 - c) Kjørebane: Den del av vegen som er bestemt for vanlig kjøring.
 - d) Kjørefelt: Hvert enkelt av de langsgående felt som en kjørebane er delt i ved oppmerking, eller som er bredt nok for trafikk med en bilrekke.
 - e) Skulder: Den del av vegen som ligger utenfor kantlinjen.
 - f) Gangveg og sykkelveg: Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Vegen er skilt fra annen veg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte.
 - g) Sykkelfelt: Kjørefelt som ved offentlig trafikkskilt og oppmerking er bestemt for syklende.
 - h) Fortau: Anlegg for gående som er skilt fra kjørebanen med kantstein.
 - i) Militær kjøretøykolonne og sivilforsvarskolonne: Fire eller flere kjøretøyer som tilhører Forsvaret eller Sivilforsvaret og som kjøres i rekke med blått flagg eller lys på det forreste kjøretøyet og grønt flagg eller lys på det bakerste.
 - j) Planovergang: Kryssing i samme plan mellom veg og jernbane eller sporveg på særskilt banelegeme.
 - k) Parkering: Enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Unntatt er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing.
 - l) Rullestol: Innretning, med 3 eller flere hjul og/eller

belter, som er særskilt konstruert for forflytning av en person med redusert gangevne. Innretningen må ha egenvekt ikke over 250 kg (inkludert eventuelle batterier), lengde ikke over 180 cm og bredde ikke over 80 cm. Dersom innretningen er motordrevet, må den være konstruert for en hastighet som ikke overstiger 10 km/t. Slik innretning anses ikke som kjøretøy etter vegtrafikkloven § 2.

2. Ellers gjelder definisjonene i vegtrafikkloven og i forskrifter gitt med hjemmel i denne.

Vanlige ord, og ord som er klarlagt annet sted, er ikke definert

Det er foretatt en praktisk avveining av hvilke begreper som må sies å ha et så spesielt innhold at det er nødvendig å klarlegge deres betydning i trafikkreglene. Uttrykk som er klarlagt andre steder i vegtrafikklovverket, er ikke tatt med når de skal ha samme betydning i trafikkreglene. Her kan nevnes ord som

- kjøretøy
- motorvogn
- motorsykkkel
- moped
- sykkel
- gangfelt
- gågate
- gatetun
- holdeplass
- møteplass
- motorveg
- trafikklyssignal
- kantlinje

Endel uttrykk har en regnet med blir forstått uten videre f.eks.:

- Felt for fartsøkning og fartsreduksjon
- Jernbanetog og sporvogn
- Rygging og vending
- Trafikant

Det samme gjelder de ulike betegnelser for lysutstyr på kjøretøy. De må forutsettes å være kjent av den som bruker kjøretøyet.

Nr. 1 bokstav a. Veg

*Begrepet veg åpen
for alminnelig
ferdsel*

Trafikkreglene gjelder på offentlig eller privat veg mv. som er åpen for alminnelig ferdsel, jf. § 2 nr. 1. På andre steder eller veger gjelder altså trafikkreglene ikke. Dette er naturlig da en ikke trenger trafikkregulerende virkemidler der det ikke forekommer noen alminnelig og utbredt ferdsel. Dette i motsetning til selve vegtrafikkloven som inneholder bestemmelser av slik art når det gjelder førers og kjøretøys kvalifikasjoner at loven må gjelde overalt hvor motorvogn er i bruk, også inne på lukket, privat område.

Hva det innebærer

Hva innebærer så begrepet veg åpen for alminnelig ferdsel?

*Veg som alltid er
åpen for alminnelig
ferdsel*

Ett ytterpunkt representerer riksvegene, fylkesvegene og de kommunale veger. Disse er de offentlige veger etter vegloven og er nettopp anlagt med sikte på å være åpne for alminnelig ferdsel. Unntak vil bare forekomme dersom de er midlertidig sperret i henhold til f.eks. vegtrafikkloven § 7 annet ledd.

*Veg som ikke er
åpen for alminnelig
ferdsel*

Som det annet ytterpunkt kan vi tenke oss vegen inne i f.eks. en privat hage eller et lukket industriområde.

Mellomtilfellene

For tilfellene mellom disse ytterpunkter er det ikke mulig å gi noe entydig, generelt "fasitsvar". Rettspraksis har vist at det må foretas en konkret vurdering av forholdene i det enkelte tilfelle. En rekke momenter må tas med i vurderingen, f.eks. hvor mange oppsittere vegen har, hvor stor trafikk oppsitterne representerer, hvor stor trafikk det er av andre enn oppsitterne, vegens beskaffenhet, dens bredde og lengde, til hvilket formål vegen er anlagt, om den forbinder viktige deler av vegnettet.

I en Høyesterettsdom (Rt. 1935 side 263) ble et inngjerdet havnelager betraktet som åpent for alminnelig ferdsel. All trafikk kunne passere ukontrollert og fritt gjennom porten. Det var uten betydning at området var stengt om natten og på helligdager.

I en annen dom (Rt. 1936 side 884) ble en veg som var forholdsviss smal og som bare var anlagt for, og faktisk brukt som atkomst til fem villaer, ikke ansett som alminnelig

beferdet. I domsgrunnene ble det også fremhevet forhold som gjorde at vegen heller ikke kunne oppfattes som noe annet sett fra den kryssende veg.

På område med et større antall boliger, kan veg være åpen for alminnelig ferdsel selv om den i praksis bare benyttes av trafikk til og fra eiendommer som sogner til vegen. Rene boligveger i et lukket, privat boområde kan således være åpne for alminnelig ferdsel. Dette var tilfellet for et område med over 100 boliger. Også den del av vegen som lå i utkanten av området og bare tjente som atkomst til én eller noen få boliger, ble ansett for å være åpen for alminnelig ferdsel (Rt. 1997 side 383).

At en privat veg er stengt for motorkjøretøyer, utelukker ikke at vegen må betraktes som åpen for alminnelig ferdsel hvis den ellers er åpen for andre trafikanter. En fysisk bom vil også være uten betydning hvis alle og enhver kan passere bommen, ved f.eks. å betale avgift. Flere av våre kjente turistveger er således private, men ferdselsåpne bomveger. Som eksempel kan nevnes Peer Gynt-vegene i Gudbrandsdalsområdet.

En veg kan ikke godt anses åpen for alminnelig ferdsel hvis den går over privat grunn og grunneieren med rette har nedlagt forbud mot at utenforstående bruker vegen (Rt. 1965 side 672).

Nr. 1 bokstav b. Vegkryss

Begge vegene må være åpne for alminnelig ferdsel

Det følger av definisjonen i nr. 1 bokstav a at veg må være åpen for alminnelig ferdsel for at det skal foreligge vegkryss i trafikkreglenes forstand. Dette har betydning bl.a. for høyregelen i § 7 nr. 2.

Utkjørsel fra ferdselsåpen parkeringsplass til gate kan danne vegkryss selv om en må krysse fortau ved kjøring inn og ut av parkeringsplassen (Rt. 1997 side 492).

Utforming av vegkryss

Vegkryss kan ha fire eller flere vegarmer, eller ha tre vegarmer formet som en T eller en Y. Rundkjøring består av en veg som er envegsregulert, med flere vegkryss (T-kryss) til høyre.

	<i>Nr. 1 bokstav c. Kjørebane</i>
<i>Sykkelveg, skulder mv. er ikke kjørebane</i>	Sykkelveg og skulder er ikke bestemt for vanlig kjøring og faller dermed utenfor begrepet kjørebane. Det samme gjør fortau og gangveg.
	<i>Nr. 1 bokstav d. Kjørefelt</i>
<i>Med eller uten oppmerking</i>	Kjørefelt kan være oppmerket slik som angitt i skiltforskriften § 22 bokstav A. Men det følger av definisjonen at reglene om bruk av kjørefelt gjelder selv om det ikke finnes oppmerking. Som en tommelfingerregel pleier en da å regne et kjørefelt til 3 meter.
	<i>Nr. 1 bokstav e. Skulder</i>
<i>Kantlinje</i>	Kantlinje er normert i skiltforskriften § 22 bokstav A nr. 1012 og angir kjørebansens ytterkant.
<i>Hva skulder er</i>	Skulderen omfatter den del av vegen utenfor kjørebansen som er bestemt for trafikk og som er kjørbær, men ikke fortau.
	<i>Nr. 1 bokstav f - g. Gangveg og sykkelveg Sykkelfelt</i>
<i>Endret 6. mars 1998</i>	Definisjonene her er endret 6. mars 1998, med virkning fra 1. mai 1998.
<i>Gangveg og sykkelveg</i>	For å tydeliggjøre at gangveg og sykkelveg er å regne som egne veger, er begrepet "veg" tatt inn i definisjonen i bokstav f. For å klargjøre minimumskravet til fysisk skille fra annet kjøreareal, er alternativet "kantstein" tatt med. Gangveg er merket med opplysningsskilt etter skiltforskriften § 12 nr. 518, sykkelveg med skilt 520 og kombinert gang- og sykkelveg med skilt 522.
<i>Sykkelfelt</i>	I bokstav g er begrepet "sykkelbane" erstattet med "sykkelfelt". Dette blir en del av kjørebansen. Sykkelfelt skal angis med opplysningsskilt 520 og merkes med sykkelsymbol i tillegg til egen kjørefeltoppmerking.

"Gangbane" er sløffet fordi dette ikke anlegges i Norge.

Nr. 1 bokstav k. Parkering

Parkering

Fra tid til annen er det blitt ytret ønsker fra håndhevende myndigheter om at parkeringsbegrepet må få mer konkrete kjennetegn. Således er det fremkommet forslag om at lovlig stans gjøres betinget av at det er aktivitet ved kjøretøyet. Et annet forslag går ut på at opphold innen et visst antall minutter ikke skal anses som parkering.

Den gjeldende definisjonen er imidlertid funnet mest hensiktsmessig når hensynet til trafikantene veies mot behovene for best mulig trafikkavvikling og effektiv håndheving.

Uttrykket

"kortest mulig"

Uttrykket "kortest mulig stans for av- eller pålessing" innebærer et rimelig tidsforbruk etter en fornuftig ordning av arbeidet og under hensyn til trafikkforholdene. Hva som er kortest mulig stans, må vurderes konkret (Rt. 1961 side 400). Høyesterett har i en dom i Rt. 1969 side 218 uttalt at det i noen grad må være adgang til å ta i betraktning tid som går med til å få brakt varer til mottakeren, til å få avlevert varene og til å få kvittering eller oppgjør. Å undersøke hvilke varer som trengs, eller å ta opp bestilling, anses ikke som ledd i av- eller pålessing (Rt. 1973 side 394). Det samme gjelder ved å yte hjelp, selv om den er kortvarig, i forbindelse med varelevering (Rt. 1992 side 261).

Dobbelparkering i 5-6 minutter for å vente på passasjer er ikke godtatt som kortest mulig stans (Rt. 1967 side 1111).

Det må regnes som tillatt stans for av- eller påstigning å følge en passasjer som er avhengig av hjelp, f.eks. til legekontor. Som et annet eksempel kan nevnes å bringe barn til barnehage. Forutsetningen er at føreren av kjøretøyet ikke blir værende på f.eks. legekontoret, men vender tilbake så snart som mulig og flytter kjøretøyet.

Nr. 1 bokstav l. Rullestol

*Tilføyd ved endring
26. juni 1998*

Denne definisjonen er kommet til ved endring 26. juni 1998. Den trådte i kraft 1. september 1998.

Hva som er rullestol

Endringen klargjør for brukere av hjelpemidler for funksjonshemmede, markedsførere av slike hjelpemidler og andre, hvilke innretninger som er å regne som rullestol etter vegtrafikkloven og trafikkreglene.

Definisjonen innebærer at rullestol oppfattes på samme måte som det som er vanlig. Den vil være et hjelpemiddel til erstatning for redusert eller tapt gangevne. Den vil ha en bredde som gjør at den kommer gjennom dører. Størrelsen vil føre til at rullestolen er rimelig lett å manøvrere både innendørs og utendørs. Definisjonen er fastsatt på bakgrunn av de mål og vekter som er opplyst når det gjelder motoriserte og manuelle rullestoler.

Rullestolbruker er gående

I trafikkreglene § 2 nr. 3 bokstav b er det fastsatt at rullestolbrukere er å anse som gående. Dermed kan de nyte gåendes fordeler ved å bruke fortau, gang- og sykkelveg mv.

Motorisert rullestol må ikke kunne kjøres fortere enn 10 km/t

Motordrevet rullestol som har maksimalhastighet mer enn 10 km/t, må regnes som motorvogn. Dersom en benytter seg av et slikt kjøretøy, kan en dermed ikke nytte de arealene som er reservert for gående eller syklende, men må bruke kjørebanelen.

Andre fremkomstmidler enn rullestol vil eventuelt bli å definere som kjøretøy i forhold til definisjonene i kjøretøyforskriften. For å føre slike kjøretøyer vil kravene i førerkortforskriften for de ulike kjøretøykategorier og utgaver av disse måtte tilfredsstilles. Se også håndbok 080 s. 21 om leketøy.

§ 2 Anvendelsesområde, fravikelse av vegtrafikkbestemmelser mv.

1. Trafikkreglene gjelder for all trafikk på veg.
2. Reglene om trafikk med kjøretøy gjelder så langt de passer også for rytter og for den som fører ride-, laste- eller trekkdyr eller fører eller driver husdyr.
3. Som gående regnes også den som
 - a) går på ski eller ruller på skis, eller
 - b) fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke,
 - c) leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy.
4. Når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten,

eller for opplæring til slik tjeneste, kan det som er fastsatt i eller i medhold av vegtrafikkloven §§ 4 - 9, fravikes av

- a) fører av utrykningskjøretøy,
- b) fører av annet kjøretøy i politiets tjeneste,
- c) fører av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende arbeid på eller ved veg, i biltilsynets tjeneste eller offentlig parkeringskontrolltjeneste. Likevel skal slik fører alltid overholde reglene i vegtrafikkloven § 6 (fartsregler) og i trafikkreglene § 13 (kjørefarten).

Det samme gjelder bestemmelser om trafikklyssignal.

Fører som er nevnt i foregående ledd, skal alltid følge anvisning gitt av politiet.

Ved kjøring mot rødt trafikklyssignal skal fører av utrykningskjøretøy sette ned farten så mye at det straks kan stanses for mulig kryssende eller møtende trafikkant.

5. For fører av sporvogn gjelder trafikkreglene bare når dette frangår av vedkommende bestemmelse.

Bestemmelsene i vegtrafikkloven §§ 3, 5, 6, 9, 12, 21, 23 og 31 gjelder også for fører av sporvogn.

Nr. 1. Veg

Jf. § 1 nr. 1

"Veg" er tidligere definert foran i § 1 nr. 1 bokstav a.

Nr. 2 - 3. Hvem som anses som kjørende og gående

Kjørende

Reglene for kjørende er også gjort gjeldende for dem som ferdes på vegen med større dyr som det ville være uriktig å gi adgang til f.eks. fortau eller gang- og sykkelveg.

Dette innebærer at eksempelvis en rytter må følge trafikk-skilt, lyssignal m.m. som gjelder for kjørende, jf. skiltforskriften § 1 nr. 6.

Gående

På den annen side ville det med trafikkens utvikling og hastighet være uheldig å pålegge en del trafikantgrupper som språklig strengt tatt ikke er gående, å ferdes i kjørebanelinje med den kjørende trafikk. Dette er det blitt tatt hensyn til ved nr. 3.

Rullestol Ifølge § 2 nr. 3 regnes fører av rullestol som gående. Dermed kan han nyte de gåendes fordeler ved å bruke fortau mv. Vi viser ellers til det som er sagt til § 1 nr. 1 bokstav l, mht. hva som regnes som rullestol.

Rullebrett, rulleskøyter Brukere av rullebrett og rulleskøyter er gående fordi slikt utstyr enten må regnes som lekekjøretøy, jf. nr. 3 bokstav c, eller ut fra en analogisk tolking av nr. 3 bokstav a.

Jf. § 19 nr. 1 For øvrig vises til det som er sagt nedenfor til § 19 nr. 1 når det gjelder gåendes bruk av fortau og andre gangområder, og plass ellers på veien.

Nr. 4

Politiets tjenestekjøring Når det gjelder politiets tjenestekjøring, er det ikke bare under utrykning at trafikkbestemmelser kan fravikes. Dette er tillatt også ellers når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten, f.eks. under politiets håndhevings-, kontroll- eller servicetjeneste.

Fravik under politiets øvelser Fører av utrykningskjøretøy i polititjeneste måtte kunne fravike bl.a. fartsreglene hvis dette var nødvendig under øvelse. Det måtte komme an på øvelsesopplegget og på hvilke instruksjoner politimesteren hadde gitt (Rt. 1978 side 232).

§ 2 nr. 4 første ledd endret 29. november 1991 29. november 1991 ble adgangen til å fravike trafikkbestemmelser under opplæring i utrykningskjøring regelfestet ved endring av trafikkreglene § 2 nr. 4 første ledd.

Det er ikke en alminnelig adgang til slik øvingskjøring som er blitt innført. Forutsetningen er at det foreligger en opplæringsplan for å kvalifisere førerne for situasjoner der utrykningskjøring utgjør en nødvendig del. En annen forutsetning er at kjøringen skjer i trygge former. Store deler av den kjøretrening som behøves for å bli fører av utrykningskjøretøy kan også gjøres uten å fravike trafikkbestemmelser.

Den nye bestemmelsen vil tilgodese opplæringen innen politiet, brannvesenet og ambulansetjenesten.

Nr. 4 bokstav c
endret 22. januar
1998

Trafikkreglene § 2 nr. 4 bokstav c ble 22. januar 1988 endret slik at også fører av kjøretøy i biltilsynets tjeneste eller offentlig parkerings-kontrolltjeneste har fått adgang til å fravike trafikkbestemmelser.

Bakgrunnen for endringen er behovet for å fravike trafikkbestemmelser.

Begrepet "biltilsynet" er nå gått ut av bruk og vil erstattes av vegkontoret når forskriften oppdateres. Vegkontorets behov knytter seg ikke bare til vanlig kontrollvirksomhet, men også til arbeid med ulykkesundersøkelser, herunder rekonstruksjoner.

Praktisk sett er det størst behov for å fravike parkeringsbestemmelsene, men det vil også kunne være et visst behov for å fravike enkelte andre bestemmelser. Det er neppe mulig å forutsi hvilke slike behov som kan oppstå. Andre begrensninger enn de som allerede stod i § 2 nr. 4 før endringen, er derfor ikke blitt ansett påkrevd.

Utrykningskjøring -
beredskapsmessige
hensyn mv.

Utrykningsførers adgang til å sette seg ut over fartsgrensene er ikke begrenset til rene utrykningssituasjoner. Men da må det kreves en umiddelbar sammenheng med kjøretøyets funksjon som utrykningskjøretøy. Det kan gjelde tilfeller der kjøretøyet er på veg tilbake fra en utrykning som har medført vesentlig svekkelse av beredskapen på basen. På grunn av sambandsproblemer eller av annen årsak kan man ikke foreta ny utrykning uten først å ha kjørt inn til basen (Rt. 1990 side 666).

Hensikten med de strenge vilkårene for adgangen til utrykningskjøring er imidlertid å begrense slik kjøring og å sikre mot misbruk. Formålet med kjøringen må være å redde eller hindre skade på person eller større materielle verdier. Også andre vesentlige samfunnsinteresser kan berettige utrykningskjøring, f.eks. pågripelse, sikring av bevis. At kjøringen skal være nødvendig, vil si at formålet ikke oppnås uten at trafikkbestemmelsene fravikes. Formålet må vurderes i forhold til den fare som skapes ved å kjøre i strid med vanlige trafikale atferdsnormer. En må vurdere oppdragets art og trafikkforholdene på den aktuelle kjørestrekningen.

Spesielt når det settes opp vaktplaner for ambulansepersonell, må det påses at disse bor i rimelig nærhet til hverandre.

I slike tilfeller vil det selvfølgelig være adgang til å fravike trafikkbestemmelser for å være så effektiv som mulig. Utgangspunktet for beregning av nødvendig responstid må imidlertid være normal kjøring.

Eksempler fra rettspraksis om politiets utrykningskjøring:

- Det var ikke adgang til å foreta utrykningskjøring som hadde til formål å unngå avlysing av en planlagt farts kontroll. Selv om fartskontrollen var en viktig tjenestlig oppgave, var den ikke av en slik presserende karakter at man kunne reparere en forsinkelse som var oppstått gjennom tilsidesettelse av gjeldende fartsgrenser over en lang strekning (Rt. 1993 side 294).
- Det er politiets særlige oppgaver som gir adgang til å fravike vanlige kjøreregler - ikke, som i den aktuelle sak, private vansker for vedkommende tjenestemann med barnevakt. Dette gjaldt uansett om uttalelse fra overordnet kunne oppfattes som samtykke til å foreta utrykningskjøring for å komme tidsnok tilbake fra et utført tjenesteoppdrag. Det forelå heller ikke nødtilstand (Rt. 1992 side 682).

Krav til fører som fraviker trafikkbestemmelser

Det må i alle tilfeller vises særlig aktsomhet når trafikkbestemmelser fravikes. Dette gjelder også når trafikkbestemmelser må fravikes under vegarbeid. Føreren må ha full oversikt over trafikkforholdene og fullt herredømme over kjøretøyet. Han må kunne mestre situasjonen dersom andre trafikanter ikke er blitt oppmerksom på at en eller flere trafikkbestemmelser fravikes.

Kjøring mot rødt lys

Ved kjøring mot rødt lys under utrykning har Høyesterett lagt til grunn at det må kunne stanses for trafikanter som i tillit til at de har grønt lys kommer inn i krysset med en fart som er vanlig etter forholdene (Rt. 1971 side 161). Denne praksis er blitt regelfestet med de gjeldende trafikkregler (nr. 4 tredje ledd).

