



Statens vegvesen

Noorsi
Kilengaten 15b
3117 TØNSBERG

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Kjersti Bakken / 22073499

Vår referanse:
20/38820-64

Deres referanse:

Vår dato:
14.05.2024

Ønske om innspill – oppdrag fra Samferdselsdepartementet om gjennomføring av høring om lovendring knyttet til saksbehandling av varslings- og sikringsplaner (arbeidsvarsling)

Bakgrunnen for at vi henvender oss til dere nå, er et oppdrag vi nylig fikk fra Samferdselsdepartementet der de ber oss utarbeide og sende på høring et lovendringsforslag innenfor regelverket arbeidsvarsling. Se vedlagte brev datert 5. april d.å.

Det nye oppdraget fra departementet henger sammen med høringen som Vegdirektoratet gjennomførte i 2020. I denne høringen ble det foreslått å tilføye en ny § 7a i vegtrafikkloven som skal inneholde et samlet og klart hjemmelsgrunnlag til å stille nærmere krav ved arbeid på og ved veg. Høringsdokumentene kan sees her: [Høring – ny § 7a i vegtrafikkloven, arbeidsvarsling | Statens vegvesen](#)

I ovennevnte høring ble det også lagt opp til en endring knyttet til behandlingen av søknader om varslings- og sikringsplaner, ved at disse skulle anses som enkeltvedtak og behandles i tråd med reglene om enkeltvedtak i forvaltningsloven.

Det var flere høringsinstanser som hadde kommentarer knyttet til den foreslåtte praksisendringen og konsekvensene av denne. Vi fikk kommentarer fra Euroconsult, NOORSI, Norsk kommunalteknisk forening, Vegforum for byer og tettsteder, Oslo kommune, Vegtilsynet og fra Statens vegvesen Transport og samfunn. Dette er nærmere omtalt i Vegdirektoratets høringsoppsummering av september 2021, se vedlegg.

Som følge av de kommentarene vi fikk i forbindelse med høringen, ble det igangsatt et arbeid i Statens vegvesen for å vurdere dette spørsmålet nærmere juridisk. Det ble etter dette konkludert med at godkjenning av varslings- og sikringsplan ikke er å anse som et enkeltvedtak som kan påklages.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

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

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Som det framgår av Samferdselsdepartementets oppdragsbrev, mente de Vegvesenets vurdering ikke fjernet tvilen knyttet til spørsmålet. Spørsmålet om varslings- og sikringsplaner skulle anses som enkeltvedtak og behandles deretter, ble derfor forelagt Lovavdelingen i Justis- og beredskapsdepartementet. Lovavdelingen ga ingen realitetsuttalelse i saken, men mente spørsmålet om hvilke saksbehandlingsregler som skal gjelde burde vurderes i forbindelse med lovarbeidet.

Samferdselsdepartementet skriver i det nye oppdragsbrevet bl.a. følgende (utdrag):

«Tatt i betraktning usikkerheten med hensyn til om slike søknader må anses som enkeltvedtak eller ei, er vi kommet til at den tryggeste og mest hensiktsmessige måten å dekke dette behovet på, er å gjøre uttrykkelig unntak fra aktuelle bestemmelser i forvaltningsloven, og i stedet innføre adekvate, særskilte saksbehandlingsregler.

Unntak fra forvaltningslovens bestemmelser kan bare gjøres ved lov, jf. forvaltningsloven § 1 første punktum. I forslaget til lovendring sendt på høring 13. september 2021 var ikke dette tema, og innføring av et slikt unntak ble således verken vurdert eller foreslått den gang. Det er derfor nødvendig å utarbeide og sende på høring et forslag til lovendring med sikte på, for behandling av søknader om godkjenning av varslings- og sikringsplaner, å gjøre unntak fra forvaltningslovens regler.

SVV har best kunnskap om hvilke bestemmelser i forvaltningsloven som byr på utfordringer, og hvilke særregler som er nødvendige for å sikre en trygg og effektiv behandling av søknader om godkjenning av varslings- og sikringsplan. Vi anser det derfor hensiktsmessig at SVV utarbeider og sender på høring det nødvendige lovendringsforslaget. I den forbindelse vil det være naturlig å gjøre rede for gjeldende saksbehandlingsprosedyrer, og for de administrative og økonomiske konsekvensene innføringen av særlige saksbehandlingsregler vil kunne ha.»

I høringen i 2020 mottok vi som nevnt flere kommentarer knyttet til forslaget om at varslings- og sikringsplaner skulle håndteres som enkeltvedtak.

Flere av dere som nå står som mottakere av dette brevet kom med innspill i ovennevnte høring, og disse vil være til stor nytte i det lovendringsarbeidet som nå skal igangsette. Vi lurte likevel på om dere har ytterligere innspill å komme med, jf. det som er referert over fra departementets oppdragsbrev.

Vi har også sendt dette brevet til en del instanser som ikke kom med kommentarer i den tidligere høringsrunden. Dette da vi antar at dere også kan komme med innspill som kan være nyttige i vårt videre arbeid med lovendringsforslaget.

Avslutningsvis understreker vi at det vi nå ønsker innspill på, kun knytter seg til saksbehandlingen av varslings- og sikringsplaner, ikke andre temaer.

Vi understreker videre at forslaget til lovendring vil bli sendt på egen høring. De innspill vi får nå, vil imidlertid være til hjelp for å belyse dette teamet best mulig i det høringsbrevet vi skal utarbeide.

Vi ber om eventuelle tilbakemeldinger innen 28. juni 2024.

Veg og trafikkjuridisk
Med hilsen

Ingrid M. Heggebø Lutnæs
avdelingsdirektør

Kjersti Bakken

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 2

Likelydende brev sendt til

BERGEN KOMMUNE, Postboks 7700, 5020 BERGEN

NHO SERVICE OG HANDEL, Postboks 5473 Majorstuen, 0305 OSLO

Noorsi, Kilengaten 15b, 3117 TØNSBERG

NORSK KOMMUNALTEKNISK FORENING, Haakon VII's gate 9, 0161 OSLO

OSLO KOMMUNE, RÅDHUSET, 0037 OSLO

TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

Vegforum for byer og tettsteder,

VEGFORUM FOR BYER OG TETTSTEDER, leil 404 Kjerrberg terrasse 5, 4051 SOLA

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/785-

5. april 2023

Nytt regelverk for arbeidsvarsling - anmodning om gjennomføring av høring av forslag til lovendring

Vi viser til brev av 13. september 2021, med Statens vegvesen (SVV) sin oppsummering av høring av forslag til endring i vegtrafikkloven (nytt § 7a om arbeid på og ved veg). I høringsoppsummeringen vises til at flere høringsinstanser har hatt merknader til at det, i høringsnotatet, legges opp til en endring bestående i at godkjenning av søknader om varslings- og sikringsplaner nå vil anses som enkeltvedtak, og vil saksbehandles i tråd med dette. Vi viser videre til møte 25. november 2021, hvor det ble enighet om at SVV skulle gi departementet sin vurdering av om nevnte godkjenning er å anse som et enkeltvedtak, og til brev av 2. februar 2022 med SVVs vurdering. Konklusjonen der var at godkjenning av en varslings- og sikringsplan ikke kan anses for å være et enkeltvedtak.

Departementet kom til at SVVs vurdering ikke fjernet tvilen knyttet til spørsmålet, og ba derfor SVV innhente en uttalelse fra Justis- og beredskapsdepartementets lovavdeling.

I brev av 8. juni 2022 opplyste Lovavdelingen (LA) at de ikke kunne prioritere å avgi en uttalelse i saken. LA uttalte likevel at den mest hensiktsmessige fremgangsmåten er at spørsmålet om hvilke saksbehandlingsregler som bør gjelde vurderes i forbindelse med lovarbeidet, og at eventuelle presiseringer eller unntak fra forvaltningslovens regler inntas i lovforslaget.