Privatbil under arbeid på eller ved veg

Etter nr. 4 bokstav c er det gitt en viss adgang til at fører av vegarbeidsmaskin eller annet kjøretøy som nyttes til arbeid på eller ved veg, kan fravike bl.a. stans- og parkeringsbestemmelsene. Her er det uten betydning om kjøretøyet er offentlig- eller privateid. Stansen eller parkeringen må gjø-

res slik at den er til minst mulig sjenanse for de andre trafikantene. Men dersom kjøretøyet bare blir brukt til transport av vedkommende og dermed ikke har noe direkte med arbeidet å gjøre, kan bestemmelsene ikke fravikes.

Bergingsbil

Fører av bergingsbil i oppdrag vil i særlige tilfeller kunne omfattes av fravikelsesadgangen. Bl.a. kan dette gjelde ved å benytte kollektivfelt for å komme forbi saktegående kø av kjøretøyer.

Godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy

Med hjemmel i vegtrafikkloven § 11 er det 27. mai 1986 blitt fastsatt forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy.

Nr.5

Sporvogn og skilt

Trafikkreglene gjelder bare for sporvogn der det er uttrykkelig nevnt. Det nevnes særskilt at bestemmelsen om vikeplikt for gående i gangfelt § 9 nr. 2 ikke er gjort gjeldende for sporvogn.

En følge av annet ledd er at fører av sporvogn skal være oppmerksom på offentlig trafikkskilt, signal og oppmerking, og skal rette seg etter de forbud og påbud som gis på denne måten (vegtrafikkloven § 5 første ledd). I skiltforskriften § 1 nr. 7 er det fastsatt at denne forskriften gjelder så langt den passer også for fører av sporvogn. Med reservasjonen "så langt den passer" siktes det naturlig nok til vegoppmerking, påbudte kjøreretninger og annet som ikke lar seg forene med skinnegangens plassering. Men ellers er skiltforskriften bindende for sporvognsfører. Sentralt her står skilt om vikeplikt og fart.

§ 3 Anvisninger

1. *Anvisning gitt ved trafikklyssignal, offentlig trafikkskilt eller oppmerking på veg gjelder foran trafikkreglene.*

Anvisning gitt ved trafikklyssignal gjelder foran anvisning om vikeplikt gitt ved offentlig trafikkskilt.

Særskilt trafikklyssignal for trafikk i felt for kollektivtrafikk, syklende eller gående, gjelder bare for trafikk i det aktuelle feltet, og gjelder foran annet trafikklyssignal.

2. Anvisning gitt av politiet, biltilsynet, tollvesenet eller militærpolitiet gjelder foran anvisning gitt på annen måte. Det samme gjelder anvisning fra annen person som har myndighet til å regulere trafikken eller å kontrollere kjøretøy, last eller fører.
3. Denne paragraf gjelder også for fører av sporvogn.

Nr. 1 - 2

Prioritering av anvisningene

Myndighetenes regulering av vegtrafikken skjer ved forskjellige midler som kan komme i konflikt med hverandre. Følgende prioritering av anvisninger fremgår av § 3:

- 1) Anvisning fra polititjenestemann eller likestilt person.
- 2) Trafikklyssignal.
- 3) Trafikkskilt og vegoppmerking.
- 4) Trafikkreglene.

Særskilte lyssignaler

Særskilt lyssignal for kollektivtrafikk, syklende eller gående gjelder foran annet lyssignal.

Foruten for fører av buss, eventuelt drosje, vil slikt lyssignal gjelde alle som faktisk kjører i felt reservert for kollektivtrafikk, jf. trafikkreglene § 5 nr. 2. Tilsvarende gjelder for alle trafikanter som befinner seg på gangveg, sykkelveg eller sykkelfelt med særskilt trafikklyssignal.

Nr. 1 tredje ledd endret 6. mars 1998

Ordlyden i nr. 1 tredje ledd har tidligere kunnet misforstås dit hen at særskilte lyssignaler bare skulle gjelde for trafikanter som "egentlig" hører hjemme på arealer med slike lyssignaler. For å unngå misforståelser er meningen tydeliggjort ved endring av nr. 1 tredje ledd 6. mars 1998. Det er nemlig viktig at enhver trafikanter som, lovlig eller ulovlig, befinner seg på gangareal, sykkelareal eller areal for kollektivtrafikk, følger særskilt lyssignal slik at det ikke oppstår hinder for andre som vil fram.

Kollektivsignal med underskilt

Kollektivsignal kan ha underskilt som angir hvem signalet gjelder for (skiltforskriften § 23 nr. 8).

Lyssignal og skilt

Konflikt mellom trafikklyssignal og trafikkskilt vil i praksis bare forekomme ved de skilt som angir vikeplikt. Disse skal

likevel bare gjelde når lyssignalet blinker gult eller er helt ute av funksjon. Forholdet mellom lyssignal og andre skilt enn vikepliktskilt er derfor ikke blitt regulert i trafikkreglene § 3. Dersom det finnes annet trafikkskilt enn vikepliktskilt på sted med lysregulering, vil slikt skilt derfor gjelde.

Unntak fra regelen om at skilt gjelder foran trafikkreglene

Fra regelen om at skilt gjelder foran trafikkreglene har vi tre unntak i spesielle bestemmelser:

- Fartsgrense 80 km i timen for motorvogn med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer eller motorvogn med tilhenger, på vegstrekning med særskilt (skiltet) høyere fartsgrense (trafikkreglene § 13 nr. 4).
- Fartsgrense 60 km i timen for kjøretøy med tilhenger uten bremses når tilhengeren har aktuell totalvekt 300 kg eller mer (trafikkreglene § 13 nr. 5). Det kan ikke kjøres fortere selv om vedkommende vegstrekning er skiltet med en høyere fartsgrense.
- Skilt 552 Parkering gir ikke tillatelse til parkering i strid med trafikkreglene. Har skiltet underskilt 828 Utstrekning av stans- og parkeringsregulering, er det likevel tillatt å parkere i anvist retning (skiltforskriften § 12 nr. 552 første og annet ledd).

Trafikkregulerende myndighet til andre enn politiet m.fl.

I § 3 nr. 2 er forutsatt at andre enn personer tilhørende politiet, vegtrafikktilsynet, tollvesenet eller militærpolitiet kan ha myndighet til å gi trafikkregulerende anvisninger. § 3 nr. 2 gir ikke selv hjemmel for tildeling av slik kompetanse. Hjemmelen må finnes annet sted, f.eks. i vegtrafikkloven § 10 annet ledd. Slik hjemmel må i alle tilfeller fremgå direkte av lov eller forskrift.

Skolepatrolje

Skolepatroljer har ikke myndighet til å gi anvisninger for trafikken, selv om de er utstyrt med synlige kjennetegn som viser at de har en spesiell oppgave i trafikken. Rettslig innebærer deres virksomhet bare informasjon til trafikantene. Men etter trafikkreglene § 13 nr. 2 bokstav b plikter kjørende i særlig grad å holde tilstrekkelig liten fart og om nødvendig stanse straks ved passering av skolepatrolje.

Nr. 3

Sporvogn

Paragrafen er gjort gjeldende for fører av sporvogn som en naturlig følge av at trafikkregulerende anvisninger gjelder så langt de passer for slik fører, jf. det som er sagt ovenfor til § 2 nr. 5 annet ledd.

§ 4 Bruk av kjørebane

1. *Kjørende skal bruke kjørebane. Det er forbudt å kjøre på fortau eller gangveg.*

Andre kjørende enn syklende må ikke bruke sykkelveg eller sykkelfelt. Syklende må bare bruke sykkelfelt på høyre side av vegen.

2. *På motorveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg må det bare foregå trafikk med motorvogn, eller vogntog, som lovlig kan kjøres med minst 40 km i timen på vannrett veg. Vegdirektoratet eller den det gir fullmakt kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra dette.*

Moped må ikke kjøres på motorveg.

Nr. 1

Endret 6. mars 1998

Første og annet ledd er endret 6. mars 1998. Dette har sammenheng med de samtidige endringene av definisjonene i § 1 nr. 1 bokstav f og g. Om dette vises til det som er sagt ovenfor til disse bestemmelser.

Syklende har valget mellom sykkelanlegg eller kjørebane

Noe påbud for syklende om å bruke sykkelanlegg når det befinner seg i nærheten av vegen, er ikke tatt med i trafikkreglene. Valget her er overlatt til den syklendes egen ansvarsbevissthet. Dersom en skulle hatt et påbud, måtte en også sørget for nødvendige unntaksregler for å unngå at det ble for tungvint for den syklende å ta seg fram der beliggenheten av sykkelvegen ikke passet i forhold til den syklendes bestemmelsessted mv. Et slikt regelverk ville ha blitt forholdsvis omstendelig og preget av skjønnsmessige formuleringer. Fra myndighetenes side bør det i stedet legges vekt på å gjøre sykkelanlegg så attraktive som mulig slik at de faktisk blir brukt.

Hest, husdyr mv. er henvist til kjørebane Så vel rytter som den som fører hest og vogn, er utelukket fra fortau, gangveg, sykkelveg og sykkelfelt. Det samme gjelder den som fører eller driver husdyr, jf. § 2 nr. 2.

Sykling på fortau mv. Forbudet i første ledd mot kjøring på fortau eller gangveg må ses i sammenheng med bestemmelsen i § 18 nr. 3 som på nærmere vilkår tillater sykling slike steder.

Annen bruk av kjøretøy på fortau Heller ikke all kjøring ellers på fortau er utelukket. I § 9 nr. 2 er det forutsatt at kjørende kan krysse gangveg eller fortau - men har da vikeplikt for gående. Derimot er f.eks. det å kjøre inn på fortauet under køkjøring for å komme forbi forankjørende et klart brudd på forbudet i § 4 nr. 1 første ledd (Rt. 1982 side 553).

Sykkelfelt Etter annet ledd er det bare tillatt å sykle på sykkelfelt som ligger på høyre side av vegen i kjøreretningen. Som det fremgår av definisjonen i § 1 nr. 1 bokstav g er sykkelfelt et eget, oppmerket felt på kjørebane. Å tillate sykling på venstre side av vegen uten fysisk skille mot trafikken ville være sikkerhetsmessig uforsvarlig. Tilsvarende bestemmelse finnes ellers i § 5 nr. 1 tredje ledd når det gjelder kjøring på vegens skulder.

Sykelveg mv. Sykkelveg eller kombinert gang- og sykkelveg derimot er skilt fysisk fra kjørebane, jf. definisjonen i § 1 nr. 1 bokstav f. Her er det derfor tillatt å sykle i begge retninger. Så langt forholdene tillater det må sykling her som ellers foregå på høyre side (§ 5 nr. 1). Og den syklende har vikeplikt for en annen som kommer syklende fra høyre (§ 7 nr. 2).

Nr. 2

Motorveg av klasse A eller B Motorveg kan være av klasse A eller B.

Motorveg av klasse A skiltes etter skiltforskriften § 12 nr. 502.1. Skiltet viser at

- a) vegen har en kjørebane for hver retning, atskilt av midtdeler som ikke er beregnet for trafikk,
- b) vegen har planskilte kryss med andre veger eller spor,
- c) det ikke er avkjørsel fra eiendommer langs vegen.

Motorveg av klasse B skiltes etter skiltforskriften § 12 nr. 502.2. Skiltet viser at det ikke er avkjørsel fra eiendommer langs vegen.

*Ikke påbudt
minstefart*

Bestemmelsen om at motorveg bare kan trafikeres med motorvogn eller vogntog som kan kjøres med minst 40 km i timen på vannrett veg, betyr ikke noen påbudt minstefart. Her som andre steder må farten til enhver tid tilpasses forholdene. Målet med bestemmelsen er å sikre mest mulig ensartet trafikk og fartsnivå på motorvegene. De er bygget for avvikling av stor motorisert trafikk. Foruten saktegående motorkjøretøyer er derfor også gående, syklende, hestekjøretøyer mv. avskåret fra å bruke disse vegene.

*Ikke motorisert
trafikk utelukket*

Vogntog

Vogntog er i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) av 4. oktober 1994 § 2-5 nr. 10 definert som motorvogn med ett eller flere kjøretøy tilkoppet.

§ 5 Kjøretøys plass på veggen

1. *Så langt forholdene tillater det skal kjøretøy føres på høyre side av veggen. På kjørebane med to eller flere kjørefelt i kjøreretningen skal høyre felt nyttes når ikke trafikkgrelene påbyr eller tillater bruk av felt til venstre.*

Kjøretøy må holdes godt innenfor kjørefeltet.

Sykkel eller annet kjøretøy som ikke er motorvogn, kan kjøres på vegens høyre skulder.

2. *Kjøring i kollektivfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan motorsykkel, moped, sykkel eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slikt felt.*

3. *Avstanden til forankjørende skal være så stor at det ikke oppstår fare for påkjøring dersom den forankjørende saktner farten eller stanser. Avstanden skal være slik at forbikjørende uten fare kan kjøre inn mellom kjøretøyene.*

4. *Kjørende som nærmer seg eller kjører inn i vegkryss, skal kjøre slik at det ikke må stanses til unødig hinder eller forstyrrelse for trafikant på den kryssende veg.*

Dette nummer gjelder også for fører av sporvogn.

Nr. 1

Kjøring på høyre side av vegen

Tidligere reglers krav om at kjøretøyet skulle føres "godt ut" til høyre er sløyfet. Det samme gjelder bestemmelsen om at det ikke måtte kjøres så langt til høyre at det ble til ulempe for gående og andre vegfarende. I stedet er det tatt med et annet ledd om at kjøretøy må holdes godt innenfor kjørefeltet. Sammen med grunnreglene bør dette gi tilstrekkelig vern for de gående og andre. Samtidig oppnås en bedre utnyttelse av kjørefeltene. En fordel ved dette vil være at den som kjører motorsykkel, kan plassere seg til venstre i kjørefeltet. Han kommer da i samme posisjon som en bilfører i forhold til den øvrige trafikken og får bedre sikt. Selvsagt må motorsyklende ved en slik kjøremåte ikke skape hinder for forbikjøring, men oppfylle forankjørendes plikter etter forbikjøringsreglene.

På tofelts veg vil kravet om å kjøre til høyre for midten gjelde selv om vegen er dårlig på denne siden. F.eks. er det ikke adgang til å fravike høyreregelen fordi om vegen er oppfrest slik at en må kjøre i løse masser ytterst på høyre side (Rt. 1951 side 832).

Bruk av høyre felt på flerfelts veg

Første ledds annet punktum, om bruk av høyre felt på kjørebane med flere felt i samme retning, ble innført med gjeldende trafikkregler og innebærer en presisering av en regel som allerede ble ansett å gjelde tidligere. "Keep your lane" prinsippet som er i bruk i endel land og som i tettbygd strøk gir frihet til å velge kjørefelt gjelder altså ikke i Norge, men vil bli vurdert innført i forbindelse med mulig ratifisering av Europaavtalen om vegtrafikk.

Unntak

De tilfeller hvor det er påbudt eller tillatt å bruke venstre felt på veg med flere felt i kjøreretningen, er følgende:

- a) Ved svinging til venstre (§ 6 nr. 1 annet punktum).
- b) Etter svinging inn på flerfelts veg (§ 6 nr. 3).
- c) Under forbikjøring (§ 12 nr. 1 første punktum).
- d) Når skilt eller vegoppmerking anviser spesiell bruk av kjørefeltene. Aktuelle her er skilt om påbudt kjøreretning og kjørefelt etter skiltforskriften § 10 nr. 402 og 404, opplysningsskilt 508 Kollektivfelt (skiltforskriften § 12) og vegvisningsskilt etter skiltforskriften § 16. Piler som er plassert i kjørefelt foran kryss, angir at kjørefeltet skal

- nyttes av trafikanter som skal kjøre i den eller en av de retninger pilen viser (skiltforskriften § 22 nr. 1034).
- e) Venstre felt kan brukes når trafikken er tett i høyre felt. Dette er blitt ansett som selysagt slik at det ikke er funnet grunn til å presisere det i trafikkregelteksten. Det må kunne sies at denne adgangen følger av nr. 1 første punktum, jf. § 12 nr. 1 bokstav c.
- f) Når en er kommet i et annet kjørefelt enn det høyre av grunner som nevnt under a - e og trafikken i høyre felt ikke tillater feltskifte (jf. § 8 nr. 1 første ledd).

*Unntak fra
høyreregelen ellers*

Ellers kan det være berettiget å fravike høyreregelen når høyre del av kjørebanelen er sperret. Den kan f.eks. være sperret av parkerte kjøretøyer eller i forbindelse med arbeid. Det kan også tenkes at en er nødt til å bruke f.eks. venstre del av kjørebanelen for å unngå trafikkuhell.

*Møtende biler er
begge på feil side
av vegen*

I et kollisjonstilfelle hevdet begge bilførere at den andre bilen hadde befunnet seg i sin venstre side av kjørebanelen og at de selv hadde søkt å unngå kollisjon ved å svinge til venstre. Høyesterett har fastslått at i et slikt tilfelle må begge bilførere holde godt ut til høyre og bremse ned hvis det er slik at motgående bil ikke viker til riktig side. For begge bilførere burde det i den foreliggende situasjon ha fremstilt seg som den verste handlemåte å kjøre til venstre i tillit til at den annen skulle fortsette i feil kjøreside (Rt. 1979 side 707).

Vegens skulder

Tredje ledd er gjort til en "kan"-regel, og ikke til et betinget påbud for syklende og andre ikke-motoriserte kjørende om å bruke vegskulderen. Det må være opp til f.eks. den syklende selv å vurdere hva som er sikrest eller mest hensiktsmessig - å benytte skulderen eller kjørebanelen. Skulderen kan være dårlig egnet, eller farlig å ferdes på.

I likhet med sykkelfelt ville det ikke være forsvarlig å tillate sykling på venstre vegskulder. Vi viser til det som er sagt ovenfor under § 4 om sykkelfelt.

Etter tredje ledd sammenholdt med § 4 nr. 1 første punktum er det ikke adgang til å kjøre motorvogn på vegens skulder. Dette kan likevel ikke være til hinder for at skulderen i enkelttilfelle nyttes til å slippe fram den som vil kjøre forbi,

jf. § 12 nr. 4. En forutsetning må være at det ikke på noen måte kan volde skade, fare, hinder eller forstyrrelse. Vi viser i denne forbindelse til at skulderen er forbeholdt bl.a. syklende og gående, jf. § 19 nr. 1 første ledd.

Nr. 2

Kollektivfelt angis ved opplysningsskilt 508.1 for buss eller 508.2 for buss og drosje (skiltforskriften § 12).

Kollektivfelt

Tidligere var det et vilkår for at motorsykkel, moped, sykkel eller uniformert utrykningskjøretøy kunne bruke kollektivfelt at det måtte ligge til høyre i kjøreretningen. Det forekommer imidlertid at slikt felt anlegges i midten av vegen. I alminnelighet vil det ikke være grunnlag for å legge noen særlig restriksjon på bruk av kollektivfelt i slike tilfeller.

Begrensningen av hvem som har lov til å bruke kollektivfelt er ikke til hinder for at enhver kjørende kan krysse slikt felt.

Nr. 3

*Avstand til
forankjørende*

I første punktum heter det at avstanden til forankjørende skal være "så stor" at det ikke oppstår fare for påkjøring ved stans mv. Dette erstatter formuleringen i tidligere trafikkregler om at avstanden skulle "avpasses" slik. Dette er gjort for å fremheve at avstanden til forankjørende normalt må være betydelig.

Plikten til å holde tilstrekkelig avstand gjelder selv om forankjørende begår feil (Rt. 1948 side 300).

Denne plikt innebærer også at man må være forberedt på at forankjørende må stanse brått. Den som kommer bak, må regne med en slik mulighet og så vidt mulig innrette seg etter den (Rt. 1956 side 220).

Som en tommelfingerregel kan en minsteavstand regnet i tid på 3 sekunder være et holdepunkt. Men på glatt føre vil dette være altfor lite fordi det da trenges mye større bremsestrekning enn på bar veg.

Den tidligere regel om at kjøretøy med særlig fartsgrense skulle holdes med slik avstand til forankjørende at forbikjø-

rende uten fare kunne kjøre inn mellom kjøretøyene, er gjort generell. Dette er gjort fordi det kan virke misvisende bare å fremheve en slik allmenngyldig regel overfor brukere av større kjøretøyer.

Sporvogn

§ 5 nr. 3 er ikke uttrykkelig gjort gjeldende for fører av sporvogn. Som følge av vegtrafikkloven § 3 må slik fører likevel sørge for at det ikke oppstår fare for påkjøring dersom den forankjørende saktner farten eller stanser.

Nr. 4

Ikke kjøring inn i vegkryss hvis sannsynlig at kryssende trafikk blir hindret ved stans

Denne bestemmelsen er gjort gjeldende også for fører av sporvogn. Hensikten med bestemmelsen er å unngå hindring for kryssende trafikk når kjøretrafikken i en retning ikke fritt kan passere helt gjennom krysset. Regelen gjelder uten hensyn til hvorfor det kan bli nødvendig å stanse. De vanligste tilfeller er vikeplikt for kryssende trafikk eller at vegen ut av krysset er blokkert av stillestående kjøretøykø. Føreren skal ikke kjøre inn i vegkrysset før han har vurdert mulighetene for å komme uhindret ut igjen. Dette gjelder selvsagt også ved grønt lys i signalregulerte kryss. Er det sannsynlig at føreren må stanse, skal han om mulig vente foran gangfelt, jf. § 9 nr. 4. Vegkryss kan imidlertid være slik utformet at en fører må stanse nettopp på gangfelt for å få oversikt over den kryssende kjøretøytrafikk. Selv om en ikke alltid kan hindre stans på gangfelt, må dette unngås så langt det er mulig. F.eks. når en fører gangfeltet kan se at vegen ut av krysset er blokkert av forankjørende i køen.

Det kan hende at den som kjører inn i signalregulert kryss, har passert det første signalet på grønt lys, men at han upåregneligvis blir overrasket av en hindring i krysset, f.eks. en fotgjenger som dukker opp slik at den kjørende må stanse i krysset, og at lyset skifter til rødt før han er kommet ut av krysset. Da må han kunne kjøre ut av krysset hvis det ikke medfører fare, hinder eller forstyrrelse for noen. Skulle den kjørende i en slik situasjon måtte vente i krysset på grønt lys, ville det lett bli til betydelig ulempe for den øvrige ferdsel.

§ 6 Svinging

1. På kjørebane med to eller flere kjørefelt i kjøreretningen skal kjørende i god tid kjøre inn i feltet lengst til høyre ved svinging til høyre. Ved svinging til venstre skal kjørende i god tid kjøre inn i feltet lengst til venstre.
2. Ved sving til høyre skal det kjøres så nær høyre kant av kjørebanen som mulig.

På tovegs kjørebane skal det ved sving til venstre kjøres så nær midten av kjørebanen som mulig.
3. Ved sving inn på kjørebane med to eller flere kjørefelt i kjøreretningen kan det kjøres inn i det av feltene som passer best.
4. Kjøretøyer som kommer fra motsatte retninger, kan svinges til venstre for hverandre.

Hensyn til andre som kjører i samme retning

1957-reglene inneholdt et uttrykkelig krav om at kjørende som ville svinge i vegkryss, skulle forvise seg om at det kunne skje uten fare eller unødig hinder for andre som ferdes i samme retning. Han skulle være særlig oppmerksom på trafikk som kom bakfra.

I gjeldende trafikkregler er dette utelatt som overflødig siden av grunnreglene i vegtrafikkloven § 3. Plikten til å ta hensyn til andre som ferdes i samme retning, blir ikke mindre enn tidligere fordi om grunnreglene får direkte anvendelse. F.eks. må fører av lastebil som skal svinges til høyre, men som er så lang at den må plasseres over til venstre mot midten av kjørebanen for å klare svingen, fortsatt være oppmerksom på trafikk som kommer bakfra. Selv om han gir tegn, må føreren forvise seg om at han kan svinge uten fare eller unødig hinder for andre som kjører i samme retning (Rt. 1983 side 832).

Plikten til å ta hensyn til andre som ferdes i samme retning, gjelder like fullt utenfor vegkryss.

Bakenforkjørendes ansvar

Bakenforkjørende har et like strengt aktsomhetskrav som den som vil svinge, såvel i som utenfor vegkryss.

*Nr. 1**Begrenset frihet til å velge felt*

Det følger av denne bestemmelsen at en også på veg med tre eller flere felt i kjøreretningen bare kan svinge til høyre fra feltet lengst til høyre, og til venstre bare fra feltet lengst til venstre. Det eller de midtre kjørefelt kan altså bare brukes av kjørende som skal rett fram.

Disse reglene gjelder også for den som vil svinge utenfor vegkryss, f.eks. ved svinging inn på avkjørselen til en eiendom.

Reglene kan imidlertid være fraveket ved skilt eller vegoppmerking. Følgende er aktuelt i denne forbindelse:

- a) Skilt Påbudt kjøreretning (skiltforskriften § 10 nr. 402).
- b) Vegvisningsskilt (skiltforskriften § 16).
- c) Piler som er plassert i kjørefelt foran vegkryss, angir at feltet skal nyttes av kjørende i den eller en av de retninger pilen viser. Er kjørefeltet begrenset av sperrelinje, angir pilen påbudt kjøreretning (skiltforskriften § 22 bokstav C nr. 1034).

Rundkjøring

I rundkjøring med to kjørefelt bør den som skal til høyre i første utkjørsel, bruk høyre felt (ytre felt i rundkjøringen). Den som skal rett fram gjennom rundkjøringen, kan nytte det felt som er mest hensiktsmessig. Skal en først forlate rundkjøringen til venstre, bør en plassere seg i venstre felt (indre felt i rundkjøringen) og skifte til høyre felt i rundkjøringen før utkjøring. Men en har da vikeplikt ved feltskifte etter trafikkreglene § 8 nr. 1 første ledd. Der utfarten etter rundkjøringen er traktformet - det vil si to felt som går over i ett felt lengre fremme, gjelder bestemmelsene om fletting etter trafikkreglene § 8 nr. 1 tredje ledd.

Rundkjøring er angitt ved påbudsskilt 406 (skiltforskriften § 10). Dette skiltet brukes i kombinasjon med skilt 202 Vikeplikt (skiltforskriften § 6). I praksis innebærer dette vikeplikt overfor kjørende som kommer fra venstre.

Ifølge trafikkreglene § 7 nr. 1 må trafikant som det skal vikes for, ikke hindres eller forstyrres. I rundkjøring er det uvesentlig hvem som har krysset vikelinjen først. Dersom det

kommer en tett trafikkstrøm fra venstre, må en la denne passere inntil det oppstår en luke som kan utnyttes uten at annen trafikk hindres eller forstyrres. En slik luke kan oppstå når f.eks. et kjøretøy som skal føres ut på den samme vegarmen som den ventende skal inn fra, bryter den tette trafikkstrømmen.

Som ved forkjøringsveg ellers gjelder vikeplikten uansett hvilket felt i rundkjøringen kjøretøyene befinner seg i. Eksempelvis kan det tenkes at kjørende i rundkjøringens indre felt er i ferd med å skifte over til ytre kjørefelt samtidig med at en kjørende vil inn i rundkjøringen. Den sistnevnte kjørende har da vikeplikt.

Nr. 2

Venstresving

Kravet i annet ledd om kjøring så nær midten av kjørebane som mulig ved sving til venstre på tovegs kjørebane har to begrensninger:

- a) Det må kjøres så langt til høyre som nødvendig for å unngå at motgående kjørende hindres, f.eks. fordi kjørefeltet for slik ferdsel er helt eller delvis sperret. Dette følger av vikepliktbestemmelsen i § 7 nr. 2.
- b) Kjøretøyets størrelse eller kryssets form kan gjøre det nødvendig å holde til høyre for i det hele å få gjennomført svingemanøveren.

Det følger av § 5 nr. 1 første ledds første punktum at venstresving skal gjennomføres slik at kjøretøyet når det forlater krysset, kommer til høyre på den kjørebane det kjøres inn på. Etter omstendighetene vil dette ikke være til hinder for å holde til venstre for midtpunktet i krysset. Dette kan være fordelaktig bl.a. når førere av kjøretøyer som møtes, begge skal svinge til venstre og vil nytte regelen i § 6 nr. 4.

Syklendes venstresving

Syklende som vil svinge til venstre, har valget mellom å følge regelen her eller å gjøre stor venstresving etter § 18 nr. 2.

Regelen om at det ved sving til venstre skal kjøres "så nær midten av kjørebane som mulig" kan ikke være til hinder for at syklende som velger liten venstresving, likevel kan

holde seg ytterst til høyre i vedkommende kjørefelt. Dette vil lette fremkommeligheten for andre som kommer kjørende bakfra og som også skal svinge til venstre.

Nr. 3

*Svinging inn på
flerfelts veg*

En tilsvarende bestemmelse i 1957-reglene er blitt opprettholdt. Dette innebærer muligens et avvik fra Wien-konvensjonen av 8. november 1968 om vegtrafikk. Den som svinger til høyre, vil i Norge fortsatt ha fortrinn til å velge det videre felt, mens andre kjørende må vente. Under visse trafikkforhold vil dette redusere kryssets kapasitet. På den annen side kan dette være gunstig for trafikkavviklingen der hvor krysset har større kapasitet enn vegen lengre fremme.

Avgjørende for å opprettholde denne bestemmelsen har vært at den også er gjeldende i Danmark og Sverige. Dessuten er den vel innarbeidet hos de kjørende.

Friheten når det gjelder valg av kjørefelt begrenses av § 5 nr. 1 første ledds annet punktum - hovedregelen om bruk av høyre felt.

Nr. 4

*Møtende kjøretøyer
som begge skal
svinges til venstre*

Regelen om kjøring til venstre for hverandre når to kjøretøyer fra motsatte retninger begge skal svinges til venstre, innebærer ikke noe påbud. Dette er imidlertid anbefalelsesverdig når det er tilstrekkelig plass og det ellers er ubetenkelig å benytte seg av regelen.

§ 7 Vikeplikt

1. Trafikant som det skal vikes for, må ikke hindres eller forstyrres.
Den som har vikeplikt, skal tydelig vise dette ved i god tid å sette ned farten eller stanse.
2. Kjørende har vikeplikt for kjøretøy som kommer fra høyre.
Det samme gjelder når kjørende som vil svinge til venstre, vil få kjøretøy på sin høyre side.

3. *Kjørende som vil svinge, har vikeplikt for gående eller syklende der det skal kjøres inn.*
4. *Kjørende som kommer fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon, gågate, gatetun eller liknende område har vikeplikt for annen trafikanter. Det samme gjelder den som kommer fra gårdsveg eller annen veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel, eller som svinger inn på kjørebanelen fra vegens skulder.*
Kjørende som vil inn på eller krysse veg fra sykkelveg, gangveg, eller fortau, har vikeplikt for trafikanter på vegen.
5. *På veg med fartsgrense 60 km i timen eller lavere har kjørende vikeplikt for buss når føreren gir tegn om at bussen skal forlate holdeplass. Bussføreren skal unngå fare.*
6. *Om nødvendig skal kjørende som møtes, i god tid vike tilstrekkelig til høyre og kjøre sakte eller stanse. Er en del av vegen sperret, har den vikeplikt som har sperringen på sin side.*

Nr. 1

Oppfyllelse av vikeplikt

Det følger av denne bestemmelsen, sammenholdt med grunnreglene i vegtrafikkloven § 3, at den som har vikeplikt, skal la den andre trafikanten "gå" først og sørge for at det ikke voldes skade, fare, hinder eller forstyrrelse for vedkommende. Denne skal så vidt mulig kunne fortsette uten å behøve å endre farten eller å gjøre noen manøvrer som han ellers ikke ville ha gjort.

De krav som stilles til oppfyllelse av vikeplikt, gjelder i forholdet til både kjørende og gående som en har vikeplikt overfor.

Grunnreglene gjelder for alle trafikanter. Dette innebærer at også den som er prioritert i et vikepliktforhold, har aktsomhetsplikt.

Nr. 2

Høyreglene

Regelen i første punktum om vikeplikt overfor kjørende fra høyre gjelder ikke bare i vegkryss, men også andre steder

som er åpne for alminnelig ferdsel og hvor kjøretøy kommer fra høyre.

I vegkryss plikter kjørende å holde så liten fart at han om nødvendig kan stanse også for kjørende som måtte komme på venstre side i den kryssende veg. Se dommer som er referert under § 13 nr. 1 nedenfor.

Når veger krysser hverandre, gjelder høyreregelen bare når begge vegene er åpne for alminnelig ferdsel (§ 2 nr. 1 jf. § 1 nr. 1 bokstav a - b). Den som kommer kjørende ut fra veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel, har vikeplikt for annen trafikant etter § 7 nr. 4 første ledd.

Den som har stanset for kjørende fra høyre, må ikke kjøre videre så lenge det kan være til fare for kjørende som kommer fra venstre i tillit til at han blir stående. På sin side skal denne trafikanten overholde sin vikeplikt ved å sørge for at førstnevnte kan fortsette kjøringen umiddelbart når han får fri veg fra høyre.

Om annet punktum bemerkes at en ved å svinge til venstre vil krysse kursen til kjørende som kommer imot. Denne trafikken vil en da få på sin høyre side. Vikeplikten her gjelder også når motgående kjørende skal svinge til høyre inn i den samme veg som en selv skal svinge til venstre inn i.

Vikeplikt for kjørende på kryssende veg

Når skilt 202 Vikeplikt (skiltforskriften § 6) er satt opp, har fører vikeplikt for kjørende trafikk i begge retninger på kryssende veg. Skilt 204 Stopp angir det samme, og at føreren skal stanse helt før han kjører inn på kryssende veg. Stedet hvor fører skal stanse kan være angitt ved en bred, heltrukket, tverrgående stopplinje (skiltforskriften § 22 nr. 1020) på kjørebanen. Når stopplinjen mangler eller ikke er synlig, skal stansen skje så nær den kryssende veg som mulig.

Nr. 3

Vikeplikt overfor gående og syklende der det skal svinges inn

Bestemmelsen pålegger kjørende som vil svinge, vikeplikt overfor gående eller syklende der det skal kjøres inn. Dette gjelder såvel sving til venstre som til høyre. Vikeplikten gjelder selv om det ikke finnes gangfelt for den gående. Videre gjelder vikeplikten selv om syklende kommer fra

vegens skulder. Når det gjelder syklende som kommer fra sykkelveg, gangveg eller fortau, vises til nr. 4 nedenfor.

§ 7 nr. 3 er overtrådt når f.eks. en bilist har kjørt slik under svingemanøver at syklende som befinner seg på sin kjørebane, ikke kan passere bilen uten ved å gjøre en liten runde rundt den (Rt. 1986 side 241).

Nr. 4

Vikeplikt fra område uten uvedkommende motorvogntrafikk

Vikeplikt legges på den som kommer kjørende fra ulike områder som ikke først og fremst er trafikkårer, eller fra veger som ikke er åpne for uvedkommende motorvogntrafikk. Vikeplikten gjelder ikke bare overfor andre kjørende, men også overfor trafikanter ellers (gående).

Gatetun

Ved endring av trafikkreglene i 1981 ble gatetun tatt med i de tilsvarende tidligere bestemmelser. Slike anlegg er trafikkmessig av liknende karakter som de øvrige områder bestemmelsene omfatter, sett i forhold til vanlige veger og gater. Vikeplikt ved kjøring ut fra gatetun er opprettholdt i gjeldende trafikkregler.

Gatetun er angitt ved opplysningsskilt 540 (skiltforskriften § 12).

Gågate

Det er også innført vikeplikt ved kjøring ut fra gågate. Utviklingen av gågater har medført at de anleggsmessig har betydelig likhet med gatetun.

Gågate er merket med tavle med skilt 306.1 Forbudt for motorvogn (skiltforskriften § 8) og et eget toppskilt.

Nr. 4 endret 6. mars 1998

Nr. 4 er blitt endret 6. mars 1998:

- Første ledd er gitt en enklere språklig utforming.
- Første ledds annet punktum er brakt i samsvar med endringene av definisjonene i § 1 nr. 1 bokstav f og g. Om dette vises til det som er sagt ovenfor til disse bestemmelser.

Vikeplikt ved sykling ut fra sykkelveg, gangveg, fortau

- I annet ledd er teksten endret slik at syklende som vil inn på eller krysse veg fra fortau, pålegges vikeplikt for trafikanter på vegen. For fortausyklende gjelder dermed tilsvarende bestemmelse som ved kjøring ut fra sykkelveg.

Dette innebærer entydighet i regelverket ved at kjøring på areal som ligger på annet nivå enn kjørebanelen eller som på annen måte er fysisk atskilt fra vanlig veg, følger samme vikepliktregel. Dessuten har mange kryssningspunkter i forbindelse med slike arealer en utforming som gjør at andre kjørende ikke har reell mulighet for i tide å oppdage at syklende skal krysse kjørebanelen. Å pålegge spesielt førere av motorvogn på kryssende veg å vike for noe som siktforholdene gjør det vanskelig å oppdage, ville være å skape trafikkfarlige situasjoner. For å bedre framkommelighet for syklistene vil en forsøke å bygge anlegg der det er forsvarlig å skille forkjøringsrett for syklistene.

Forholdet mellom nr. 4 annet ledd og nr. 3

Nr. 4 annet ledd er en spesialregel som går foran nr. 3, da det totalt sett gir størst trafikkikkerhet. Dermed oppnås også den enkle og klare regel at den som sykler eller på annen måte skal kjøre ut fra sykkelveg, gangveg eller fortau, har vikeplikt for annen trafikant. Den som svinger, vil likevel samtidig ha vanlig aktsomhetsplikt mv. etter vegtrafikkloven § 3.

Andre kjørende på sykkelveg

I en del tilfeller tillates sykkelveg brukt til motorvogntrafikk i forbindelse med atkomst til fast eiendom. Derfor er ordet "kjørende" og ikke "syklende" blitt brukt i regelteksten.

Skulder

For den som sykler på vegens skulder, gjelder imidlertid de vanlige vikepliktregler i forhold til trafikanter på kryssende veg.

Nr. 5

Regel til fordel for buss

Formålet med denne bestemmelsen er å gi buss som skal forlate holdeplass i tettere bebyggd område, prioritet foran andre kjørende. Realiteten i dette må være at de andre kjørende har vikeplikt for bussen. Trafikantene får uttrykkelig beskjed om dette gjennom ordbruken i bestemmelsen. At bussføreren samtidig er pålagt plikt til å unngå fare, endrer ikke realiteten. I trafikkreglene finner vi for øvrig en parallell her når det gjelder forholdet mellom kjørende og gående i og ved gangfelt. Den gående er pålagt plikter når det gjelder adgangen til å bruke gangfeltet samtidig som kjørende har vikeplikt for ham.

- Bussførerens ansvar* Bussføreren har altså plikt til å unngå fare ved utkjøring fra holdeplass. Men han kan la andre vente mens han kjører ut når han har forvisset seg om at det ikke medfører fare. Bussføreren må imidlertid være nøye med å gi tegn først når han virkelig er klar til å kjøre, slik at tegnet konsekvent blir oppfattet med den respekt det bør ha. Tegnet må være gitt så tidlig at de andre trafikantene får tid nok til å innrette seg etter det.
- Gjelder holdeplass på veien* Regelen gjelder bussholdeplasser som befinner seg på vedkommende veg, derunder vegutvidelse for bussholdeplass (busslomme). Egne anlegg for busser utenfor veien, f.eks. terminaler, faller utenfor regelen.
- Bussholdeplass er merket med opplysningsskilt 512 (skiltforskriften § 12).
- Feltskifte ved kjøring ut fra holdeplass* For buss som i forbindelse med kjøring ut fra holdeplass også skal over i annet kjørefelt enn det som befinner seg nærmest holdeplassen, gjelder regelen i § 8 nr. 1 første ledd om vikeplikt ved feltskifte.
- Kryssing av kjørefelt* Det forekommer at bussholdeplass er anlagt slik at buss må krysse kjørefelt for å komme over i motgående felt. Her vil bussføreren også ha vikeplikt etter samme bestemmelse.
- Gjelder ved fartsgrense inntil 60 km/t* Vikeplikten overfor buss er begrenset til holdeplasser som befinner seg på veger med fartsgrense 60 km i timen eller lavere. Grunnen til denne begrensningen er at vikeplikt kunne føre til farlige situasjoner under oppbremsing på steder med høyere fartsnivå. Så langt det kan gjøres uten fare bør en likevel overalt vise hensyn overfor kollektive transportmidler og hjelpe dem fram.
- Regelen gjelder alle slags busser* Regelen tilgodeser alle slags busser - ikke bare rutebusser. Buss er i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) av 4. oktober 1994 § 2-2 nr. 2 bokstav b og c definert som bil for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førersetet.

Nr. 6

Møting

På veg der det ikke er plass for to kjøretøyer til å komme forbi hverandre ved møting, kan opplysningskilt 524 (skiltforskriften § 12) brukes for å anwise møteplass.

Delvis sperret veg

I annet punktum er det uttrykkelig foreskrevet vikeplikt for den som har sperringen på sin side.

Den som har sperringen på sin side, må gi tegn etter § 14 nr. 2. Dette gjelder enten han har måttet stanse foran sperringen eller ikke. Forbikjøring kan heller ikke foretas i en slik situasjon.

Denne regelen om vikeplikt gjelder bare ved sperring av midlertidig art, f.eks. vegarbeid, parkert kjøretøy - ikke ved varige innsnevring av kjørebanelen.

Skilt 212 Vikeplikt for møtende kjøretøy

Skilt 212 Vikeplikt for møtende kjøretøy (skiltforskriften § 6) kan brukes til regulering av smale vegstrekninger eller steder der en del av vegen er sperret. Skiltet angir forbud mot å kjøre inn på smal vegstrekning dersom slik kjøring medfører at møtende kjøretøy må stanse.

Møting på bratt veg

Wien-konvensjonen om vegtrafikk har følgende regler om møting på bratte veger:

"På fjellveger eller bratte veger som ligner fjellveger, hvor møting av kjøretøyer i motsatt trafikketretning er umulig eller vanskelig, skal fører av kjøretøy som kjører nedover trekke inn til siden av vegen for å tillate oppoverkjørendekjøretøyer å passere, med mindre plasseringen av anlagte møteplasser er slik at det hensett til fart og plassering av oppadgående kjøretøy som har møteplass foran seg er slik at kjøretøyene kunne unngå å rygge dersom det oppadgående kjøretøy nyttel vedkommende møteplass. Hvis ett av to møtende kjøretøyer er nødt til å rygge for å tillate passering, skal ryggingen foretas av fører som kjører nedover med mindre det ikke er åpenbart lettere å gjøre det for fører som kjører oppover ..."

Disse regler synes å stemme godt med det som praktiseres i Norge, selv om slike regler ikke er blitt tatt inn i trafikklreglene.

§ 8 Kjørefeltskifte

1. *Kjørende som vil skifte kjørefelt, har vikeplikt for kjørende som befinner seg i det felt det skal kjøres inn i eller som først må krysses.*

Tilsvarende gjelder den som vil kjøre ut fra vegkant eller på annen måte endre kjøretøyets plass i sideretning.

Bestemmelsen i første ledd gjelder ikke når antallet vanlige kjørefelt i samme retning reduseres. Farten skal gjensidig tilpasses slik at de kjørende vekselvis kan fortsette uten unødig hinder eller forstyrrelse.

2. *Kjørende i felt for fartsøkning skal tilpasse farten til trafikken i det kjørefelt det skal kjøres inn i. Kjørende i dette feltet skal lette utkjøringen fra feltet for fartsøkning.*

Kjørende som vil forlate veg, skal snarest mulig kjøre inn i felt for fartsreduksjon der det finnes.

Nr. 1

Vikeplikt ved feltskifte mv.

I første og annet ledd er det uttrykkelig tale om vikeplikt ved feltskifte, ved kjøring ut fra vegkant eller ved annen endring av kjøretøyets plass i sideretning.