Departementet har i lengre tid arbeidet med å utforme en lovproposisjon på grunnlag av høringsnotatet og den etterfølgende høringsoppsummeringen. I den forbindelse har vi forsøkt å imøtekomme SVVs behov for praktikable regler for behandling av søknader om godkjenning av varslings- og sikringsplan. Tatt i betraktning usikkerheten med hensyn til om slike søknader må anses som enkeltvedtak eller ei, er vi kommet til at den tryggeste og mest hensiktsmessige måten å dekke dette behovet på, er å gjøre uttrykkelig unntak fra aktuelle bestemmelser i forvaltningsloven, og i stedet innføre adekvate, særskilte saksbehandlingsregler.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Marcel Henri
Godonou
22 24 83 36



Unntak fra forvaltningslovens bestemmelser kan bare gjøres ved lov, jf. forvaltningsloven § 1 første punktum. I forslaget til lovendring sendt på høring 13. september 2021 var ikke dette tema, og innføring av et slikt unntak ble således verken vurdert eller foreslått den gang. Det er derfor nødvendig å utarbeide og sende på høring et forslag til lovendring med sikte på, for behandling av søknader om godkjenning av varslings- og sikringsplaner, å gjøre unntak fra forvaltningslovens regler.

SVV har best kunnskap om hvilke bestemmelser i forvaltningsloven som byr på utfordringer, og hvilke særregler som er nødvendige for å sikre en trygg og effektiv behandling av søknader om godkjenning av varsling- og sikringsplan. Vi anser det derfor hensiktsmessig at SVV utarbeider og sender på høring det nødvendige lovendringsforslaget. I den forbindelse vil det være naturlig å gjøre rede for gjeldende saksbehandlingsprosedyrer, og for de administrative og økonomiske konsekvensene innføringen av særlige saksbehandlingsregler vil kunne ha.

Med hilsen

Lasse Lager (e.f.)
avdelingsdirektør

Marcel Henri Godonou
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering ny § 7 a i vegtrafikkloven, Arbeid på og ved veg

Lov av 18. juni 1965 nr. 4 Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

Vegdirektoratet
Myndighet og regelverk
3. september 2021



Innhold

Innledning.....	3
Del 1 Oppsummering av høringsuttalelsene og kommentarer	4
1-1 Høringsuttalelsene	4
1-1-1 Høringssvar som støtter forslaget eller ikke har innspill eller innvendinger til forslaget	4
1-1-2 Høringssvar med merknader eller innspill (alfabetisk rekkefølge)	4
1-2 Vegdirektoratets vurderinger	17
1-2-1 Generelle tilbakemeldinger	17
1-2-2 Innspill til forskrift og vegnormal	17
1-2-3 Vedtaksmyndighet	17
1-2-4 Målet med og behovet for lovendring	17
1-2-5 Valg av lov for å hjemle kravene knyttet til arbeid på og ved veg	18
1-2-6 Lovfeste vedlegg til søknad	18
1-2-7 Lovtekstens detaljeringsgrad	18
1-2-8 Arbeid på og ved veg	19
1-2-9 Trafikkdirigering	20
1-2-10 Krav og plikter til aktørene	21
1-2-11 Kompetanse	22
1-2-12 Sanksjoner og tilsyn	22
1-2-13 Enkeltvedtak og klageinstans	23
1-2-14 Saksbehandlingsgebyr	23
1-2-15 Andre innspill til endringer i lovteksten	23
Del 2 – Forslag til ny § 7 a i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)	25

Innledning

Det har vist seg at arbeid på og ved veg ofte utføres på en slik måte at det er til fare for trafikantene og arbeiderne. Ofte gir det også dårligere framkommelighet enn nødvendig. Den alvorligste konsekvensen av dette, er at trafikanter eller arbeidere kan bli hardt skadd eller omkomme. I tillegg medfører unødig redusert framkommelighet samfunnsøkonomiske tap som bør begrenses.

Kontroller utført av Statens vegvesen samt observasjoner gjort av Vegtilsynet, viser blant annet at varsling og sikring ikke gjennomføres på en tilfredsstillende måte. Tiltak som er iverksatt for å bedre situasjonen, har ikke gitt gode nok resultater. Vi har derfor behov for å få en klarere hjemmel til å forskriftsfeste regler for å bedre på dette.

Vegdirektoratet vurderer det slik at dagens vegtrafikklov og skiltforskrift ikke gir tilstrekkelig klart hjemmelsgrunnlag for nødvendige tiltak for å ivareta trafikksikkerheten og framkommeligheten ved arbeid på og ved veg. I tillegg ønskes reglene samlet slik at det blir enklere å se disse som en helhet. Vi mener det er svært viktig at arbeid på og ved veg er regulert av et regelverk som stiller klare kompetansekrav til de forskjellige rollene vi har ved gjennomføring av arbeid på og ved veg. Det har vi ikke i dag og det er behov for å få en slik hjemmel.