Hindring i kjørefeltet

Vi har vikeplikt også når vi blir nødt til å skifte kjørefelt fordi vi møter en hindring i det feltet vi befinner oss. Hindringen kan f.eks. være et parkert kjøretøy.

Kollektivfelt

Vikeplikten etter første ledd gjelder også den som vil kjøre inn i eller krysse kollektivfelt - og det selv om den som allerede befinner seg i kollektivfeltet, ikke har lov til å være der.

Dersom kollektivfelt ikke opphører ved å munne inn i annet felt, men fysisk løper videre som et parallelt felt i form av et vanlig kjørefelt, vil kjøretøy som holder seg i dette feltet, ikke foreta noen plassendring i sideretning. Det vil derimot kjørende måtte gjøre som kommer fra et annet parallelt felt og som vil skifte over til slikt felt.

*Fletting ved sammen-
smelting av kjørefelt
i samme retning*

Når to vanlige felt i samme kjøreretning går over til å bli bare ett felt, ble feltet nærmest vegkanten (det høyre) etter 1957-reglene regnet som gjennomløpende. Dette innebar at

den som kjørte i venstre felt, var den som skiftet felt og dermed hadde vikeplikt. Prioriteringen mellom kjørefeltene kunne likevel være ordnet annerledes ved skilting.

I tredje ledd er det nå i stedet gjort gjeldende en bestemmelse som vi kan kalle en fletteregel, eller kjøring etter glidelåsprinsippet. Kjørende som befinner seg i vanlige kjørefelt i samme retning, der disse feltene "smelter sammen", skal gjensidig tilpasse farten slik at de vekselvis kan fortsette kjøringen uten unødig å hindre eller forstyrre hverandre.

*Skilt 530
Sammenfletting*

Bl.a. på grunn av denne regelen er det innført en del opplysningsskilt i skiltforskriften § 12. Et av dem, nr. 530 Sammenfletting, angir at to kjørefelt føres sammen til ett med gjensidig tilpassing i samsvar med trafikkreglenes bestemmelser.

Vegoppmerking

Piler som angir feltskifte (skiltforskriften § 22 bokstav C nr. 1034 tredje ledd), skal ikke brukes i forbindelse med flette-strekninger. Kjørefeltlinje (skiltforskriften § 22 bokstav A nr. 1000) skal avsluttes ved flette-strekningens begynnelse.

*Fletting selv om
skilt ikke finnes*

Skulle det forekomme at vanlige kjørefelt går sammen uten at det finnes noe skilt, gjelder likevel fletteregelen - og det selv om vegens utforming ikke er tilpasset denne regelen.

*Bare ved vanlige
kjørefelt*

Regelen i tredje ledd gjelder bare når antallet "vanlige" kjørefelt i samme retning reduseres. Såkalt forbikjøringsfelt regnes som vanlig kjørefelt.

*Kollektivfelt og
sykkelfelt er ikke
vanlige felt*

Kollektivfelt og sykkelfelt er ikke vanlig kjørefelt i trafikkreglenes for-stand. Slike felt er nemlig reservert for bestemte trafikantgrupper.

*Skilt 532 Kjørefelt
slutter*

Til bruk i situasjoner der regelen i tredje ledd ikke skal anvendes er det innført et opplysningsskilt 532 Kjørefelt slutter.

Foruten når kollektivfelt munner inn i parallelt, vanlig kjørefelt skal skilt 532 også brukes i andre tilfeller av kjørefelt-avslutninger hvor det altså skal gjelde vikeplikt ved feltskifte. Dette skal gjøres ved feltavslutning på veg med tre eller flere kjørefelt i samme retning, og når et felt stenges på

grunn av vegarbeid og det ikke er mulig å utforme innsnevringen slik at fletteregelen kan benyttes.

Nr. 2

En har forlatt fremmedordene aksellerasjon og retardasjon som tidligere var i bruk i trafikkreglene. Nå heter det "felt for fartsøkning" og "felt for fartsreduksjon".

Fletting ved kjøring ut fra fartsøkingsfelt

Ved revisjon i 1978 kom det inn i trafikkreglene en bestemmelse om gjensidig tilpassing ved kjøring ut fra fartsøkingsfelt. I og med at kjørende på den vegen det skulle kjøres inn på skulle lette utkjøringen fra fartsøkingsfeltet, var det etter ordlyden ikke ubetinget vikeplikt i disse tilfellene. Men det var likevel fortsatt kjørende i fartsøkingsfeltet som var pålagt den strengeste aktsomhet, idet dette feltet skulle forlates så snart det kunne skje "uten fare eller unødig ulempe". Imidlertid ble fartsøkingsfelt skiltet med vikeplikt. Dette satte da bestemmelsen i trafikkreglene på en måte til side, og det ble motstrid mellom reglene.

I første ledd er passusen om at feltet for fartsøkning skal forlates så snart det kan skje uten fare eller unødig ulempe blitt sløyfet. Dermed er det gjort klart at det ikke skal gjelde vikeplikt i forbindelse med riktig (fartstilpasset) kjøring ut fra slikt felt. Vil man på det enkelte sted ha vikeplikt, må dette skiltes.

Poenget er at kjørende i begge felt skal tilpasse farten slik at kjøretøyene fra de to felt kan gli mest mulig annenhver en inn i en rekke før innsnevringen.

Den som kjører på hovedvegen, har altså et eget, selvstendig ansvar for at utkjøringen fra fartsøkingsfeltet kan gjennomføres trygt. Om nødvendig skal han redusere farten, eller han kan om mulig kjøre over i venstre felt.

Det er flere grunner til at flettereglene i første ledd og i nr. 1 tredje ledd har fått forskjellig ordlyd:

Der to vanlige felt går sammen til ett, vil fartsulikheten mellom trafikkstrømmene i hvert felt være relativt liten, når en forutsetter at fartsgrensene overholdes. På veger med to

felt i samme retning vil en ofte oppleve stor trafikk i begge felt. "Gjensidig" og "vekselvis" vil derfor språklig illustrere hva som ønskes oppnådd, nemlig jevn flyt.

Selv om ordet "vekselvis" ikke må tolkes som "annenhver", er det likevel unaturlig å bruke det i forbindelse med fartsøkingsfelt. Trafikken i slike felt vil som oftest være mye mindre enn trafikken på hovedvegen. Beskrivelsen "gjensidig" i samme forbindelse ville heller neppe vært helt treffende. Fletting fra fartsøkingsfelt har et vilkår som mangler der to felt går sammen til ett - at kjørende i fartsøkingsfelt skal ha tilpasset seg farten på hovedvegen.

Den relative fartsforskjell vil i utgangspunktet også være større her enn der to felt går sammen til ett. Denne forskjellen er det i hovedsak tillagt den kjørende i fartsøkingsfeltet å utlikne.

Veger med fartsøkingsfelt vil ofte ha to kjørefelt i samme retning. Ved om mulig å kjøre over i venstre felt vil en ha gjort tilstrekkelig for å lette utkjøring fra fartsøkingsfeltet.

Skilt 531 Felt for fartsøkning

Felt for fartsøkning skal være skiltet. Til bruk her har man innført opplysningskiltene 531. Disse skilt angir at fartsøkingsfelt føres inn på annet kjørefelt med gjensidig tilpassing i samsvar med trafikkreglens bestemmelser.

Skilt 531.1 settes opp på den gjennomgående veg. På forkjørsvog varsler dette skiltet om at trafikkreglens bestemmelser om kjøring ved fartsøkingsfelt gjelder, det vil si at kjørende i fartsøkingsfeltet ikke er pålagt vikeplikt. For å unngå misforståelser skal skilt 206 Forkjørsvog ikke gjentas umiddelbart etter avslutning av fartsøkingsfeltet. Dersom alle kryss på en vegstrekning har fartsøkingsfelt med skilt 531, skal skilt 206 ikke gjentas mellom kryssene.

Skilt 531.2 settes opp på tilkjøringsvegen til fartsøkingsfeltet.

Vegoppmerking

Der skilt 531 settes opp, er det i området der det skal flettes ikke vegoppmerking mellom fartsøkingsfeltet og feltet det skal flettes med.

*Fartsøkningsfelt
uegnet for fletting
har beholdt skilt
202 Vikeplikt*

Bare fartsøkningsfelt som er egnet for fletting, skal ha skilt 531. Det vil si fartsøkningsfelt som har tilstrekkelig god standard til at bestemmelsene i første ledd kan følges. Uegnede steder har beholdt vikepliktskilt. Det skal ikke forekomme fartsøkningsfelt som er uskiltet.

*Fletting bare inn i
nærmeste felt på
hovedvegen*

Denne fletteregelen gjelder bare kjøring fra fartsøkningsfeltet og inn i det nærmeste felt. Vil en kjøre videre over i et annet felt, gjelder vikeplikt ved feltskifte etter nr. 1 første ledd.

*Kjøring inn på felt
for fartsreduksjon*

Nr. 2 annet ledd om bruk av felt for fartsreduksjon er forenklet i forhold til 1957-reglene ved at den selvsagte regel om riktig feltbruk før kjøring inn på fartsreduksjonsfeltet er utelatt.

§ 9 Særlige plikter overfor gående

1. *Kjørende skal la gående få tilstrekkelig plass på vegen.*
2. *Kjørende som krysser gangveg eller fortau, har vikeplikt for gående. Det samme gjelder kjøring på gågate eller gatetun.*

Ved gangfelt hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikklyssignal, har kjørende vikeplikt for gående som befinner seg i gangfeltet eller er på veg ut i det.

3. *Den som vil kjøre forbi til høyre for sporvogn ved holdeplass uten trafikkø, skal stanse og gi fri veg for passasjer som stiger av eller vil stige på.*

Det samme gjelder for syklende som vil kjøre forbi til høyre for buss ved holdeplass.

4. *Kjørende skal unngå stans på gangfelt.*

Dette nummer gjelder også for fører av sporvogn.

Jf. § 19

Samtidig som § 9 pålegger kjørende særlige plikter i forhold til gående, er gåendes atferd regulert i § 19. Disse to paragrafene må derfor ses i sammenheng.

Sporvogn

Med unntak av nr. 4 om å unngå stans på gangfelt er § 9 ikke gjort gjeldende for sporvognførere, jf. § 2 nr. 5 første ledd.

Dette har sammenheng med at andre trafikanter, derunder gående, etter § 10 nr. 2 skal gi fri veg for sporvogn. Men grunnreglene i vegtrafikkloven § 3 gjelder for fører av sporvogn. Dette innebærer at også slik fører alltid må ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så han ikke volder skade eller fare for gående og slik at han ikke unødigg hindrer eller forstyrrer dem.

Nr. 1

Tilstrekkelig plass for den gående

Uttrykket "tilstrekkelig plass" stiller betydelig større krav til den kjørende enn bare plass nok til å unngå et direkte sammenstøt. Den gående har krav på så stor avstand at han kan føle seg trygg og ikke blir sjenert av luftdrag fra kjøretøyet. Det skal være en sikkerhetsmargin i avstanden slik at den gående ikke kommer i fare om han f.eks. snubler og må ta et skritt til siden. Blir det ikke tilstrekkelig plass, må en ikke kjøre forbi den gående. Om nødvendig må en stanse.

Nr. 2

Oppfyllelse av vikeplikt

Om oppfyllelse av vikeplikt gjelder det som er fastsatt i § 7 nr. 1. Vi viser til det som er sagt ovenfor til denne bestemmelsen.

Første ledd endret 6. mars 1998

I første ledd er "gangbane" utelatt ved endring 6. mars 1998. Dette har sammenheng med endringen av definisjonen i § 1 nr. 1 bokstav f. Om dette vises til det som er sagt ovenfor til denne bestemmelsen.

Kryssing av fortau, gangveg

Etter første ledd første punktum har den kjørende vikeplikt overfor gående når han krysser steder som er forbeholdt dem, nemlig fortau eller gangveg.

Gågate, gatetun

Vikeplikt overfor gående gjelder etter første ledd annet punktum ved all kjøring på gågate eller gatetun - ikke bare ved kjøring inn på eller over slike arealer. Begge disse "fredede" gatetyper har så mye til felles at det er riktig å ha samme regler når det gjelder prioritetsforholdet mellom gående og kjørende.

Gågater skiltes med trafikkskilt 306.1 Forbudt for motorvogn (skiltforskriften § 8). Dermed er det adgang til å sykle slike steder, men altså med vikeplikt overfor gående.

Gatetun er angitt med opplysningsskilt 540 (skiltforskriften § 12).

Gangfelt - vikeplikt

Bestemmelsen i annet ledd pålegger vikeplikt overfor gående som befinner seg i gangfelt eller er på veg ut i det. Dette siste må omfatte ikke bare gående som fysisk beveger seg ut i gangfeltet, men også den som er i nærheten av det og er klar til å gå så snart trafikkforholdene tilsier det.

Som det fremgår av § 2 nr. 3 regnes som gående også den som går på ski eller rulleski, fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke, leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy (f.eks. rullebrett eller rulleskøyter). Vikeplikten gjelder altså overfor alle slike trafikanter.

Vikeplikten gjelder ikke i forhold til gangfelt hvor trafikken reguleres av politi eller ved trafikklyssignal. Her vil de gående være tilstrekkelig tilgodesett ved de bestemmelser som gjelder ved slike reguleringer.

Gangfelt angis med brede, hvite linjer i vegens lengderetning (skiltforskriften § 22 bokstav B nr. 1024) og med opplysningsskilt 516 (skiltforskriften § 12). Når gangfelt forekommer hyppig i bymessige strøk, brukes bare vegoppmerking og ikke skilt. Det samme gjelder gangfelt som er sikret med trafikklyssignal.

Gangfelt kan forvarsles med fareskilt 140. Avstanden til gangfeltet er alltid angitt på underskilt (Skiltforskriften § 4).

Nr. 3

Sporvognsholdeplass uten trafikkøy

Noen steder er holdeplass for sporvogn plassert slik at passasjerene må stige av og på ute i kjørebanelen uten at de har noen trafikkøy å oppholde seg på. Kjørende må da være særdeles varsomme. Når en eller flere står på fortauet og venter, må den kjørende stanse med en gang sporvognen kommer inn i holdeplassområdet - før sporvognen er stanset. Er det ingen på fortauet, må den kjørende likevel ha stanset før sporvognen stanser, av hensyn til avstigende passasjerer.

Annet ledd tilføyd ved endring 6. mars 1998

Annet ledd er tilføyd ved endring 6. mars 1998. Bakgrunnen er at vi etter hvert har fått en rekke bussholdeplasser hvor syklende kan passere til høyre for bussen. Det er derfor vik-

tig med en bestemmelse om fri veg for gående til og fra buss. Bestemmelsen vil dekke ulike stedlige forhold - slik som sykkelfelt anlagt mellom bussholdeplass og fortau, sykkelveg som ligger helt inn til holdeplass, og fortau som nyttes til sykling.

Nr. 4

Gangfelt - stans

Regelen her gjelder utelukkende ufrivillig stans på grunn av trafikforholdene, motorstopp mv. Parkering eller stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing er forbudt på eller foran gangfelt etter § 17 nr. 1 bokstav d.

Det kreves at kjørende skal unngå å stanse på gangfelt. Det er hensynet til de gåendes sikkerhet og mulighet for å komme fram som ligger til grunn for denne bestemmelsen.

Stans i vegkryss fordi en har vikeplikt må om mulig gjøres foran gangfelt. I tett trafikk må en ikke kjøre inn på gangfelt før en er sikker på å komme over det uten stans. I enkelte kryss kan imidlertid siktforholdene være så dårlige at en er nødt til å kjøre inn på gangfeltet for i det hele å få oversikt. Her som ellers må en da passe på å slippe fram gående før en kjører inn på gangfeltet.

Det er rimelig at denne regelen også gjelder for fører av sporvogn.

§ 10 Fri veg

1. *Trafikant skal gi fri veg for utrykningskjøretøy når føreren varslers med blinkende blått lys. Om nødvendig skal trafikanten stanse.*
2. *Trafikant skal gi fri veg og om nødvendig stanse for sporvogn og for jernbanetog.*

Før passering av planovergang skal trafikant være oppmerksom på om jernbanetog eller sporvogn nærmer seg.

Dette gjelder selv om overgangen er særskilt sikret. Kjørende skal holde så liten fart at stans om nødvendig kan skje i trygg avstand fra overgangen.

3. Trafikant må ikke hindre eller forstyrre gående i gruppe under tilsyn av leder, prosesjon, begravelsefølge, militær kjøretøykolonne eller sivilforsvarskolonne.
4. Nr. 1 og 3 i denne paragraf gjelder også for fører av sporvogn.

Gjelder alle kategorier trafikanter

Bestemmelsene i § 10 omfatter alle kategorier trafikanter. Dette innebærer f.eks. at fotgjenger har samme plikt til å gi fri veg for utrykningskjøretøy, sporvogn, tog, prosesjon osv. som kjørende.

Nr. 1

Utrykningskjøretøy

Plikten til å gi fri veg inntre når utrykningskjøretøy varsler med blinkende blått lys - selv om det ikke brukes særskilt lydsignal. Etter § 14 nr. 3 første ledd brukes slikt lydsignal bare når det er nødvendig, og da i tillegg til blinkende blått lys.

Alle andre trafikanter skal vike ut til siden og om nødvendig stanse. Føreren av utrykningskjøretøyet trenger mest mulig av vegen til sin rådighet. Det er viktig for ham å vite hvor han "har" de andre trafikantene, slik at han kan innrette kjøringen på å komme både hurtigst og sikrest mulig fram. Samtidig må han regne med at andre trafikanter ikke alltid oppfatter signalene fra utrykningskjøretøyet, og ta hensyn til denne muligheten.

- på veg med to felt i kjøreretningen

For å få gitt utrykningskjøretøy fri veg på kjørebane med to kjørefelt i kjøreretningen kan det anbefales at det slippes fram mellom de to feltene, altså ved at trafikantene lager tilstrekkelig plass midt i kjørebanelen.

Nr. 2

Fri veg for sporvognunntak

Fra regelen i første ledd om at trafikant skal gi fri veg og om nødvendig stanse for sporvogn gjelder følgende unntak:

- a) Etter § 10 nr. 4 skal fører av sporvogn gi fri veg for utrykningskjøretøy og for prosesjon, militær kjøretøykolonne mv.

b) Skiltene 202 Vikeplikt og 204 Stopp gjelder for fører av sporvogn ifølge skiltforskriften § 1 nr. 7 jf. trafikkreglene § 2 nr. 5 annet ledd.

Når det gjelder rundkjøringer, vil skilt 202 pålegge også sporvognsfører som vil kjøre inn i rundkjøringen, vikeplikt overfor kjørende som befinner seg der.

Trafikkreglene § 10 nr. 2 første ledd vil imidlertid få anvendelse når sporvognen er kommet inn i rundkjøringen. Det vil si at trafikant som befinner seg der, må gi sporvognen fri veg når denne f.eks. har krysset den sentrale trafikkøya og skal ut av rundkjøringen.

*Planovergang -
forenklinger i forhold
til 1957-reglene*

Påbudet om bruk av parkeringslys ved stans i mørke for tog som nærmer seg, er blitt ansett av så vidt liten sikkerhetsmessig betydning at det er sløyfet. Norge var for øvrig alene om å ha en slik bestemmelse, som heller ikke finnes i Wienkonvensjonen av 8. november 1968 om vegtrafikk.

Det uttrykkelige forbudet mot forbikjøring like foran eller på planovergang i 1957-reglene er utelatt som overflødig ved siden av de øvrige regler om forbikjøring.

De vesentligste tiltak som kan iverksettes for å hindre uhell på planoverganger, vil være sikring og skilting på stedet. Utformingen av trafikkreglene om passering av planovergang er derfor gjort betydelig mer kortfattet og med en noe annen språkbruk enn i de tilsvarende tidligere regler.

- definisjon

Etter definisjonen i § 1 nr. 1 bokstav j er planovergang sted hvor veg og jernbane krysser hverandre i samme plan. Dette gjelder også sporveg på særskilt banelegeme.

- skilt

Planovergang varsles med fareskilt 134.1 når overgangen er sikret med bom eller grind (skiltforskriften § 4). Har overgangen ikke bom eller grind, brukes fareskilt 134.2. Som underskilt brukes avstandsskilt 136.3. Tilsvarende skilt med to og en skråstrek er dessuten satt opp alene på 2/3 og 1/3 av avstanden mellom skilt 134 og planovergangen. Ved selve planovergangen finner vi skilt 138.1 når banen er enkeltsporet, og 138.2 når banen har flere spor.

- *lyssignal*

Planovergang er som regel sikret med lyssignalanlegg. Rødt blinksignal viser ett eller to vekselvis blinkende røde lys. Trafikant må ikke passere signalet. Stans skal skje ved stopplinjel eller i betryggende avstand foran signalet. Hvitt blinksignal angir at planovergangen kan passeres i samsvar med trafikkreglernes bestemmelser. Hvitt blinksignal er alltid plassert sammen med rødt blinksignal, og viser at signalanlegget er i drift (Skiltforskriften § 24 nr. 2 - 3).

- *undersøkelsesplikt*

Etter trafikkreglene har en trafikant ikke lov til å stole på det blinkende hvite lyset. Selv om overgangen er sikret med bom eller lys, må en alltid undersøke om tog eller sporgvogn nærmer seg. Det kan være oppstått feil ved sikringsanlegget.

- *liten fart*

Det skal alltid kjøres med liten fart når en nærmer seg planovergang. Dette er nødvendig for at den som kjører, kan bli i stand til å gjøre tilstrekkelige observasjoner, og for å kunne stanse i tide når det er nødvendig.

Nr. 3

Prosesjon, militærkjøretøykolonne mv. må ikke hindres eller forstyrres

At trafikant ikke må "hindre eller forstyrre" noen av de grupper som er omhandlet i nr. 3, innebærer at hver enkelt deltaker eller kjøretøy skal kunne beholde sin plass i formasjonen og følge dens tempo uhindret. Imidlertid vil regelen ikke være til hinder for at kryssende trafikk passerer gjennom luker i formasjonen når de gir tilstrekkelig sikkerhetsmargin til det. Heller ikke vil det være forbudt å kjøre inn i slike luker i en kjøretøykolonne, f.eks. etter forbikjøring eller inn fra sideveg. Overfor kjøretøykolonner betyr dette at andre kan forholde seg som om kolonnen kjørte på forkjørsveg. Ytterligere restriksjoner av hensyn til kolonnen kan dog skje ved politiets eller militærpolitiets regulering.