Vegdirektoratet sendte 12. oktober 2020 på høring forslag til ny § 7 a i vegtrafikkloven som skal inneholde et samlet og klart hjemmelsgrunnlag til å stille nærmere krav ved arbeid på og ved veg. Høringen er nå gjennomført. Vi mottok 29. høringssvar.

Ny § 7 a Arbeid på og ved veg skal gi hjemmel til å forskriftsfeste regler om krav til varsling, sikring og midlertidig regulering av trafikk i forbindelse med arbeid på eller ved veg. Den skal også hjemle muligheten til å forskriftsfeste krav til kompetanse. for den som skal arbeide på og ved veg, herunder for eksempel for den som utfører varsling, sikring og trafikkdirigering. Det foreslås videre hjemmel til å gi regler om sanksjoner og aktuelle gebyrer. Det foreslås også mulighet til å bestemme at myndighet til trafikkdirigering kan gis til private.

Det er også viktig at vegtrafikkloven gir hjemmel til å gi regler om ansvarsforhold, kontroll og sanksjoner slik at det får konsekvenser å ikke følge regelverket.

I tillegg til at forslaget ble sendt ut på høring, ble det den 5. november 2020 avholdt et digitalt høringsseminar knyttet til høringen. Det meste som ble tatt opp på dette høringsseminaret, var temaer som er aktuelle for forskrift eller vegnormal.

Flere høringssvar er primært rettet mot den framtidige forskriften om arbeid på og ved veg, til vegnormalbestemmelser eller oppfølging av arbeid på eller ved veg (kontroll). Denne høringsoppsummeringen vil ikke gå i detalj på hva som vil komme i ny forskrift om arbeid på eller ved veg og ved revisjon av vegnormal N301 Arbeid på og ved veg, da det ikke er en del av denne høringen. De høringsinnspillene vi har mottatt er imidlertid meget nyttige og vi vil ta med oss disse innspillene i arbeidet med nevnte regelverk.

Statens vegvesen fikk 6. august 2020 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å vurdere nødvendige i endringer i regelverket om skiltmyndighet. Dette omfatter både myndighet til permanente og midlertidige reguleringer. Hvem som skal være vedtaksmyndighet for å godkjenne varslings- og sikringsplaner, er derfor ikke foreslått regulert i ny § 7 a, men i ny forskrift om arbeid på og ved veg. Det gir muligheter for en helhetlig vurdering samt at nevnte utredningsarbeid ikke forsinkes arbeidet med å få regelverket rundt arbeid på og ved veg på plass.

Vi viser for øvrig til høringsnotatet for utfyllende informasjon om forslaget.

Del 1 Oppsummering av høringsuttalelsene og kommentarer

1-1 Høringsuttalelsene

Det kom inn 29 hørings svar.

For fullstendig oversikt over alle detaljer i de enkelte høringsinnspillene, viser vi til de enkelte hørings svarene.

1-1-1 Høringssvar som støtter forslaget eller ikke har innspill eller innvendinger til forslaget
Av de innkomne hørings svarene, støtter følgende instanser forslaget uten tilleggskommentarer, innspill eller innvendinger til lovforslaget:

Drangedal kommune, Forsvarsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen Drift og vedlikehold, Troms og Finnmark fylkeskommune, Tydal kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune

1-1-2 Høringssvar med merknader eller innspill (alfabetisk rekkefølge)

Euroconsult AS mener det er viktig at innhold og formuleringer i forslaget ikke ensidig hjemler krav til en av partene (den utførende), på områder som er beskrevet i alle ledd i forslaget, og retter seg mot det leddet med begrenset eller svak innflytelse.

Euroconsult etterlyser hvordan saksbehandlingen som enkeltvedtak skal organiseres og hvor lang saksbehandlingstid det skal være. De forventer at dette blir ivare tatt av kommende forskrift samtidig som de mener at saksbehandlingstiden bør framkomme i § 7 a annet ledd.

Videre mener Euroconsult at det må stilles krav til flere parter på ulike nivå og stadier av en slik prosess. De nevner for eksempel byggherre, vegeier, byggherre uten vegmyndighet, den/de som er ansvarlig for framdrift i prosjekter, skiltmyndighet, vegmyndighet, enkeltpersoner/selskap som utarbeider planforslag, HMS-personell, planleggere. Hjemmel for dette bør etter deres vurdering framkomme i § 7 a. De mener at det bør stilles kompetansekrav til disse aktørene i nye § 7 a samt at det gis regler for godkjenning av læreplan.

Euroconsult mener også at den som utarbeider planen og den som godkjenner den må ha et tydelig ansvar for at den godkjente planen er kvalitativt god nok. Hva som er godt nok må ikke være subjektive vurderinger av en kontrollør.

De stiller også spørsmål om hvem som i slik sammenheng kan representere vegmyndighet og politi når det blir gitt pålegg. De spør om det vil bli stilt kompetansekrav i tillegg til et ansettelsesforhold i Statens vegvesen eller politi og hvor det eventuelt skal hjemles. Euroconsult ønsker å stille kompetansekrav til alle involverte parter. De mener det interne HMS-arbeidet i bedrifter kan bidra til hvordan et endelig forslag til arbeidsvarslingsplan utformes.

Euroconsult stiller også spørsmål ved om opplæringskravene i ny vegtrafikklov § 7 a med tilhørende bestemmelser kan komme i konflikt med arbeidsmiljøloven og at grensesnittet mellom ny forskrift og arbeidsmiljøloven må vurderes.

Det påpekes fra Euroconsult at det ikke er alle arbeidsoperasjoner som vil kreve både varsling og sikring og de spør om det bør framgå av 1. ledd. Dette gjelder for eksempel plenklipp, kantslått, vedlikehold/beplantning, inspeksjoner, søppelplukking mv.

Euroconsult foreslår å endre starten på fjerde ledd slik «Departementet kan i forskrift gi regler om kompetanse til parter i planleggings- og utførelsesfasen»

Euroconsult mener de må være gode og effektive sanksjonsmuligheter.

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) er enig i at en tilstrekkelig god håndtering av arbeidsvarsling er helt vesentlig for å ivareta sikkerheten både for trafikantene og for de som utfører arbeide på eller ved vegnettet.

De etterlyser en kartlegging fra Statens vegvesen på hvordan sikkerheten ivaretas i dag og hva som ikke fungerer tilfredsstillende. De mener at bakgrunnen for forslaget fremstår mer som generelle påstander enn som konkrete beskrivelser av hva som ikke fungerer tilfredsstillende i dag. De synes det gjør det vanskelig å kommentere forslaget. MEF etterlyser også mer informasjon om hvordan gjeldende krav til arbeidsvarsling følges opp i dag, om manglende sikring har medført uønskede hendelser og ulykker som følge av dårlig skilting eller arbeidsvarsling, og den nærmere årsaken til disse. De mener dette er viktig erfaringsmaterieell når en skal vurdere hvilke tiltak som bør iverksettes.

MEF mener det har skjedd en positiv utvikling på området og at kompetansen hos entreprenørene er betraktelig styrket og er derfor overrasket over at Statens vegvesen gir en annen beskrivelse av hvordan arbeidsvarsling og sikkerhet blir ivaretatt. På denne bakgrunn mener de det er behov for en kartlegging for å ha et best mulig grunnlag for å kunne vurdere hvilke tiltak det er riktig å innføre for nettopp å forbedre arbeidsvarslingen og skiltingen. De mener at det også bør vurderes om det finnes andre tiltak som er vel så effektive uten å måtte fastsette disse i forskrift. Et tiltak de mener bør vurderes, er en oppdatering av håndboken for arbeid på og ved veg (vegnormal N301). Målet må være et «enkelt og effektivt regelverk som fungerer i praksis, og som på en effektiv måte ivaretar sikkerheten på en tilstrekkelig måte».

Videre påpeker MEF at et regelverk alene ikke medfører at arbeidsvarsling og skilting blir utført på en riktig og sikker måte. De mener at et regelverk i alle tilfeller er avhengig av løpende oppfølging fra vegmyndigheten ved at det utføres nødvendige og et tilstrekkelig antall kontroller. Kontroller har også en forebyggende og oppdragende effekt som ytterligere bidrar til at kravene om skilting og arbeidsvarsling følges opp på en god måte. De forutsetter at de som utførere kontrollene, har god kunnskap om arbeidsvarsling og skilting. Samtidig påpeker MEF at regelverket og veimyndighetenes oppfølging må være forutsigbar for entreprenørene.