Plikter som påhviler deltakere i kolonne og prosesjon

Andre trafikanters plikter etter nr. 3 fritar ikke noen fører i kjøretøykolonne eller deltaker i prosesjon mv. fra å overholde trafikkreglene som selvstendig trafikant. De plikter som disse har overfor andre trafikanter, bortfaller først når den enkelte andre trafikant tydelig har vist at han vil holde tilbake.

At en kjører i kolonne, gir heller ikke rett til f.eks. å kjøre mot rødt lys. I praksis vil forholdene være vesentlig ulike for kjø-

retøykolonne og for gående i samlet gruppe. En prosesjon av gående vil som regel være godt synlig og lett å oppfatte som en enhet, og andre trafikanter vil normalt regne med at den beveger seg som en samlet enhet. En kjørende som fra siden eller bakfra nærmer seg en kjøretøykolonne, vil derimot som regel bare se ett eller to kjøretøyer, og det er usikkert om han vil oppfatte dette som en kolonne. En regel som den det her gjelder, kan ikke gi noen sikkerhet mot avbrytelser. Den enkelte fører i kolonnen må derfor stadig være forberedt på å overholde sine plikter som om han kjørte alene.

Definisjon av militær kjøretøykolonne og sivilforsvarskolonne

Sivilforsvarskolonne er likestilt med militær kjøretøykolonne, jf. definisjonen i § 1 nr. 1 bokstav i.

Sivilforsvarskolonne merkes på samme måte som militær kjøretøykolonne - med blått flagg eller lys på forreste kjøretøy og med grønt flagg eller lys på bakerste kjøretøy. Dermed vil andre trafikanter få tydelig beskjed om at det dreier seg om en kolonne som de etter trafikkreglene har plikt til å gi fri veg.

Skilt "Militær kolonne"

I tillegg til det som fremgår av definisjonen vil det på første og bakerste kjøretøy i kolonnen være festet et lysreflekterende skilt med tekst "Militær kolonne" i sorte bokstaver på hvit bunn.

Militær tauing på ski eller sykkel

Under militær tauing på ski eller sykkel på offentlig veg i mørke vil sistemann i hvert tau bære rødt refleksglass eller lommelykt med rødt lys på ryggen. Dette er ikke nødvendig ved hjulrytteravdelinger hvis sykkelen har refleksglass.

Militær enhet til fots

Militær enhet som beveger seg til fots, vil dekkes av kategorien "gående i gruppe under tilsyn av leder".

§ 11 Rygging og vending

1. Den som rygger eller vender, har vikeplikt for annen trafikanter. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på eller fører ved selvsyn har forvissnet seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade.
2. Rygging eller vending er forbudt på motorveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg.

Nr. 1

Vikeplikt overfor andre trafikanter

Denne vikeplikten går foran annen vikeplikt. På sin side må andre trafikanter etter grunnreglene ta hensyn til den som rygger eller vender.

Annet punktum endret 6. september 1996

Nr. 1 er endret 6. september 1996. Med virkning fra 1. oktober samme år har annet punktum fått en tilføyelse med alternativet
"- - eller fører ved selvsyn har forvissnet seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade".

Før endringen førte ordlyden i denne bestemmelsen til at den som rygget eller foretok vending, ved utilstrekkelig utsikt alltid måtte ha en annen til å passe på. Dette kunne by på praktiske problemer. Det må være nok at føreren ved selvsyn har skaffet seg den vissheten som kreves. Bruken av "forvissnet seg" setter strengere krav til førerens aktsomhet.

Undersøkelsesplikt før rygging eller vending

Verken rygging eller vending er tillatt uten at føreren er sikker på at manøveren kan skje uten fare, hinder eller forstyrrelse for andre. Vissheten om dette må være til stede i det øyeblikk ryggingen eller vendingen foretas. Herunder må føreren vurdere mulighetene for at situasjonen rundt kjøretøyet raskt kan endre seg.

Hva som er tilstrekkelig utsikt, må bero på et konkret skjønn som er basert på siktforholdene fra førerplassen i vedkommende kjøretøy og på forholdene på stedet.

TV-overvåking

Spørsmål har vært reist om utsikten under rygging vil kunne bli tilstrekkelig ved bruk av fjernsynsutstyr. Om dette har Vegdirektoratet uttalt at det vil avhenge av hvor kameraet plasseres, hvor stor vinkel det dekker, og førerens evne til å koordinere sanseinntrykkene. Slikt utstyr kan være tilstrekkelig dersom:

- kjøretøyet er forsynt med speilutrustning som dekker de "blindsonene" på siden som føreren ikke får dekket fra førerettet,
- det nyttes tv-utstyr som dekker et område som også overlappes av de utvendige speil og dekker en strekning fra kjøretøyet og bakover på omtrent 10 meter.

Direktoratet kan likevel ikke se bort fra at det i enkelte situasjoner likevel vil være utelukket å rygge eller vende på forsvarlig måte uten medhjelper. En må heller ikke se bort fra at bruk av tv-utstyr kan skape falsk trygghetsfølelse hos føreren.

Absolutt krav til visshet

Plikten til å forvise seg om at rygging eller vending kan skje uten fare, hinder eller forstyrrelse for andre, er absolutt. Rettspraksis er her streng. Et eksempel:

I et tilfelle med en varebil med avblendede sidevinduer og bakvindu hadde føreren bare sikt bakover ved hjelp av sidespeilene. Dette medførte en blindsoner bak bilen. I alle tilfeller var det da klart uaktsomt å starte rygging uten å kontrollere at blindsonen var fri for andre trafikanter (Rt. 1995 side 1781).

Skade på medhjelper

Under rygging av renovasjonsbil med to erfarne medarbeidere bak på stigtrinet ble en av dem skadet ved sammenstøt med en stolpe. Det var etablert som rutine at disse medarbeiderne skulle varsle føreren under rygging. Føreren ble ikke ansett å ha overtrådt bestemmelsene om rygging (Rt. 1978 side 1510).

Samme resultat har Høyesterett kommet til i et tilfelle der medhjelper som skulle holde oppe lem på lasterampe under rygging av et vogntog, hadde plassert seg slik at han ble klemt ihjel ved ryggingen. Det ble lagt til grunn at vogntogets fører hadde oppført seg så hensynsfullt og vært så aktpågivende som man i en slik situasjon kunne forvente av en erfaren fører (Rt. 1980 side 728).

Forbudsskilt 332

Forbud mot å vende kan være angitt ved skilt 332. Forbudet gjelder til og med første vegkryss (Skiltforskriften § 8).

Forbudet gjelder ikke bare U-sving, men også andre former for vendingsmanøvrer - f.eks. rygging inn på eller ut av kryssende veg eller avkjørsel for å gjennomføre vendingen.

§ 12 Forbikjøring

1. Forbikjøring skal skje til venstre. Likevel skal følgende gjelde:
 - a) Når forankjørende svinger til venstre eller tydelig forbereder slik sving, skal forbikjøring skje til høyre.
 - b) Forbikjøring av forankjørende eller stillestående sporvogn kan foregå til høyre.
 - c) Er trafikken så tett at kjøretøyene opptar alle kjørefelt i kjøreretningen og kjøres med en fart som er bestemt av kjøretøyet foran, kan kjøretøy i ett felt kjøre forbi til høyre for kjøretøy i annet felt.
 - d) Kjørende i kjørefelt som er forbeholdt bestemte trafikanter, kan kjøre forbi til høyre for kjøretøy i annet felt.
2. Før forbikjøring skal kjørende forvise seg om at
 - a) vegen er fri for hinder på tilstrekkelig lang strekning framover,
 - b) den forankjørende ikke har gitt tegn om forbikjøring,
 - c) ingen bakenforkjørende har begynt å kjøre forbi ham,
 - d) det åpenbart lar seg gjøre å komme inn i trafikkstrømmen igjen uten å forstyrre den.
3. Den som har kjørt forbi til venstre, skal svinge til høyre igjen når forbikjøringen er avsluttet uten å volde fare for eller hindre eller unødig forstyrre den forbikjørt.
4. Når noen vil kjøre forbi til venstre, skal forankjørende holde så langt til høyre som mulig, og ikke øke farten. Når kjøretøyet beveger seg sakte eller tar stor plass, og vegen er uoversiktlig eller har motgående trafikk, skal føreren om nødvendig vike til høyre og sette ned farten eller stanse.
5. Forbikjøring er forbudt like foran eller i vegkryss.

Dette gjelder ikke

 - a) på kjørebane med to eller flere kjørefelt i kjøreretningen,
 - b) ved forbikjøring til høyre fordi forankjørende svinger til venstre eller tydelig forbereder slik sving,
 - c) når trafikken i krysset reguleres av trafikklyssignal eller politi,
 - d) når trafikken på kryssende veg er pålagt vikeplikt ved offentlig trafikkskilt.

Forbikjøring er forbudt der sikten er hindret ved bakke-topp, kurve eller på annen måte. Unntatt er forbikjøring i kjørefelt der motgående trafikk ikke er tillatt.

Bestemmelsene i dette nummer gjelder så langt de passer også ved forbikjøring av sporvogn. De gjelder ikke ved forbikjøring av tohjulskjøretøy som er plassert til høyre i kjørefeltet.

6. *Kjørende som nærmer seg gangfelt, må ikke kjøre forbi kjøretøy eller sporvogn som hindrer noen del av sikten til gangfeltet.*

Hvordan paragrafen er utformet

For trafikkikkerheten må det antas å ha betydning at trafikreglene inneholder klare og forholdsvis detaljerte bestemmelser om forbikjøring. Disse bestemmelsene ble revidert i 1978 og bygget opp etter mønster av den danske færdselslov. Wien-konvensjonen om vegtrafikk stiller også krav til den nasjonale lovgivning om detaljerte forbikjøringsbestemmelser.

Paragrafen er redigert slik at bestemmelsene om forbikjøring er søkt klargjort i de enkelte faser av denne manøver. Innledningsvis gis reglene om på hvilken side forbikjøring skal skje. Deretter spesifiseres vilkårene for den forbikjørende før, under og etter forbikjøringen, hvorefter reglene for den forankjørende trekkes opp. Videre er det gitt spesifiserte forbud mot forbikjøring. Paragrafen avsluttes med bestemmelse om forbikjøring like foran eller på gangfelt.

Begrepet forbikjøring

Begrepet forbikjøring er ikke blitt definert. Det må likevel omfatte alle de tilfeller der to kjøretøyer som er i bevegelse, bytter plass i lengderetning, uansett om de hele tiden kjøres i hvert sitt kjørefelt. Utenfor begrepet faller passering av kjøretøy som er parkert, eller som er stanset av andre grunner enn selve trafikken. Et unntak her følger av nr. 1 bokstav b hvorefter regelen der også gjelder når sporvogn står stille f.eks. på holdeplass for av- eller påstigning. Her brukes altså ordet forbikjøring i en videre betydning enn ellers.

Å passere kjøretøy som er stanset av trafikkmessig årsak, f.eks. av hensyn til kryssende trafikk, anses altså som forbikjøring (Rt. 1982 side 1124).

Trafikkreglernes bestemmelser om forbikjøring kommer til anvendelse selv om forbikjøringen ikke lykkes, og selv om føreren forgivevis forsøker å bremse opp før kjøretøyene er kommet i umiddelbar nærhet av hverandre (Rt. 1953 side 347).

Ikke alle situasjoner er regelfestet

Trafikkreglene av 1957 inneholdt en bestemmelse om at forbikjøring av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende arbeid på eller ved veg, kunne foretas slik det passet best etter forholdene dersom det ble vist særlig aktsomhet. Dette er noe som gir seg selv og derfor ikke lenger er nevnt. I forbindelse med forbikjøring kan det også ellers oppstå særlige situasjoner som det vil være riktigst å overlate til trafikantene å løse uten noen spesiell regel.

Nr. 1

På hvilken side?

I dette nummer gis reglene om på hvilken side forbikjøring kan eller skal foregå. Hovedregelen er at forbikjøring skal skje til venstre. Forbikjøring til høyre er forbudt i andre situasjoner enn de som er uttrykkelig nevnt.

Forankjørende som vil til venstre

Bokstav a forbyr forbikjøring på venstre side av en forankjørende som svinger til venstre eller tydelig forbereder slik sving. Hensikten med dette er å hindre fare for sammenstøt mellom de to kjøretøyene.

Med mindre den forankjørende både har gitt tegn og har trukket over mot venstre vil det neppe være tydelig at den forankjørende forbereder sving til venstre. Dersom den forankjørende bare gjør en av delene, vil det som regel være rimelig tvil om hva han egentlig har tenkt å foreta seg. Da vil enhver forbikjøring være farlig og følgelig forbudt, jf. nr. 2 bokstav a.

Når skilt 334 er satt opp

Selv om trafikkskilt 334 Forbikjøringsforbud er satt opp på vedkommende sted, er ikke dette til hinder for at forbikjøring til høyre kan skje når det er lovlig etter trafikkreglene (skiltforskriften § 8).

Forbikjøring av sporvogn

Etter 1957-reglene var det påbudt å forbikjøre forankjørende eller stillestående sporvogn til høyre når skinnene lå slik at det var plass til det. Dette påbudet gjaldt selv om et parkert kjøretøy hindret forbikjøring til høyre.

Forbikjøring av sporvogn til venstre innebærer en særlig fare dersom en annen sporvogn kan komme i motsatt retning. Siden skinnenes plassering varierer, kan man likevel ikke utelukke forbikjøring av sporvogn til venstre. Trafikkreglene er nå enklere ved at det i bokstav b er uttrykt en generell adgang til forbikjøring til høyre.

Den som vil kjøre forbi til høyre for sporvogn ved holdeplass uten trafikkøy, skal stanse og gi fri veg for passasjer som stiger av eller vil stige på - trafikkreglene § 9 nr. 3. Om oppfyllelse av denne plikten vises til det som er sagt ovenfor til denne bestemmelsen.

Tett trafikk i alle felt i samme retning

På vegger med flere felt i samme kjøreretning er ifølge bokstav c forbikjøring til høyre bare tillatt når trafikken i alle felt er så tett at den enkelte kjørende ikke selv kan bestemme farten. Om trafikkstrømmen i et høyre felt da har mulighet for å rulle noe hurtigere enn i det eller de andre felt, vil ikke det medføre noen særlig fare i forhold til dem som kjører i felt til venstre.

"slalomkjøring" forbudt

På grunn av siktforholdene bakover til høyre fra førerplassen vil derimot sporadiske forbikjøring til høyre i større fart lett føre til alvorlige ulykker. Slik "slalomkjøring" er derfor forbudt.

Nr. 2

Vilkår for å kunne kjøre forbi

Bokstavene a - c gjelder også for kjørebane med to eller flere kjørefelt i samme retning.

Skal alvorlige trafikkulykker unngås, er det av avgjørende betydning at enhver motorvognfører etterlever bestemmelsen i bokstav a om at forbikjøring aldri må foretas hvis en ikke er sikker på at vegen er fri for hinder på tilstrekkelig lang strekning fremover.

De smertelige erfaringer viser at mange har sviktet her, enten ved å ha tatt sjanser eller ved å ha feilbedømt situasjonen. Det er ofte vanskelig å vurdere på forhånd om en forbikjøring kan gjennomføres forsvarlig. Derfor må sikkerhetsmarginen alltid beregnes meget romslig.

Den som vil foreta forbikjøring, må være oppmerksom på gående både på venstre og høyre side av vegen. Gående på høyre side betyr at forankjørende trekker over mot venstre. Dette vil gjøre forbikjøring ulovlig.

Bokstav b gir den som kjører foran i en bilrekke et visst fortrinn til forbikjøring. Hvis han gir tegn om å ville kjøre forbi, hindrer det bakenforkjørende i å starte forbikjøring. Men forankjørende får naturlig nok ikke starte forbikjøring hvis bakenforkjørende allerede har startet forbikjøring - se bestemmelsen i bokstav c. Bakenforkjørendes blotte tegngivning hindrer imidlertid ikke forankjørende i å starte forbikjøring.

Bokstav d setter som vilkår at det foran den forankjørende finnes en luke som er lang nok til at det kan kjøres inn i den uten at regelen om sikkerhetsavstand blir overtrådt.

Nr. 3

Trygg avstand i sideretning

Det følger av grunnreglene i vegtrafikkloven § 3 at det skal holdes trygg avstand i sideretningen til det kjøretøyet som blir forbikjørt.

Ved forbikjøring av syklende er det viktig at denne får særlig god plass. En sykkel lar seg ikke styre helt presist. Dessuten vil luftpresset fra forbikjørende lett bringe sykkelen ut av balanse. Halvannen meter bør normalt være minste avstand. Kan den syklende ikke få trygg plass, må forbikjøringen utsettes.

Hensyn til den forbikjørt ved innkjøring til høyre

Etter forbikjøringen må en fortsette fremover på venstre side så lenge at det etter skiftet tilbake til høyre blir en betryggende avstand mellom kjøretøyene. Dersom det er søle eller snø på vegen, kan det være nødvendig med en vesentlig større avstand for å unngå at søle eller snø virvles opp like foran den forbikjørt. Dette krav kan i praksis innebære et forbud mot forbikjøring.

Forbikjøring av flere samtidig

På vanlig to-felts veg vil det å kjøre forbi flere forankjørende samtidig bare unntaksvis være forsvarlig. Bl.a. må siktholdene da være ekstra gunstige.

Slik forbikjøring er imidlertid vanlig på veg med to eller flere felt i samme kjøreretning. Her er det ingen møtende kjøretøyer å ta hensyn til. Men den som kjører forbi, må ta hensyn til kjørende som innhenter ham bakfra i venstre felt og som også ønsker å kjøre forbi. Her er det tale om en rimelig avveining mellom de ulemper forankjørende vil få ved å skifte felt og kanskje få vanskeligheter med å komme tilbake til venstre felt igjen senere, og bakenforkjørendes krav på å komme mest mulig uhindret fram. Bakenforkjørende må finne seg i en mindre ulempe ved at forankjørende innen kort tid gjør seg ferdig med sin planlagte forbikjøring. Det skal ikke være slik at de aller raskeste tiltrenger seg små fordeler på bekostning av vanlige kjørende. Men også de som holder god fart må i rimelig grad føye seg etter den som vil kjøre fortere. Den som mener at han kjører med høyeste tillatte fart, er ikke av den grunn fritatt for å skifte felt for å slippe andre fram.

Nr. 4

Forankjørendes plikter

Når noen vil kjøre forbi, må forankjørende holde så langt til høyre som mulig og ikke øke farten. Forbudet mot fartsøkning må tas bokstavelig. Den som holder liten fart f.eks. i kurve eller mot bakketopp, må således avstå fra normal økning av farten hvis noen bak ønsker å kjøre forbi når oversikten tillater det.

En særlig plikt til å lette forbikjøring har den som fører kjøretøy som beveger seg sakte eller tar stor plass når vegen er uoversiktlig eller har motgående trafikk. Føreren skal da om nødvendig vike til høyre og sette ned farten eller stanse.

Vegens skulder kan på nærmere vilkår nyttes til å lette forbikjøring. Om dette viser vi til det som er sagt ovenfor til § 5 nr. 1 tredje ledd. Tilsvarende må også gjelde vegutvidelse for holdeplass.

Enhver kjørende må til enhver tid holde seg orientert om mulig bakenforkjørende som måtte ønske å kjøre forbi.

§ 5 nr. 3 annet punktum krever at avstanden til forankjørende skal være slik at forbikjørende uten fare kan kjøre inn mellom kjøretøyene.

Den som kjører bak et annet kjøretøy og som ikke har tenkt å foreta forbikjøring, bør holde så god avstand at det blir tydelig for den som kjører foran at han ikke behøver å legge til rette for forbikjøring.

Nr. 5

Forbikjøring foran eller i forkjøringsregulert kryss

I første ledd bokstav d er det presisert at dette unntaket fra forbikjøringsforbudet i forbindelse med vegkryss bare skal gjelde når trafikken på kryssende veg er pålagt vikeplikt ved skilt. Dermed er det klart at unntaket bare gjelder vegkryss som er forkjøringsregulert.

Dette unntaket fra forbikjøringsforbudet like foran eller i vegkryss innebærer klare faremomenter. En fører som fra sidevegen vil svinge til høyre inn på forkjøringsveg, vil lett kunne overse muligheten for å møte en forbikjørende på sin side av vegen etter svingen. Tilsvarende vil en som skal svinge til venstre, ofte kunne se at han har klar bane fra høyre og at han har fullt trygghetsavstand til f.eks. en lastebil fra venstre, som imidlertid skjuler en forbikjørende. Adgangen til forbikjøring på forkjøringsveg i vegkryss stiller derfor meget store krav til de vikepliktige førere. Forbikjøring i motgående kjørefelt ved forkjøringsregulerte kryss bør derfor ikke foretas uten at sidevegen er fri for trafikk i retning mot krysset.

Grunnen til at det nevnte unntak fra forbikjøringsforbudet like foran eller i vegkryss er innført i Norge, er at det her er viktig med internasjonal harmonisering. Dog vil denne adgangen til forbikjøring ofte være opphevet ved at trafikkskilt 334 Forbikjøringsforbud er satt opp i forbindelse med vedkommende vegkryss.

Forbikjøring av tohjuls kjøretøy

På grunn av muligheten etter § 5 nr. 1 første punktum, jf. annet ledd i samme nummer, til å føre motorsykkel til venstre i kjørefeltet er tredje ledds annet punktum i nummeret her gitt en tilsvarende reservasjon.

Planovergang

Det tidligere uttrykkelige forbud mot forbikjøring foran eller på planovergang er sløffet som overflødig ved siden av bestemmelsen i nr. 2 bokstav a.