Til slutt sier MEF at forskriftsarbeidet bør gjøres i nært samarbeid med næringen slik at en får på plass gode tiltak som fungerer i praksis samtidig som en ivaretar de sikkerhetshensyn som blir pekt på i høringsnotatet.

Ørjan Myrvoll imøteser ny lovparagraf, men mener lovendringen bare bør være et ledd i en større strukturell endring for å bedre sikkerheten for trafikanter og arbeidere. Han mener risikovurderinger er kjernen i arbeidet med godkjenning av varslings- og sikringsplaner og ønsker å stille strengere krav til disse. Helst ønsker han at krav til innhold i risikovurderingene skal framgå av loven. Det samme gjelder sanksjonsmuligheter mot vedtaksmyndighetene der «det påvises feilaktig godkjente risikovurderinger». I tillegg mener han at N301 Arbeid på og ved veg, må revideres og har noen innspill til dette.



NOORSI (Norsk Organisasjon for Sikkerhetskompentanse) finner veldig mye bra og gjennomtenkt i høringsbrevet, og regner med at dette i detaljer vil følges opp i den kommende forskriften som er varslet. De mener det ikke er tvil om at Statens vegvesen nå gjør et grundig og nyttig regelverksarbeid innen dette fagområdet, og gir sin fulle støtte til dette. Samtidig har de noen kommentarer. De er enige i hva som skrives i høringsbrevet om kompetanse, men mener det ikke er i overenstemmelse med det som har vært Vegdirektoratets offisielle uttrykte plan for endring av kompetansekrav innen arbeidsvarsling de siste 3-4 årene, og er usikre på hvordan det skal tolkes. NOORSI presiserer at dersom formuleringene i høringsbrevet er slik å forstå at Vegdirektoratet har endret sine planer for det NOORSI har kalt et «frislipp» av ordningen for opplæring innen arbeid på og ved veg, er de svært glade for det.

NOORSI mener forslaget til ny § 7 a legger sterke føringer for den videre ordningen med arbeidsvarsling, og mener det er et skjevt hjemmelsgrunnlag for kompetanse og opplæring i forhold til prøve og bevis. De mener at det i lovteksten er for stort fokus på prøven, legitimasjonsplikt, prøvens innhold, karenstid, samt særdeles detaljerte lovfestede krav til kompetansebeviset i forhold til kravene til kompetanse. Det reageres på at det står at «Regler om kompetanse KAN blant annet gjelde krav til opplæring» og de mener det i § 7 a burde stå «...SKAL blant annet gjelde krav til opplæring». Det ønskelige ville være en lovtekst som «kurs skal gjennomføres i henhold til den til enhver tid gjeldende opplæringsplaner fastsatt av Vegdirektoratet» og aller helst med krav til instruktør eller opplæringsvirksomhet (kursholder). De mener det er opplæringen, den enkeltes kompetanse, samt krav til kursholder som må styrkes i lov og forskrift, ikke bare plastkortets medbringende, gyldighet og andre underliggende detaljer. NOORSI er innforstått med at § 7 a gir muligheter sette krav til opplæring i forskrift.

Videre vil NOORSI minne om at et kompetansebevis, har liten eller ingen verdi dersom det ikke er en faktisk opplæring og kompetanse som ligger bak. De mener at det å sette svært detaljerte og rigide krav til kompetansebeviset i lov, må harmonere med det som faktisk er grunnlaget for utstedelsen. NOORSI sier de er overrasket over det de mener er detaljfokus på plastkortet og mener innholdet i opplæring og kompetanse overses uten nevneverdige detaljer. De uttrykker også bekymring over at det ikke her er tillagt noen videre kommentar i høringsbrevet om hva man tenker videre om en revidert ny vegnormal (N301), og mener at konsekvenser av å ta bort krav til både opplæring og instruktørkrav fra ordningen, eventuelt må utredes.

Det overordnede synet til NOORSI er at det må opprettholdes en form for krav til kurs fra godkjente/sertifiserte kursholdere. I så måte mener de at § 7 a er altfor svak på kravet til kurs, instruktører, opplæring og kompetanse. De mener det må være et kvalitetsdefinert innhold i opplæringen, godkjent av Vegdirektoratet, og at dette burde vært lovfestet som et «skal» -krav i § 7 a.

NOORSI kommenterer at godkjenning av varslings- og sikringsplan nå skal bli håndtert som enkeltvedtak etter forvaltningsloven og påpeker at det i høringen ikke er antydning hvordan dette skal organiseres mht. klageorgan eller behandlingstid. De regner med at dette blir ivaretatt i det kommende forskriftsarbeidet.

NOORSI mener videre at det er viktig at man ikke bare hjemler krav for utførende på de områder som er beskrevet i forslaget, og dermed bare retter seg mot leddet med begrenset innflytelse. De mener det på ulike nivå må stilles krav til flere parter, som for eksempel byggherre, vegeier, ansvarlig for framdrift i prosjekter, skiltmyndighet, vegmyndighet samt aktører som utarbeider planforslag. Hjemmel for dette bør tydelig framkomme i lov og utdypes i forskriften.

De sier også at den nye § 7 a bør ses i sammenheng med den nye digitale søknadsplattformen for arbeidsvarsling slik at det tas høyde for andre lover og forskrifter innen arbeidsmiljø. Kravene i arbeidsmiljøloven om fullt forsvarlig arbeidsmiljø, risikovurdering, samt krav som Statens vegvesen stiller til varsling og sikring, må til sammen være grunnlaget for hvordan arbeidsvarslingen planlegges og blir.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) mener det er en fordel at regelverket knyttet til arbeidsvarsling blir regulert tydelig og samlet i lovverket, og støtter forslaget til ny § 7 a Arbeid på og ved veg i vegtrafikkloven og intensjonen i lovforslaget.

NLF er opptatt av at forskriften utformes slik at intensjonene med loven oppnås. Derfor ønsker de å gi noen foreløpige prinsipielle innspill til forskriftsarbeidet. Det er innspill som gjelder bruk av varsling og sikring, at krav og kostnader til opplæring må være forholdsmessige samt oppfølging.

NLF ønsker også å påpeke til fjerde ledd, at de mener det er viktig at eventuelle endringer i regler med hensyn til kompetansekrav, må bli behandlet i egen høring.

Norsk kommunalteknisk forening (NKF) og Vegforum for byer og tettsteder (VBT) har samarbeidet og likelydende uttalelser er sendt inn fra de to foreningene og håndteres samlet her.

NKF og VBT mener at andre nødvendige tillatelser som skal legges ved søknad om godkjenning av varslings- og sikringsplan, er så viktig informasjon til søkerne at det bør framgå av lovteksten.

De mener at hjemmel til å stille krav til kompetanse, uniformering og egnethet for utføring av varsling, sikring, midlertidig regulering av trafikken, trafikkdirigering, arbeid på eller ved veg mv., vil føre til økt profesjonalitet i bransjen.

Flere kommuner vurderer at det er behov for tiltak for å øke etterlevelsen av godkjente planer, og i større grad utøve tilsyn. NKF og VBT stiller seg derfor positiv til lovforslagets kontroll- og sanksjonshjemler, bla. muligheten til å ilegge gebyr.

NKF og VBT ønsker at det blir vurdert å gi hjemmel til å ta gebyr for saksbehandlingen i forbindelse med søknad, slik det for eksempel er gitt anledning til etter ledningsforskriften § 18. Etter sistnevnte forskrift kan vegmyndigheten i enkeltsaker kreve «dekket kostnadene til saksbehandling av søknad om tillatelse og utført kontroll i anleggsperioden, i samsvar med selvkostprinsippet». En tilsvarende gebyrhjemmel bør kunne tas inn i fremtidig forskrift etter ny § 7 a i vegtrafikkloven, slik at vedtaksmyndighetens faktiske utgifter dekkes av brukerne. Gravetillatelse og godkjenning av arbeidsvarsling henger ofte tett sammen. Hvis gebyrene beskrevet på samme måte, vil man unngå diskusjoner om hvilke kostnader som er knyttet til de ulike delene.

Klageorganet for enkeltvedtak hos kommunen og fylkeskommunen ligger som regel på politisk nivå. Det politiske klageorganet har som oftest ikke trafikkteknisk kompetanse slik som klageorganet for riksveger, Vegdirektoratet.