<i>Andre forbud mot forbikjøring - skilt 334</i>	Skilt 334 setter forbud mot å kjøre forbi motorvogn som har flere enn to hjul. Forbudet gjelder ikke forbikjøring som etter trafikkreglene kan skje til høyre. Forbudet gjelder til skilt 336 Slutt på forbikjøringsforbud eller over en strekning som er angitt med underskilt (Skiltforskriften § 8).
- gul sperrelinje	Sperrelinje er en heltrukken linje som skiller kjørefelt. Det må ikke kjøres til venstre for gul sperrelinje (Skiltforskriften § 22 bokstav A nr. 1004).
- sperreområde	Det må ikke kjøres på sperreområde begrenset av heltrukken linje (skiltforskriften § 22 bokstav A nr. 1014).
- gul varsellinje	Gul varsellinje angir at sikten fremover er for kort til vanlig forbikjøring (skiltforskriften § 22 bokstav A nr. 1002).
- rødt lys i form av kryss	Rødt lyssignal i form av kryss som er opphengt over kjørefelt for å regulere kjøreretningen, angir at det er forbudt å nytte feltet i retning mot signalet (skiltforskriften § 23 nr. 9). Dermed er det forbudt å nytte slikt felt til forbikjøring i retning mot signalet.
Nr. 6	
<i>Gangfelt</i>	<p data-bbox="319 914 952 1042">En bestemmelse av denne art ble innført i trafikkreglene ved endringer i 1978. Man ønsket her strenge regler for mest mulig effektivt å bekjempe de mange tragiske ulykker i gangfelt som følge av forbikjøring.</p> <p data-bbox="319 1058 952 1281">Senere framkom det kritikk om at bestemmelsen var utformet for absolutt. Bl.a. het det i bestemmelsen at "Forbikjøring av kjøretøy eller sporvogn like foran gangfelt eller på gangfelt er forbudt". Tatt på ordet ville dette lett føre til at kjørende på flerfelts veg kunne få vansker med overhode å komme videre på lovlig vis når nabofeltet i samme kjøreretning var fylt av større kjøretøyer.</p> <p data-bbox="319 1313 952 1407">Bestemmelsen har nå en mer nyansert ordlyd, som for øvrig tilsvare det som er blitt anbefalt som en felles nordisk bestemmelse.</p>

§ 13 Særlige bestemmelser om kjørefarten

1. Kjørende må kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring.
2. Kjørende plikter i særlig grad å holde tilstrekkelig liten fart og om nødvendig stanse straks ved passering av
 - a) barn som oppholder seg på eller ved vegen,
 - b) skolepatrulje,
 - c) person som nytter hvit stokk eller førerhund for blinde,
 - d) annen person som kan antas å lide av lyte eller sykdom som hemmer ham i trafikken,
 - e) sporvogn eller buss som har stanset eller holder på å stanse ved holdeplass.
3. På gågate eller gatetun må det ikke kjøres fortere enn i gangfart.
4. På vegstrekning med særskilt fartsgrense høyere enn 80 km i timen må motorvogn med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer eller motorvogn med tilhenger ikke kjøres fortere enn 80 km i timen.
5. Motorvogn som har tilhenger uten bremses, må ikke kjøres fortere enn 60 km i timen når tilhengeren har aktuell totalvekt 300 kg eller mer.
6. Denne paragraf gjelder så langt den passer også for fører av sporvogn.

§ 13 utfyller og konkretiserer vegtrafikkloven § 6 første ledd

Som det fremgår av overskriften inneholder § 13 bestemmelser som utfyller og konkretiserer de generelle fartsreglene i vegtrafikkloven § 6 første ledd. Av lovtekniske grunner er imidlertid gjentakelser av disse reglene utelatt.

Nr. 1

Tredelsregelen bortfalt -

Etter 1957-reglene skulle kjørende alltid kunne stanse på tredelen av den frie vegstrekning som han hadde full oversikt over.

I sin innstilling om vegtrafikkloven forutsatte Samferdselskomiteen i 1965 at tredelsregelen ble stående inntil videre i trafikkreglene. Begrunnelsen var at mange av

vegene fortsatt var så smale og svingete at regelen fremdeles hadde sin berettigelse. Komiteen forutsatte imidlertid at man så nærmere på formuleringen slik at regelen ikke fikk en videre rekkevidde enn nødvendig - nemlig bare anvendelse på vegstrekninger hvor det i særlig grad var nødvendig med moderat fart av hensyn til møtende trafikk.

Med den standardheving som vegnettet generelt har gjennomgått, ble tredelsregelen utelatt ved innføringen av gjeldende trafikkregler i 1986. Dermed er vi her kommet på linje med andre lands trafikkregler.

i stedet krav om stans foran påregnelig hindring

Foruten at kjørende må kunne stanse på den vegstrekning som han har oversikt over, må han kunne stanse foran enhver påregnelig hindring. Dette gjelder selv om hindringen befinner seg utenfor den vegstrekningen som den kjørende har oversikt over.

Farten foran og i vegkryss

Høyesterett har lagt til grunn at kjørende i vegkryss plikter å holde så liten fart at han om nødvendig kan stanse også for kjørende som måtte komme på venstre side i den kryssende veg. Vikeplikten overfor kjøretøyer fra høyre medfører dessuten en ekstra og ubetinget aktsomhetsplikt overfor trafikk fra høyre (Rt. 1962 side 492 og 1952 side 485).

Tauing av annet kjøretøy

Som eksempel på forhold som åpenbart må kreve at det i særlig grad blir kjørt med tilstrekkelig liten fart, kan nevnes trekking av annet kjøretøy ved bruk av tau e.l. Til sammenlikning kan opplyses at det etter de svenske trafikkregler i slike tilfeller gjelder en særskilt fartsgrense 30 km i timen (vågtrafikkungörelsen 66§).

Nr. 2

Særlig liten fart ved passering av bar m.m.

Strengt tatt er disse bestemmelsene overflødige da de utgjør konkretiseringer av det som følger av vegtrafikkloven § 6 første ledd. Disse konkretiseringene angår imidlertid så vidt utsatte trafikantgrupper at de bør fremheves i reglene.

Bestemmelsene er klargjort på ett punkt i forhold til tidligere. Det gjelder plikten til å stanse hvis det er nødvendig. Her er det nå sagt uttrykkelig at slik stans skal kunne skje straks. Noen realitetsforskjell i forhold til tidligere regler innebærer ikke dette.

Rettspraksis er streng når det gjelder å tilgodese de ulike trafikantgrupper som omhandles her. Høyesterett har stilt særlig strenge krav ved passering av barn som oppholder seg på eller ved vegen, jf. bokstav a. Kjørende har plikt til å regne med umotiverte handlinger og bevegelser hos barn. I en dom i Rt. 1985 side 12 ble imidlertid frifinnelsen av en bussfører opprettholdt fordi han hadde fulgt godt med i trafikkbildet, holdt lav hastighet og vært godt oppmerksom på barn som befant seg på begge sider av vegen. Barna hadde ikke vist spesielle tegn på uoppmerksomhet i forhold til trafikken. Omstendighetene ga ikke tilstrekkelig grunn til at føreren skulle ha utsatt kjøringen til han så at vegbanen var fri for barn, eller at han skulle ha gitt signal med hornet. Bussen holdt en fart på omlag 30 km i timen og hadde passert barna med fronten da ett av dem løp inn i siden på bussen.

Nr. 3

Gangfart på gågate og gatetun

Foruten gatetun er bestemmelsen også gjort gjeldende for gågate.

Gågater og gatetun er anlagt for at gående mest mulig skal kunne ferdes ubesværet innenfor hele området. Det vil derfor ikke i noe tilfelle være forsvarlig å tillate mer enn gangfart under kjøring på slike anlegg.

Bestemmelsen omfatter all kjøring. Foruten motorkjøretøyer vil dette således gjelde sykling og bruk av andre slags kjøretøyer.

Nr. 4

Særlig fartsgrense for tyngre kjøretøyer og vogntog

For tyngre kjøretøyer og for kjøretøyer med tilhenger er det i de fleste land satt lavere maksimal fartsgrense enn den vanlige. Grunnen til dette er at slike kjøretøyer trenger lengre bremsestrekning enn mindre kjøretøyer.

Hyppige forbikjøringene av kjøretøyer med spesiell fartsgrense er hos oss blitt ansett for å representere en større risiko enn risikoen ved å tillate disse kjøretøyene å kjøre i 80 km i timen.

Denne fartsgrensen er imidlertid absolutt, slik at det ikke kan kjøres fortere enn 80 km i timen selv om vedkommende

vegstrekning har en høyere fartsgrense. Det foreligger her et unntak fra prioriteringen i § 3 nr. 1 første ledd når det gjelder forholdet mellom skilt og trafikkkregler. Vi har å gjøre med en spesialregel som går foran det som generelt tillates i medhold av skiltforskriften § 8 nr. 362.

Nr. 5

Tilhenger uten bremses

Bestemmelsen har sammenheng med det som er fastsatt i forskrift av 25. januar 1990 om krav til kjøretøy § 23-7 nr. 1.1 og nr. 27.4. Tilhenger som er konstruert for fart av 30 km i timen eller mer og som er registrert eller tatt i bruk første gang i Norge 1. oktober 1982 eller senere, skal ha driftsbremseanlegg dersom tilhengerens største totalvekt er 300 kg eller mer. Jf. forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) av 4. oktober 1994 § 26-6 nr. 2.1.

Eldre tilhengere, registrert etter 1. januar 1971, tillates imidlertid brukt uten bremses så lenge totalvekten ikke overstiger 750 kg. Men slike tilhengere får ikke kjøres fortere enn 60 km i timen. Dette gjelder selv om fartsgrensen på stedet er høyere. Også her har vi en spesialregel som innebærer et unntak fra prioriteringen i § 3 nr. 1 første ledd mellom skilt og trafikkkregler.

§ 14 Signal og tegn

1. *Unødig eller hensynsløs bruk av lyd- eller lyssignal er forbudt.*
2. *Ved svinging eller annen vesentlig endring av kjøretøyets plassering i sideretning skal det til veiledning for annen trafikant gis tegn.*
3. *Fører av utrykningskjøretøy som krever fri veg, skal varsle med blinkende blått lys. Særskilt lydsignal kan nyttes i tillegg, men bare når det er nødvendig.*
Når det er nødvendig for å hindre fare skal fører av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende og som fraviker vegtrafikkbestemmelse, varsle med blinkende gult lys.
4. *Denne paragraf gjelder så langt den passer også for fører av sporvogn.*

Begrepet signal omfatter varsling for å forebygge eller avverge fare. Tegn-begrepet er knyttet til veiledning om forestående endring av kjøretøyets plassering i sideretning.

Begrepene signal og tegn

En ofte forekommende feil i forbindelse med tegngivning er at det gis tegn på et for sent tidspunkt til å kunne være av informasjonsverdi for øvrige trafikanter.

Signal og tegn i god tid og tydelig

Selv om det ikke er uttrykkelig nevnt i trafikkreglene, følger det av grunnreglene i vegtrafikkloven § 3 at både signal og tegn skal gis i så god tid at andre trafikanter får tilstrekkelig anledning til å oppfatte det, og innrette seg i forhold til den manøver som det varsles om. F.eks. bør tegn om sving gis før en stanser for rødt lys slik at bakenforkjørende kan utnytte mulighetene til å velge et annet kjørefelt. Tegn om sving andre steder bør gis før en reduserer farten som forberedelse til svingen slik at bakenforkjørende får tilstrekkelig varsel før stopplysene tennes. Signal og tegn skal også gis utvetydig. Skal en svinge to ganger til samme side, må det første tegnet opphøre før tegn gis på nytt.

Som andre lys på kjøretøyet må de lysene som brukes til signal- og tegngivning, virke med tilstrekkelig styrke og være hele og rene. Heller ikke må de være tildekket på noen måte.

Nr. 1

Unødig eller hensynsløs signalering forbudt

En uttrykkelig bestemmelse om plikt til å varsle med lyd- eller lyssignal for å forebygge eller avverge fare, og forbud mot bruk av slike signaler til andre formål er ikke tatt inn. Grunnreglene er her tilstrekkelige. Likevel er forbudet mot unødig eller hensynsløs signalering beholdt.

Unødig eller hensynsløs bruk av lyd- eller lyssignal er altså forbudt. Dette betyr at bruk av lydsignal ikke er tillatt hvis lyshornet vil ha tilstrekkelig virkning. Hensynet til miljøet krever at motorvogntrafikken foregår med minst mulig støy.

Uttrykket "unødig" bruk av lyd- eller lyssignal innebærer at signalering for andre formål enn de rent trafikkmessige ikke er tillatt. F.eks. vil bruk av slikt signal til å "hilse på" andre trafikanter være forbudt. Det samme vil gjelde signalering

som utelukkende har som formål å demonstrere mot andre trafikanters atferd. En fiskehandler ble ved en dom i Rt. 1953 side 369 straffet for å ha brukt et særskilt signalthorn til å varsle kunder om at fiskebilen var kommet. Varsling om at politiet driver radarkontroll, kan også rammes.

Signal med lyd eller lys?

Vegtrafikkloven § 6 første ledd gir pålegg om å avpasse farten etter forholdene slik at fare ikke oppstår. Likevel kan det forekomme situasjoner der det er nødvendig å varsle med lyd- eller lyssignal for å forebygge eller avverge fare. Om en skal bruke lydhorn eller lys, eller begge deler, beror på hva som vil virke best i den enkelte situasjon. Lyssignal gis med kjøretøyets lyshorn eller ved å blinke med fjernlys eller nærlys. Lyshornet styres med en egen bryter som gir fjernlys uansett hvordan lysbryterne ellers står.

Det følger av trafikkreglene at lyshornet kan brukes til å varsle om noe som er rimelig og fornuftig i trafikken selv om det ikke går direkte på å avverge fare. F.eks. kan det varsles om forbikjøring når en ikke er sikker på om forankjørende er klar over at en har til hensikt å kjøre forbi. Eller varsle om at en annen som har vikeplikt, kan få kjøre først. Det er imidlertid viktig å unngå signal som kan misforstås.

Nr. 2

Tegn ved svinging mv.

Plikten til å gi tegn i forbindelse med endring av kjøretøyets plassering i sideretning er gitt en generell utforming. Det er ikke spesifisert hva slags hjelpemiddel som skal nyttes. For motorkjøretøyer gir dette seg selv når de er utstyrt med retningslys. Ellers må den eneste naturlige løsning være å strekke ut armen.

Foruten ved svinging skal det gis tegn når kjøretøyets plassering i sideretning ellers endres "vesentlig". Skifte av kjørefelt vil alltid være vesentlig i denne sammenheng. Det samme gjelder kjøring eller rygging inn på plass under lukeparkering. Mindre endringer vil også være vesentlige når de overhode kan ha virkning for andre som nærmer seg.

Rundkjøring

Ved kjøring inn i eller i rundkjøring er tegngivning bare nødvendig før feltskifte og før en forlater rundkjøringen.

I rundkjøringer får annen trafikant vanligvis best veiledning når valg av kjørefelt før rundkjøringen skjer og tegn gis på følgende vis:

- En velger det felt inn i rundkjøringen som passer best for den videre ferdsel.
- Ved utkjøring første veg til høyre gis tegn til høyre allerede ved innkjøring til rundkjøringen.
- Ved annen utkjøring gis tegn til høyre før en forlater rundkjøringen. Tegngivningen bør begynne når en passerer siste utkjøring før en selv skal ut.
- I rundkjøringer med to eller flere felt er det aktuelt med feltskifte. Her må det gis tegn som ved annet feltskifte.
- I noen rundkjøringer kan det være mest hensiktsmessig å gi tegn som i et vanlig kryss. Det betyr at en f.eks. hvis en skal ut til venstre for innkjøringen kan gi tegn til venstre allerede ved innkjøring til rundkjøringen. Dersom en rekker det, kan en i tillegg gi tegn til høyre ved utkjøring. En må selv vurdere hva slags tegn som gir best veiledning til annen trafikant.

I forbindelse med f.eks. "trearmede" rundkjøringer vil det kunne være slik at traséen for inn- og utkjøring mer eller mindre er å regne som en rett veg. Da vil det ikke være hensiktsmessig å gi tegn ved utkjøring. Det vil bare være påkrevd for utkjøring i den veg som medfører svinging.

*Tegn er til
veiledning
for andre*

Tegngivning er påbudt når den trenges for å veilede annen trafikant. Den kan unnlates når det ikke finnes andre trafikanter som kan observere tegnet, når det ikke kan herske tvil om hva en har tenkt å gjøre, eller når tegnet er uten betydning for andre. I forbindelse med forbikjøring må det gis tegn til venstre i god tid før manøveren for at den forankjørende, og eventuell bakenforkjørende, kan få beskjed. På veg med ett kjørefelt i hver retning vil det ofte være åpenbart at den som har kjørt forbi, vil kjøre inn til høyre igjen etterpå, slik at tegn til høyre da vil være unødvendig. Generelt bør det imidlertid sies at det vil være både sikrest og enklest å gjøre seg til vane å gi tegn uansett om det er noen som kan gjøre seg nytte av det.

Nr. 3

*Hvem som kan
fravike
trafikkbestemmelser*

Om hvem som kan fravike trafikkbestemmelser, og om vilkårene for dette vises til § 2 nr. 4 og til det som er sagt foran om disse bestemmelsene.

Blinkende blått lys

I første ledd er det gjort klart at blinkende blått lys er det signalet som alltid skal nyttes under utrykningskjøring. Det særskilte lydsignal skal bare være et supplement til "blålyset".

Særskilt lydsignal

Som vilkår for bruk av særskilt lydsignal under utrykningskjøring er det tilstrekkelig at bruken er nødvendig. Etter den tilsvarende bestemmelsen i 1957-reglene måtte bruken være "strengt nødvendig".

Blinkende gult lys

Adgangen til bruk av blinkende gult lys er begrenset til det som er "nødvendig for å hindre fare". Bakgrunnen for dette er at det etter hvert generelt er gått inflasjon i bruken av slike lys. Følgen vil være manglende respekt hos trafikantene for dette viktige varslingsmiddel dersom ikke bruken av blinkende gult lys innskrenkes til det som virkelig er nødvendig.

§ 15 Bruk av lys

1. *Lys som er påbudt for kjøretøy, skal være tent under kjøring når lys- eller siktforholdene gjør det påkrevd for å gi føreren tilstrekkelig synsfelt eller for å gjøre kjøretøyet synlig for annen trafikant.*

Under kjøring med motorvogn skal påbudt fjernlys, nærlys eller godkjent kjørellys alltid være tent.

2. *Fjernlys må ikke nyttes slik at annen trafikant blir blendet. Det samme gjelder ved møte med jernbanetog, sporvogn eller fartøy som føres langs vegen.*
3. *Nærlys skal nyttes når fjernlys ikke er påkrevd eller ikke er tillatt brukt.*
4. *Parkeringslys skal være tent under stans eller parkering på veg når lys- eller siktforholdene gjør det påkrevd for å gjøre kjøretøyet synlig for annen trafikant.*

Fjernlys eller nærlys må ikke være tent under stans eller parkering som nevnt i første ledd.

5. *Tillatt hjelpelys må ikke nyttes til annet formål enn det er bestemt for.*
6. *Denne paragraf gjelder så langt den passer også for fører av sporvogn.*

Nr. 1

syklende

Plikten til å bruke lys etter første ledd gjelder også syklende.

kjørelys påbudt

Annet ledd ble endret 22. januar 1988. Dermed er det innført påbud om bruk av kjørelys om dagen under kjøring med motorkjøretøyer av alle slag, som er utstyrt med nærlys eller godkjent kjørelys. Fra 1978 gjaldt det tidligere et slikt påbud for kjøring med motorsykkkel og moped.

Tidligere gjaldt et teknisk krav om automatisk tenning av kjørelys for biler som er registrert etter 1. januar 1985. Kravet ble opphevet ved ikrafttreddelsen av EØS-avtalen 1. januar 1994.

Lysbruk for å se og bli sett

Hensikten med den lysbruken som er foreskrevet i nr. 1, er at den som kjører skal se tilstrekkelig, og at kjøretøyet skal bli sett i tide av andre.

Det siste er ikke minst viktig. Erfaringer viser at ulykker der fotgjengere og syklende skades, og andre kollisjoner der motorkjøretøyer er innblandet, kan reduseres dersom kjørelys er tent. Parkeringslys er ikke kjørelys. Kjørelys kan være nærlys, nærlys med redusert spenning, lykter for kurve-/tåkelys eller særskilt godkjente lykter (forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøysforskriften) av 4. oktober 1994 kap. 28-3.

Motorhistoriske kjøretøyer

Ved kgl.res. 10. mai 1991 er det fastsatt forskrift om unntak fra påbudet om kjørelys om dagen for motorhistoriske kjøretøyer produsert før 1950 i følgende utstrekning:

- Kjøretøyer med karbidlykter o.l. unntas helt fra påbudet.
- Andre motorhistoriske kjøretøyer unntas fra påbudet under motorhistoriske stevner, løp o.l. samt kjøring til og fra slike over korte distanser dersom dårlig batteri- og ladekapasitet ellers ville vanskeliggjøre deltakelse i arrangementet.

Nr. 2 - 3

Endringer i 1978

Ved 1978-endringene bortfalt en tidligere bestemmelse om bruk av parkeringslys under kjøring på godt belyst veg. Fjernlys skulle nyttes når førerens synsfelt ikke var tilstrekkelig for en sikker føring av kjøretøyet i forhold til farten. Fjernlyset måtte ikke nyttes under nærmere spesifiserte vilkår. Kunne fjernlyset ikke brukes, eller var det ikke påkrevd, skulle nærlys anvendes.

Fjernlys

Reglene om når fjernlys skulle nyttes eller ikke, er sløyfet i gjeldende trafikkregler. I stedet er det utformet en generell regel med sikte på å hindre at andre trafikanter blir blendet. Dette tilgodeser også gående.

Blending

Forbudet mot fjernlysbruk er begrenset til faktisk blending av annen trafikanter. Av hensyn til trafikkikkerheten bør det ikke legges for strenge bånd på bruken av fjernlys. Således bør andre trafikanter måtte tåle å bli til en viss grad sjenert av fjernlyset så lenge de ikke blir direkte blendet av det.

Ved 1978-endringene ble det innført en bestemmelse om at lykt generelt ikke måtte nyttes på slik måte at andre kjørende eller gående kunne blendes. Denne bestemmelsen er blitt erstattet av det nevnte forbud mot blending med fjernlys. Når lyktene oppfyller kravene etter kjøretøybestemmelsene, vil det bare være fjernlysene som kan virke blendende på andre trafikanter slik at det er grunn til å regulere dette i trafikkregler.

*Fart etter
siktforholdene*

I trafikkreglene av 1957 het det at "Når lys skiftes fra fjernlys, skal farten avpasses etter de nye siktforholdene". Dette er ikke blitt gjentatt i gjeldende trafikkregler fordi det er en fartsbestemmelse som følger av vegtrafikkloven § 6 første ledd.

Skal fotgjengerulykkene reduseres så det monner, må farten til enhver tid være tilpasset siktforholdene - og det i tide. Ved skifte fra fjernlys til nærlys må farten på forhånd være innrettet på at den strekning av vegen som en ser, reduseres fra 100 til i beste fall 40 meter.

Nr. 4

*Parkeringslys
under stans på
veg i mørke mv.*

I den bestemmelse i 1957-reglene som tilsvarte første ledd, het det bl.a. at parkeringslys, baklys og kjennemerkelys skulle være tent når kjøretøy var stanset eller parkert på veg i mørke eller i usiktbart vær. Nå er bare parkeringslys nevnt. Dette er tilstrekkelig på grunn av de tekniske bestemmelser om at parkeringslyset skal være koblet sammen med baklys og kjennemerkelys.

En del motorsykler mangler batteri slik at parkeringslyset ikke kan nyttes når motoren er stanset. Det er forutsatt at ordlyden i første ledd ikke skal omfatte slike tilfeller selv om det ikke lenger fremgår uttrykkelig av regelteksten. Tilsvarende gjelder for kjøretøykategorier som mangler parkeringslys.

Dermed er det ikke sagt at motorsykler eller andre kjøretøyer som nevnt uten videre kan hensettes på f.eks. en mørklagt kjørebane. Her som ellers har føreren plikt etter grunnreglene i vegtrafikkloven § 3 til å sørge for at kjøretøyet ikke volder fare mv. for andre trafikanter. Dette medfører at han må sette fra seg f.eks. en mørklagt motorsykel på et trygt sted utenfor kjørebanen.

*og bare
parkeringslys*

Når en i mørke eller under dårlige siktforhold parkerer eller stanser på vegen av annen årsak enn trafikkforholdene, er det viktig at bare parkeringslys er tent. Både nær- og fjernlys kan virke slik at andre som kommer kjørende, ikke oppdager gående som er på vegen eller som er i ferd med å komme ut på den. Ved stillestående kjøretøy vil det nettopp ofte befinne seg personer. Regelen i annet ledd gjelder derfor også ved kortvarig stans, f.eks. i forbindelse med av- eller påstigning. Buss på holdeplass er her et aktuelt eksempel.

Nr. 5

Kurve-/tåkelys

Kurve-/tåkelys er en type hjelpelys som er tillatt på motor-kjøretøyer. Slike lys er beregnet på bruk i stedet for nærlys under kjøring i skarpe svinger eller i tåke eller nedbør. Disse lyktene gir godt lys til sidene. Sikten fremover er imidlertid vesentlig kortere enn ved bruk av nærlys. Dessuten vil øynene innstilles etter dette kraftige lyset, noe som vil gi ytterligere dårlig utsyn over vegen lengre fremover. Derfor må en bare kjøre med sterkt redusert fart, med mindre kurve-/tåkelyset brukes som kjørellys under gode lys- og siktforhold. Under slike gode forhold er det ikke tillatt å nytte kurve-/tåkelys sammen med nærlys. Det er nemlig bare tillatt med to kjørellys (kjøretøyforskriften 4. oktober 1994 kap. 28-3).

Nr. 6

Det er naturlig at bestemmelsene om bruk av lys gjøres gjeldende så langt de passer for fører av sporvogn.

§ 16 Forstyrrende kjøring og unødig støy m.m.

- 1. I eller ved bebyggelse må det ikke foregå unødvendig og forstyrrende kjøring med motorvogn. Der må det heller ikke foregå bruk av motor på tomgang eller annen bruk av motorvogn som volder unødig støy eller unødig utslipp av røyk eller gass.*
- 2. I eller ved bebyggelse skal kjørerute, fart og kjøremåte avpasses slik at ingen forstyrres unødig.*

Omfatter all slags bebyggelse

Alle bestemmelsene er gjort gjeldende i og ved bebyggelse av enhver art - boliger, sykehus, skoler, bedrifter osv. Grunnen til dette er at det ikke bør være tillatt med slike miljøforstyrrelser som det her er tale om, noe sted hvor mennesker oppholder seg.

Hva "ved" bebyggelse innebærer

Når bestemmelsene er gjort gjeldende "ved" bebyggelse, må det innebære at de kan anvendes så langt fra bebyggelsen som bruken av motorvogn kan ha den uheldige virkningen.

Nr. 1

Unødvendig og forstyrrende kjøring

Forbudet mot unødvendig og forstyrrende kjøring med motorvogn kom inn i 1957-reglene i 1978. Det ble da bare gjort gjeldende i og ved boligbebyggelse.

For at bestemmelsen i første punktum skal komme til anvendelse, må kjøringen både være unødvendig og forstyrrende. Dette forbudet retter seg med andre ord mot kjøring som ikke har transportformål, f.eks. ren underholdningskjøring for kjøringens egen skyld.

Unødig støy og gass-/røykutslipp

Det er bare tomgangskjøring som volder unødig støy, røyk eller gass som ikke er tillatt. Man har funnet det hensiktsmessig å nevne i regelteksten slik tomgangskjøring som et typisk eksempel på den motorvognbruk som forbys.

Det lar seg ikke gjøre å angi noen eksakt tid for hvor lenge den enkelte type kjøretøy lovlig kan gå på tomgang. Tiden vil avhenge av hva som er årsaken til at kjøretøyet må ha motoren i gang. Behovet for tomgangskjøring kan for noen forhold være større om vinteren enn om sommeren.

Ved endringene av trafikkreglene i 1978 ble det innført et absolutt forbud mot tomgangskjøring med følgende ordlyd:

"Når motorvogn står stille av andre grunner enn trafikkforholdene, må motoren ikke holdes i gang uten at den brukes som drivkraft."

Dette forbudet ble opphevet samme år på grunn av kostnads- og arbeidsmiljømessige vansker som forbudet ville medføre med hensyn til oppvarming av kjøretøyer.

Selv om det er gjort mye for å unngå støy og avgasser fra motorkjøretøyene, har det ikke lyktes å eliminere slike ulemper helt. Nåværende bestemmelser retter seg derfor naturlig nok bare mot motorvognbruk som i "unødig" grad volder støy eller luftforurensning. Således vil det være unødig rusing av motor, brå start eller stopp slik at dekkene støyer, unødig smelling med bildører etc. som rammes.

Det vil f.eks. være ulovlig å la bilen gå på tomgang når en fører eller passasjer er innom en kiosk for å handle.

Nr. 2

Heller ikke lovlig kjøring må forstyrre unødige i eller ved bebyggelse

Kjøring som i og for seg er lovlig i eller ved bebyggelse, er her pålagt restriksjoner med hensyn til valg av kjørerute, fart og kjøremåte for å unngå unødige forstyrrelse av omgivelsene. Eksempelvis må en kjøre utenom et boligområde hvis det kan gjøres uten større omveg eller annen ulempe.

§ 17 Stans og parkering

1. Det er forbudt å stanse
 - a) i uoversiktlig kurve, i tunnel, på bakketopp eller på annet uoversiktlig sted,
 - b) i vegkryss eller nærmere enn 5 meter fra vegkrysset. Avstanden regnes fra det punkt hvor fortaukant, kantlinje eller vegkant begynner å runde,
 - c) helt eller delvis på fortau, gangveg eller sykkelveg,
 - d) på gangfelt eller sykkelkryssing eller nærmere enn 5 meter foran slike steder,
 - e) på motorveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg,
 - f) nærmere planovergang enn 5 meter,
 - g) i kollektivfelt eller i sykkelfelt, unntatt for buss eller sporvogn på holdeplass,
 - h) på vegutvidelse for holdeplass for buss, drosje eller sporvogn eller nærmere enn 20 meter fra offentlig trafikkskilt for slik holdeplass. Unntatt er av- eller påstigning når den ikke er tilhinder for buss, drosje eller sporvogn.
2. Det er forbudt å parkere
 - a) foran inn- eller utkjørsel,
 - b) på møteplass i vegens hele bredde så langt kjørebanelen er utvidet,
 - c) på gågate,
 - d) på gatetun utenom særskilt anviste plasser.
3. På forkjøringsveg med høyere fartsgrense enn 50 km i timen er det forbudt å parkere på kjørebanelen.

Paragrafen retter seg mot de alvorligste og vanligste forseelser

Denne paragraf er av slik karakter at det i praksis ikke vil være hensiktsmessig å skjære radikalt ned på innholdet. Av hensyn til etterlevingen og håndhevingen av nødvendige

parkeringsrestriksjoner bør trafikkreglene uttrykke i klartekst de praktisk viktige tilfeller av uønsket hensetting av kjøretøy. Trafikkreglene retter seg derfor mot de alvorligste og mest vanlige forseelser som lar seg håndheve.

Lovens grunnregler får anvendelse

Grunnreglene i vegtrafikkloven § 3 omfatter også stans og parkering.

Selv om en ikke setter fra seg kjøretøyet direkte i strid med trafikkreglenes bestemmelser, kan det altså likevel være forbudt. Det vil være tilfelle dersom stansen eller parkeringen på noen måte er til fare eller til unødig hinder eller forstyrrelse for annen trafikanter. Grunnreglene rammer ikke bare det at selve kjøretøyet hindrer eller forstyrrer andres bevegelser, men også at kjøretøyet hindrer utsikt som andre trenger for å komme trygt fram. Den som vil stanse, må passe på at han får den nødvendige sikt for å komme i gang igjen etterpå.

Høyesterett har lagt til grunn at det ikke er unødig ulempe for ferdseieren om de øvrige trafikanter må vente en kort tid mens bussen stopper for å ta på eller slippe av passasjerer. At slik stans foretas foran uoversiktlig kurve, er i og for seg ikke tilstrekkelig til at det "oppstår fare" for ferdseieren, selv om stansen medfører at det ikke blir plass for andre kjøretøyer til å møtes. Her kommer det an på om det må påregnes at trafikanter som kommer bak bussen, vil forsøke å kjøre forbi mens bussen står stille (Rt. 1979 side 390).

Ved bedømmelse av om stans unødig har voldt ulempe, må det tas hensyn til bl.a. den kjørendes behov for å stanse og hvilke muligheter han hadde for å stanse et annet sted i rimelig nærhet (Rt. 1963 side 852).

Ikke strengere forbud enn nødvendig

Paragrafen er utformet slik at den ikke setter strengere forbud enn det som anses nødvendig.

Redigering

Redigeringen er gjort slik at de strengeste bestemmelser kommer først, nemlig de som forbyr både stans og parkering. Deretter følger de bestemmelser som bare retter seg mot parkering.

Av hensyn til oversiktligheten er de fleste bestemmelsene om stans og parkering blitt samlet i paragrafen her.

Ellers viser vi også til følgende bestemmelse tatt inn i forskrift om bruk av kjøretøy § 1-6:

"Fører som forlater kjøretøy, skal sørge for at det ikke kommer i gang av seg selv. Fører av motorvogn skal også treffe hensiktsmessige tiltak for å hindre uvedkommende bruk."

Håndheving

Politiet og en lang rekke kommuner håndhever brudd på parkeringsbestemmelsene slik som fastsatt i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr (1. oktober 1993 nr. 921).

Begrepene parkering og stans

Om begrepet parkering vises til det som er sagt om § 1 nr. 1 bokstav k ovenfor.

Når parkering er forbudt, er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing tillatt.

Reglene om stans omfatter ikke stans som har årsak i trafikkhindring, særskilt påbud, motorfeil mv. Derimot rammes ethvert "villet" opphold i kjøringen selv om det er kortvarig, og selv om føreren ikke forlater kjøretøyet.

Så sant innholdet i det enkelte forbud mot stans eller parkering rammer, vil det ikke bare gjelde kjørebanelen, men også vegens skulder.

Begrepene stans og parkering faller sammen med de tilsvarende begreper etter skiltforskriften.

Forflytningshemmede

Den som har parkeringstillatelse i henhold til forskrift av 15. mars 1994 om parkering for forflytningshemmede, har ikke adgang til å fravike bestemmelsene om stans eller parkering.

Nr. 1

Bokstav c, d og g endret 6. mars 1998

Bokstavene c og d er endret 6. mars 1998. Dette har sammenheng med endringene av definisjonene i § 1 nr. 1 bokstav f og g. Om dette vises til det som er sagt ovenfor til disse bestemmelser.

I og med at sykkelfelt er blitt en del av kjørebanelen, er et forbud mot stans i slikt felt ved samme endring blitt tatt inn i bokstav g i nummeret her, tilsvarende som for kollektivfelt.

Sykkelfelt skal skiltes og skal ha sykkelsymbol som vegoppmerking.

Avstand fra uoversiktlig kurve, fra bakketopp mv.

I forbindelse med forbudene under bokstav a mot stans i uoversiktlig kurve, i tunnel, på bakketopp eller på annet uoversiktlig sted var det etter 1957-reglene også forbudt å stanse nærmere enn 50 meter fra slike steder utenfor tettbygd strøk og nærmere enn 4 meter i tettbygd strøk. Å operere med nøyaktige avstandsangivelser i slike tilfeller og få dem etterlevet og håndhevet, er så vidt urealistisk at man her har valgt å falle tilbake på grunnreglene i vegtrafikkloven § 3. Heller ikke i de andre nordiske trafikkreglene finnes avstandsangivelser i disse tilfellene.

Vegkryss mv.

Bokstavene b - d er i det vesentlige utformet i samsvar med de andre nordiske lands trafikkregler. I Sverige har man riktignok 10 meters stans-forbud fra vegkryss og foran gangfelt og sykkelkryssing.

T-kryss

Hvor to veger danner et dele i form av T-kryss, utgjør "tverrestreken" i T'en også en del av krysset slik at stans-forbudet etter bokstav b også gjelder for denne vegsiden. 5 meterregelen på hver side, som dekker behovet for sikt i forhold til kryssende trafikk, antas imidlertid ikke å gjelde denne vegsiden.

Fortau

I et tilfelle av parkering av drosje på fortau i 3 - 4 minutter ble ilagt parkeringsgebyr opphevet ved kjennelse av Eidsivating lagmannsrett 18. juni 1992. Drosjeeieren måtte hjelpe en person som var dårlig til bens og som led av svimmelhet, opp i boligen i 4. etasje. For drosjeeieren fremsto situasjonen slik at han egentlig ikke hadde noe lovlig alternativ for parkeringen i forbindelse med den hjelp han skulle yte. Det forelå en betydelig interesse-overvekt i favør av den atferd han utviste. Feilparkeringen foregikk på en tid av døgnet med liten ferdsel. Parkeringen voldte ikke hinder eller ulempe i vesentlig grad for andre trafikanter. Transportoppdraget lå nær opp til en regulær sykketransport.

Det forelå en situasjon som lå nær opp til nødrett etter straffeloven § 47.

2 meter fra fortaukanten på et 8 - 9 meter bredt fortau hadde grunneieren lagt ned kantstein og på innsiden malt opp med gulfarge 4 parkeringsplasser merket med skilt med nærmere angitt reservering. Ilagt parkeringsgebyr ble opphevet for en bilfører som i god tro hadde parkert der. Hans villfarelse var ikke uaktsom (Høyesteretts kjæremålsutvalgs kjennelse 5. desember 1997).

Privateid fortau

Forbudet i bokstav c mot stans helt eller delvis på fortau gjelder også når fortauet er privateid, dersom det i det ytre fremtrer som åpent for alminnelig fotgjengerferdsel. Høyesterett har fastslått dette når det gjelder parkering slike steder (Rt. 1974 side 82 og 1978 side 1550).

Gangfelt, sykkelkryssing

Etter bokstav d er det forbudt å stanse på gangfelt eller sykkelkryssing eller nærmere enn 5 meter foran slike steder i kjøreretningen.

Bakgrunnen for at en har valgt 5 meter er en rimelig avveining mellom hensynet til god oversikt for gående og syklende ved kryssing av veg og hensynet til nødvendig plass for stans og parkering.

Bestemmelsen er et minstekrav som normalt vil sikre den gående eller syklende nødvendig oversikt ved kryssing av vegen. Den gående eller syklende vil, selv om det er parkert en bil umiddelbart etter gangfeltet eller sykkelkryssingen, ha god oversikt over trafikken som kommer fra venstre. Vedkommende vil dessuten trygt kunne begi seg ut i feltet bak den parkerte bilen og skaffe seg oversikt over trafikken som kommer fra høyre, da denne vil gå på motsatt side av vegen i forhold til den gående eller syklende.

En parkering som i henhold til denne bestemmelsen isolert sett kan være lovlig, vil likevel kunne rammes av grunnreglene. Som eksempel kan nevnes parkering på et uoversiktlig sted eller som hindrer andres sikt selv om avstanden til gangfeltet eller sykkelkryssingen er oppfylt.

Om ufrivillig stans på gangfelt vises til § 9 nr. 4 og til det som er sagt om den bestemmelsen foran.

Motorveg

Etter bokstav e er stans forbudt på motorveg og på inn- og utkjøringsveg til motorveg. Dette gjelder overalt på slike anlegg, utenom plasser som er særskilt anvist for parkering med skilt. Det er nødvendig å være særlig streng når det gjelder stans på motorveger på grunn av den høye hastighet som vanligvis tillates der.

Ved ufrivillig stans på grunn av motorstopp o.l. må kjøretøyet kunne plasseres på vegskulderen med skikkelig forvarsling, men ikke i lengre tid enn det som er nødvendig for å få brakt kjøretøyet i stand eller transportert videre (Rt. 1972 side 524).

Holdeplass

For holdeplass er det i bokstav h gitt en generell adgang til stans for av- eller påstigning. Vilkåret er at stansen ikke er til hinder for de transportmidler som holdeplassen er beregnet på. Hensikten er å gjøre det mulig for bilende å kunne betjene passasjerer til eller fra buss, drosje eller sporvogn. Av- eller pålessing er derimot ikke tillatt.

Fører av buss som er i tjeneste, vil ha adgang til av- eller pålessing når dette er en del av tjenesten.

I en klagesak over ilagt parkeringsgebyr har Molde forhørsrett i kjennelse 20. juli 1987 lagt til grunn at fører av buss som ikke er i rute, ikke har adgang til å sette fra seg bussen på holdeplass for å utføre privat ærend.

Avstanden der forbudet mot parkering gjelder fra holdeplass-skilt utenom vegutvidelse for holdeplass, er økt fra i 1957-reglene 15 til nå 20 meter på hver side av skiltet. Dette er gjort bl.a. av hensyn til busenes lengde. På vegutvidelse for holdeplass gjelder imidlertid forbudet fortsatt for hele vegutvidelsen.

Nr. 2

Inn-/utkjørsel

Når det gjelder inn- og utkjørsel, er forbudet under bokstav a blitt redusert fra et stans- til et parkeringsforbud i forhold til 1957-reglene. Dette er gjort for å tillate stans som ikke er til hinder for trafikk inn eller ut fra en eiendom. Hvis stansen derimot hindrer kjøring til eller fra eiendommen, vil det kunne reageres mot dette i henhold til grunnreglene.

Parkeringsforbudet derimot rammer selv om det i det aktuelle tilfelle ikke er voldt hinder (Rt. 1961 side 1086).

Oslo forhørsrett har i kjennelse 16. september 1980 i en klage over ilagt parkeringsgebyr anført følgende om begrepet inn- eller utkjørsel:

Avgjørende er at en port er regulert som inn- og utkjørsel. Dette er et offentlig hensyn, som ikke mister sin betydning ved at innkjørselen vanligvis ikke brukes av beboerne til kjøring inn og ut, eller ved at det er laget grøntanlegg på gårdsplassen slik at eventuelle kjøretøyer må kjøres over gressplenen.

Bestemmelsen kommer til anvendelse overfor den som er ansatt i bedrift med tilhold på eiendom. Det samme gjelder den som frakter varer til eller fra eiendommen.

Forbudet gjelder derimot ikke når det parkeres foran en privat garasje i henhold til samtykke fra den hvis rettighet er beskyttet gjennom parkeringsforbudet. Håndhevingsproblemer er ikke i seg selv nok til å begrunne parkeringsgebyr (Rt. 1997 side 2070).

Etter dette må det legges til grunn at heller ikke grunneiers eller brukers parkering foran egen inn- eller utkjørsel rammes av parkeringsforbudet.

Møteplass

Forbudet i bokstav b mot parkering på møteplass gjelder på steder der opplysningsskilt 524 er satt opp (skiltforskriften § 12).

Gågate

I samsvar med den praksis som tidligere har vært fulgt når det gjelder skilting på gågater, er det i bokstav c blitt innført et generelt forbud mot parkering slike steder. Dermed kan bruk av trafikkskilt til dette formålet unngås.

Sykkel

Ved endring av trafikkreglene 6. mars 1998 er det i § 18 nytt nr. 4, med virkning fra 1. mai 1998, innført en egen bestemmelse om stans og parkering av sykkel. Vi viser til det som er sagt nedenfor om denne bestemmelsen.

Nr. 3

Forkjøringsveg

I forhold til trafikkreglene av 1957 er parkeringsforbudet på forkjøringsvegs kjørebane endret fra å gjelde "utenfor tettbygde strøk" til der det gjelder høyere fartsgrense enn 50 km i timen. Dermed er bestemmelsen blitt entydig. Samtidig vil den dekke de vegstrekninger der det i alminnelighet er behov for en slik bestemmelse.

Forbudet innskrenker seg altså til kjørebanen, mens det tilsvarende forbud for motorveg etter nr. 1 bokstav e omfatter så vel stans som parkering også på vegens skulder.

Stans eller parkering som ikke rammes av forbudet i bestemmelsen her, kan likevel innebære overtredelse av grunnreglene. Dette kan tenkes ved f.eks. av- eller pålessing på kjørebanen på en travel forkjøringsveg, eller ved parkering på vegskulder til hinder for gående eller syklende.

Forbudsskilt

Foruten trafikkreglene § 17 retter følgende forbudsskilt etter skiltforskriften § 8 seg mot stans eller parkering:

1. Skilt 370 Stans forbudt

2. Skilt 372 Parkering forbudt

Skiltene angir forbud mot stans eller parkering på den side av vegen hvor de står. Derfra gjelder de i kjøreretningen fram til nærmeste vegkryss eller fram til nytt skilt som regulerer stans eller parkering.

Utstrekningen av gyldigheten kan være angitt ved underskilt

- a) 828.1 Gjelder i begge kjøreretninger
- b) 828.2 Gjelder mot kjøreretningen
- c) 828.3 Gjelder i kjøreretningen

Ved underskilt 806 Tid kan angis at hovedskiltet bare gjelder i vedkommende tidsrom. Svarte tall gjelder hverdag unntatt lørdag. Svarte tall i parentes gjelder lørdag. Røde tall gjelder søndag, helligdag og offentlig høytidsdag.

Underskilt 830 Avgiftsparkering angir at det på stedet gjelder særlige regler om avgiftsparkering.

Underskilt 834 Kombinert regulering angir parkeringsregulering ved kombinasjon av tekst, tall, symbol mv. som nyttes på andre underskilt.

3. Skilt 376 Parkeringssone

Skiltet angir grense for område med særlige bestemmelser om parkering eller stans. For bestemte vegstrekninger kan det være fastsatt andre bestemmelser.

Skiltet gjelder til det blir opphevet ved skilt 378 Slutt på parkeringssone.

Skilt 552 Parkering

Etter skiltforskriften § 12 angir opplysningsskilt 552 Parkering at parkering er tillatt på stedet dersom den ikke er i strid med trafikkreglenes bestemmelser om stans eller parkering. Har skiltet underskilt 828 Utstrekning av stans- og parkeringsregulering, er det likevel tillatt å parkere i pilens retning, eventuelt i den avstand som er angitt.

Underskilt 807 Symbol angir at parkering er forbeholdt bestemte kjøretøy- eller trafikantgrupper. Parkering er da forbudt for andre.

Er miniatyr av skilt 552, eventuelt med underskilt, anbrakt på parkometer eller parkometerstolpe, betyr dette at parkering er tillatt i overensstemmelse med særlige regler om avgiftsparkering. Skiltet gjelder da for vedkommende parkeringsfelt uten hensyn til trafikkreglenes bestemmelser om stans og parkering.

§ 18 Særlige bestemmelser for syklende

1. *Syklende kan kjøre forbi til høyre for annet kjøretøy enn sykkel.*
2. *Syklende som vil svinge til venstre, kan fortsette å holde til høyre på vegen og svinge der det er hensiktsmessig. Syklende har da vikeplikt for annen trafikant. Slik svinging kan gjøres uten hensyn til hva som er angitt om valg av kjørefelt ved offentlig trafikkskilt eller ved oppmerking på veg, når det ikke spesielt retter seg mot syklende.*

3. *Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.*
4. *Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.*

Sykling flere i bredden

Bestemmelser i 1957-reglene som regulerte adgangen til å sykle flere i bredden, er ikke tatt med i gjeldende trafikkregler. Slike bestemmelser er overflødige ved siden av grunnreglene i vegtrafikkloven § 3. På vanlig trafikkert veg vil slik sykling som regel være til unødig hinder for andre kjørende og dermed være i strid med grunnreglene. Dersom vegen er uten trafikk og det er oversiktlig, kan det imidlertid sykles flere i bredden.

"Passasjer" på sykkel

Dersom befordringen er betryggende, kan to barn under 6 år eller ett barn under 10 år tas med på sykkel. Har sykkelens påmontert tilhenger, kan det bare transporteres ett barn under 10 år på sykkel. I tilhenger kan det være to barn under 6 år eller en person (forskrift om bruk av kjøretøy § 3-1 nr. 2 bokstav g - h).

Barn og sykling på veg - aldersgrense?

I nordisk sammenheng og ellers har det vært diskutert om det bør innføres en nedre aldersgrense for å kunne sykle på egen hånd på alminnelig beferdet veg. Selv om gode grunner taler for en slik aldersgrense, er det ikke blitt funnet riktig å forskriftsfeste dette. Ikke minst de manglende muligheter for en rimelig grad av håndheving av en slik bestemmelse tilsier et slikt standpunkt. Det bør i stedet være en nærliggende oppgave for foreldre å sørge for at mindreårige barn ikke sykler på trafikerte steder.

Den som leier sykkel er gående

Trafikkreglene § 2 nr. 3 bokstav c fastslår at den som leier sykkel, anses som gående. Nytter han kjørebanelen, skal han etter § 19 nr. 1 annet ledd gå ytterst til høyre - i motsetning til andre gående. Dermed slipper den som sykler å krysse kjørebanelen hver gang han ønsker å leie sykkel i stedet for å sykle i motbakker mv. Men etter samme bestemmelse kan

den som leier sykkel, benytte venstre side av kjørebanelen hvis det er farlig å gå på høyre side, eller hvis særlige forhold tilsier det.

Ellers er syklende kjørende

Ellers anses syklende selvsagt som kjørende med den følge at de kjørendes plikter også gjelder dem, f.eks. de særlige plikter overfor gående etter § 9. Særlige vikeplikter er pålagt syklende etter § 7 nr. 4.

Om syklendes bruk av sykkelanlegg og vegskulder vises til det som er sagt foran til § 4.

Utstyr på sykkel

Bestemmelser om bremses og om lys, refleks og lydutstyr på sykkel er tatt inn i forskrift om krav til sykkel §§ 4 - 6.

Nr. 1

If. § 9 nr. 3 annet ledd

Adgangen for syklende til å kjøre forbi til høyre for annet kjøretøy enn sykkel, må ses i sammenheng med bestemmelsen i § 9 nr. 3 annet ledd. Det gjelder plikten til å stanse og gi fri veg for passasjerer ved bussholdeplass. Om dette viser vi til det som er sagt ovenfor til denne bestemmelsen.

Nr. 2

Stor eller liten venstresving

Den syklende stilles fritt om han vil følge de vanlige regler etter § 6 nr. 1 annet punktum og nr. 2 annet ledd eller å gjøre en stor venstresving etter bestemmelsene her, avpasset etter forholdene i vedkommende vegkryss mv.

Vikeplikt overfor andre trafikanter ved stor venstresving

Av hensyn til trafiksikkerheten vil syklende som velger stor venstresving, ha vikeplikt overfor enhver annen trafikanter etter å ha fortsatt gjennom vegkrysset til den motsatte side. Her kan han svinge, men altså først etter å ha oppfylt vikeplikt overfor alle andre trafikanter, derunder gående som berøres av hans påtenkte venstresving. Fordi dette er en spesialbestemmelse i forhold til vikepliktbestemmelsen i § 7 nr. 3, vil den syklende også ha vikeplikt overfor annen kjørende som vil svinge i vedkommende vegkryss eller på vedkommende sted ellers på vegen. Dette fritar selvsagt ikke den andre kjørende fra den vanlige aktsomhetsplikt mv. etter vegtrafikkloven § 3.

Nr. 3

*Sykling på
fortau mv.*

Også disse bestemmelsene ble innført ved trafikkreguleringene i 1978, som ledd i arbeidet med å bedre forholdene for de syklende. Erfaringene synes å ha vist at bestemmelsene stort sett har svart til hensikten på veger med stor og hurtig motorvogntrafikk, med få gående på fortauet og hvor det ikke finnes eget sykkelanlegg.

Klager fra eldre mennesker og fra synshemmede tyder dog på at en del syklende ikke tar tilstrekkelig hensyn til gående på fortau. Dette bør vies større oppmerksomhet ikke minst i opplærings- og informasjonssammenheng.

*Nr. 3 endret
6. mars 1998*

Nr. 3 er endret 6. mars 1998, med virkning fra 1. mai 1998. Endringene gjelder to forhold:

- "Gangbane" er sløyfet i forbindelse med endring av definisjonen i § 1 nr. 1 bokstav f. Om dette vises til det som er sagt ovenfor til denne bestemmelsen.
- Fra før er sykling på fortau og de andre områdene som er forbeholdt gående, bare tillatt når gangtrafikken er liten. Av denne grunn vil slik sykling ofte være utelukket i bystrøk. Ellers må syklingen foregå helt ut på de gåendes premisser. Således er det forbudt å sykle på slik måte at det skapes frykt hos de gående. Naturlig nok er det også forbudt å volde fare for gående eller å hindre dem i deres bevegelser.

Ved endring 6. mars 1998 er disse kravene opprettholdt. For å gjøre det ennå tydeligere at syklingen må foregå helt ut på de gåendes premisser, er det gjort en tilføyelse om at sykling ved passering av gående må skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.

Skilt 302 og 526

Forbudsskilt 302 Innkjøring forbudt og opplysningsskilt 526 Envegskjøring er uten betydning for i hvilken retning det kan sykles på fortau, da disse skiltene bare regulerer kjøring på kjørebanen.

*Sykling i begge
retninger på
fortau mv.*

Trafikkreglene inneholder ingen begrensning av i hvilken retning det kan sykles på fortau eller gangveg. En kan således bruke venstre fortau i to-vegsgate selv om det finnes fortau også på høyre side.

Sykling i gangfelt

Sykling i gangfelt kan foregå på de samme vilkår som for de øvrige gangområder. Her må en imidlertid være oppmerksom på at den som sykler i gangfelt, ikke har den samme beskyttelse som gående. Etter § 9 nr. 2 annet ledd har nemlig kjørende bare vikeplikt overfor gående som befinner seg i gangfeltet eller er på veg ut i det. Den syklende er derfor nødt til å nærme seg gangfelt i så liten fart at han blir i stand til å holde tilbake til kjørebane er fri før han kan krysse den i gangfeltet. Dersom den syklende går over til å leie sykkel i gangfeltet, vil han derimot nyte den gåendes fordel.

Det er i skilteforskriften en egen sykkelkryssingsoppmerking. Denne gir ikke syklisten noen rettigheter, men den kan eventuelt suppleres med vikepliktsskilting for å gi fortrinnsrett.

Sykling på gågate og gatetun

Den som sykler på gågate eller gatetun, har vikeplikt overfor gående etter § 9 nr. 2 første ledd. Dessuten må farten aldri overstige gangfart slike steder, etter § 13 nr. 3. Dette gjelder selv om ingen gående er å se. Gågater og gatetun er anlagt for at gående skal kunne ferdes og oppholde seg mest mulig ubesværet innenfor hele området.

Sykkelparkering - nytt nr. 4

Ved endringer av § 18 6. mars 1998 er det kommet til et nytt nr. 4, om stans og parkering av sykkel.

Tidligere hadde vi ingen særregler om stans og parkering av sykkel. Etter sin ordlyd omfattet hele § 17 derfor også sykkel. Dette var åpenbart for strengt og kunne virke urimelig. Praktisk sett ville imidlertid disse bestemmelsene bare i en del tilfeller ha noen betydning for hensetting av sykkel.

Usikkerhet om hvilke regler som egentlig skal gjelde på dette området, er nå blitt avklart. Det er den nye bestemmelsen her som dekker de praktisk viktige forhold når det gjelder stans og parkering av sykkel.

Hensetting av sykkel annet sted enn nevnt i nr. 4, kan likevel etter omstendighetene være i strid med grunnreglene i vegtrafikkloven § 3 og vil kunne fjernes etter vegtrafikkloven § 37.

§ 19 Særlige bestemmelser for gående

1. Gående skal nytte gangveg, fortau eller vegens skulder. Er det ikke rimelig på grunn av farten mv. eller mulig å gjøre dette, kan gående nytte sykkelveg, sykkelfelt eller kjørebane.

Gående som nytter kjørebanen, skal gå ytterst til venstre i gangretningen, men ytterst til høyre dersom han leier sykkel.

Motsatt side av kjørebanen kan nyttes dersom den gående ellers ville bli utsatt for fare, eller hvis særlige forhold tilsier det.

2. Gående skal krysse kjørebanen i gangfelt, på gangbru eller i gangtunnel når det finnes i nærheten. Ellers skal gående gå rett over kjørebanen og fortrinnsvis ved vegkryss.

Før kryssing av kjørebanen utenfor gangfelt skal gående forvise seg om at det ikke volder fare for eller unødig hindrer eller forstyrrer annen trafikant.

Bestemmelsene i dette nummer gjelder tilsvarende for sykkelveg.

Nr. 1 første ledd og nr. 2 tredje ledd endret 6. mars 1998

Nr. 1 første ledd og nr. 2 tredje ledd er endret 6. mars 1998 i forbindelse med endringer av definisjonene i § 1 nr. 1 bokstav f og g. Om dette vises til det som er sagt ovenfor til disse bestemmelser.

Nr. 1

Fortau o.l. eller vegens skulder?

Etter første ledd må gående kunne velge mellom fortau, gangveg eller vegens skulder. Han bør imidlertid anbefales å bruke fortau eller gangveg fremfor vegskulder.

Når gående vil nytte vegskulder, må han kunne velge mellom vegens høyre eller venstre skulder. Påbudene om bruk av bestemt vegside i annet ledd gjelder nemlig bare for gående som befinner seg på kjørebanen.

Gåendes bruk av kjørebanen o.l.

Det kan være ulike grunner til at gående ikke kan bruke fortau, gangveg eller vegskulder. Vegen kan bestå bare av kjørebane, eller fortauet eller gangvegen er ufarbar på grunn av

snø, rasfare, byggevirksomhet mv. Gående kan da bruke sykkelveg eller kjørebane. De kjørende plikter å vise hensyn overfor gående som befinner seg slike steder.

Gående kan også nytte kjørebane eller sykkelanlegg hvis det på grunn av farten mv. ikke er rimelig å bevege seg på gangområdet. Som det går fram av § 2 nr. 3 omfatter begrepet gående den som går på ski eller rulleski, fører rullestol eller sparkstøtting eller som aker kjelke. Den som bruker rullebrett eller rullekøyter, regnes også som gående. Når slike trafikanter kommer opp i større hastigheter, plikter de å avpasse farten slik at andre gående ikke kommer i fare eller blir unødig hindret eller forstyrret. Den som ønsker å bevege seg i større fart, vil etter forholdene kunne ha plikt til å unngå gangområdet. I slike tilfeller er det altså uttrykkelig adgang til å nytte de nevnte kjøreområder.

Gående kan velge mellom sykkelanlegg og kjørebane

Gående som har rett til å bevege seg utenfor gangområde, kan velge mellom sykkelveg eller kjørebane. Han bør imidlertid da anbefales å bruke sykkelveg.

I 1957-reglene var det bestemt at gående skulle vise særlig aktsomhet når han gikk ut i kjørebane. Han måtte ikke ved unødig opphold på kjørebane hindre eller forstyrre den øvrige trafikk der. Gående som nyttet sykkelveg, måtte ikke være til ulempe for syklist.

Dette er ikke lenger en del av trafikkreglene fordi det gir seg selv etter grunnreglene i vegtrafikkloven § 3.

Hvilken side av kjørebane som skal brukes

Etter annet ledd pålegges gående på kjørebane normalt å gå på venstre side. Hensikten er at den gående skal se den kjøretøytrafikk som nærmer seg i det nærmeste kjørefelt. Men det kan være en rekke grunner til at det likevel er tryggere å gå på høyre side, og da skal en gjøre det. Reglene har utelukkende den gåendes sikkerhet for øye.

Tidligere gjaldt det særbestemmelser om hvor gående i tropp og barn i gruppe skulle finne seg på vegen, og om lykteføring i mørke eller usiktbart vær. Dette er opphevet. Reglene her gjelder derfor også for formasjoner av gående.

Gående på sykkelveg

I motsetning til hva som gjelder etter annet ledd om gåendes bruk av kjørebanside, er det ikke gitt noen tilsvarende regel for gående på sykkelveg, jf. nr. 2 tredje ledd. Her kan den gående fritt velge plassering etter hva han finner sikrest og mest hensiktsmessig.

Nr. 2

Kryssing av kjørebanen i gangfelt o.l. -

Gående skal krysse kjørebanen i gangfelt når det finnes i nærheten. Noen avstandsangivelse er naturlig nok ikke fastsatt. Her må det komme an på rimelighet og fornuft. Dersom gangbru eller gangtunnel finnes i nærheten, skal brua eller tunnelen brukes så sant det er mulig.

I 1978 fikk de daværende trafikkregler en bestemmelse om at gående om nødvendig skulle gi tegn ved å strekke fram armen for å vise at han ville gå ut i gangfeltet. Man er senere kommet til at dette ikke bør være regelfestet. Gående vil selvsagt like fullt kunne bruke armen til å avskjære tvil om hvorvidt han virkelig er på veg ut i gangfeltet.

Fra 1978 het det også at gående som går ut i gangfelt, skulle vise slik aktsomhet som følger av farten og avstanden til de kjøretøyer som nærmer seg gangfeltet. Dette er heller ikke med nå fordi det er overflødig ved siden av grunnreglene.

Det er klart at den gående ikke ville få tilstrekkelig vern mot den kjørende trafikk dersom han uten videre skulle kunne gå ut i kjørebanen. Gående må vise aktsomhet når han vil ut i gangfeltet som følge av de vansker som kjørende vil ha for å stanse. Her er det ikke nok at kjørende er pålagt vikeplikt med tilhørende plikt til fartsreduksjon og særlig aktsomhet i nærheten av gangfelt.

og utenfor gangfelt o.l.

Ved kryssing av kjørebanen utenfor gangfelt har den gående ikke slik rettsbeskyttelse som når kryssing skjer i gangfelt. Ifølge bestemmelsen i annet ledd må den gående her vike for den kjørende trafikk. Han får ikke gå ut i kjørebanen før han har forvissnet seg om at det ikke volder fare for eller unødige hindrer eller forstyrrer annen trafikkant.

Hvis det ikke finnes gangfelt, gangbru eller gangtunnel i nærheten, skal gående, etter første ledd gå rett over kjøreba-

nen og fortrinnsvis ved vegkryss. Også i slike tilfeller må gående vente til kjørebanelen er fri.

Rundkjøring

Rundkjøring består av en veg som er envegsregulert, med vegkryss til høyre. Hvis det ikke finnes gangfelt, gangbru eller gangtunnel i nærheten av slike vegkryss, må gående også her gå rett over kjørebanelen fortrinnsvis ved kryssene, og først når kjørebanelen er fri.

§ 20 Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. oktober 1986.

Fra samme tidspunkt oppheves trafikkregler gitt ved Kronprinsregentens resolusjon av 26. april 1957.

Iverksettingen av gjeldende trafikkregler 1. oktober 1986 medførte at det med virkning fra samme dato måtte gjøres følgende forskriftsendringer og treffes følgende delegeringsvedtak:

1. Endringer 21. mars 1986 i daværende forskrift om forenklet forelegg. Henvisninger ble endret fra de gamle til de nye trafikkreglene.
2. Endringer 21. mars 1986 i forskrift om gebyr for visse parkeringsovertredelser mv. Bl.a. gjaldt endringene ny adgang til å ilegge parkeringsgebyr for overtredelse av grunnreglene i vegtrafikkloven § 3, foruten endring av henvisning fra de gamle til de nye trafikkreglene.
3. Delegering 21. mars 1986 av myndighet til Vegdirektoratet til med hjemmel i vegtrafikkloven § 4 første ledd å fastsette forskrifter om bruk av kjøretøy.
4. Delegering 21. mars 1986 av myndighet til Vegdirektoratet til med hjemmel i vegtrafikkloven § 4 første ledd å fastsette forskrifter om konkurransekjøring.
5. Delegering 21. mars 1986 av myndighet til Vegdirektoratet til med hjemmel i vegtrafikkloven § 11 å fastsette forskrifter om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøyer.

6. Ny forskrift 27. mai 1986 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy. Tidligere tilsvarende forskrift var hjemlet i en fullmakt i de tidligere trafikkreglene § 1. Denne fullmakten er utelatt i gjeldende trafikkregler som overflødig ved siden av vegtrafikkloven § 11.
7. Endringer 17. juni 1986 i daværende kjøretøyforskrift. Bl.a. hadde endringene sammenheng med at en del bestemmelser om bruk av kjøretøy ble fjernet fra trafikkreglene for å inngå i kjøretøyforskriften. Det var nødvendig fortsatt å nytte vegtrafikkloven § 4 første ledd som hjemmel. Loven § 13 annet ledd ble nemlig ansett delvis utilstrekkelig som hjemmelsgrunnlag i den forbindelse.
8. Ny forskrift 8. juli 1986 om konkurransekjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel. Tidligere tilsvarende forskrifter var hjemlet i de tidligere trafikkreglene § 21 om konkurransekjøring, som er bortfalt ved de nåværende trafikkreglene.
9. Endringer 25. juli 1986 i skiltforskriften. Endringene hadde hovedsakelig sammenheng med en opprydding av systematisk art i forholdet mellom trafikkreglene og skiltforskriften. Bl.a. ble bestemmelsene i de tidligere trafikkregler om vegoppmerking, lyssignaler og politimanns tegn overført til skiltforskriften. Nye skilt for sammenfletting av kjørefelt, fartsøkningsfelt og ellers for kjørefelt ble også innført.



Statens vegvesen

Returadresse:
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 Oslo

Håndbøkene kan bestilles fra:

Statens vegvesen

Vegdirektoratet

Håndbokekspedisjonen

Boks 8142, Dep.,

0033 Oslo

Tlf.: 22073500

Faks: 22073768

E-post: firmapost@vegvesen.no

ISBN 82-7207-501-6