NKF og VBT er enig i tankegangen om at en godkjenning av en varslings- og sikringsplan retter seg mot søker og søkers behov for å kunne gjennomføre et arbeid på eller ved veg, men mener varsling og sikring skal dekke mer enn søker og søkers behov. Det berører i minst like stor grad samfunnet og den øvrige ferdselen. Etter NKF og VBT sin mening skal slike hensyn fortrinnsvis vurderes likt over hele landet. De mener derfor at Vegdirektoratet bør være felles klageinstans uavhengig av skiltmyndighetene for å sikre lik praksis over hele landet.



Nye Veier AS har flere kommentarer og kommer med endret forslag til ny § 7 a i vegtrafikkloven.

De mener at å bytte til begrepet «varslings- og sikringsplan» vil medføre en mer presis beskrivelse av planens innhold. Nye Veier er videre av den oppfatning at det i ordlyden bør fastsettes hvem bestemmelsen retter seg mot, dvs. den som er ansvarlig for arbeidet som skal utføres på eller ved offentlig veg. De foreslår videre at ansvaret for å utarbeide varslings- og sikringsplan reguleres nærmere i forskrift.

Nye Veier bemerker at det fremstår som hensiktsmessig at nærmere regulering av krav til og prosess for godkjenning av slik lovbestemt plan, fastsettes i forskrift. De foreslår å endre bestemmelsen noe slik at innholdet klargjøres, og også hjemler forskriftsregulering av ansvar for å utarbeide varslings- og sikringsplan.

Til forslaget tredje ledd legger Nye veier til grunn at dette er ment å omfatte myndighet til å *utføre* trafikkdirigering i henhold til godkjent plan. Videre bemerker de at det ikke fremkommer tydelig av bestemmelsen hvorvidt rett til trafikkdirigering skal utføres i henhold til godkjent varslings- og sikringsplan, eller om det også skal omfatte annen dirigering av trafikk. Nye Veier antar at dette vil være gjenstand for nærmere regulering i forskrift, i likhet med relevante kompetansekrav som skal stilles til private som skal utføre slik trafikkdirigering.

Til forslaget § 7 a fjerde ledd bemerker Nye Veier overordnet at innholdet i disse forskriftshjemlene av lovtekniske hensyn med fordel kan klargjøres og forkortes for å unngå unødig detaljering.

Også forslaget hjemmel til forskriftsregulering av kontroll, tilsyn og sanksjoner foreslås forenklet med samme begrunnelse som for fjerde ledd.

Nye veier foreslår å legge til et ledd som sier at «For forvaltningsvedtak etter denne bestemmelsen gjelder reglene i forvaltningsloven». De viser til at det i dag er varierende saksbehandlingstid og mener det derfor bør vurderes om saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven vil være tilstrekkelige, eller om det er behov for særskilt regulering av krav til saksbehandlingstid for å sikre at slike saker alltid vil behandles uten ugrunnet opphold.

Til slutt anbefaler Nye veier at det vurderes om myndighet til godkjenning av midlertidige avkjørsler skal ligge hos samme myndighet som godkjenner varslings- og sikringsplan. Nye Veier viser her til at veglova gir hjemmel til godkjenning av avkjørsel fra offentlig veg, herunder også midlertidige avkjørsler. De sier videre at midlertidige avkjørsler skal være godkjent og utgjøre en del av godkjent varslings- og sikringsplan etter ny bestemmelse i vegtrafikkloven § 7 a.

Oslo kommune er positive til lovendringene og mener det er behov for klargjøring både av relevante hjemler og av hvilke reaksjoner som kan gis ved overtredelse av gitte tillatelser. De mener det også er behov for at det ryddes opp i praksis og myndighetsutøvelse, slik at det både blir lettere for kompetente myndigheter å behandle søknader om arbeidsvarslingstiltak, og for private parter å forholde seg til regelverket. De mener videre at forslaget tydeliggjør adgangen til å bruke private trafikkdirigenter og at lovforslaget kan bidra til økt profesjonalitet i bransjen.

Oslo kommune peker på at det aktuelle arbeidet som skal varsles og sikres, i svært mange tilfeller vil være betinget av at det er gitt andre offentligrettslige tillatelser, for eksempel etter veglova § 57, eller etter ledningsforskriften. De anser krav om at andre nødvendige tillatelser må legges frem ved søknad om godkjenning av varslings- og sikringsplan, som så viktig informasjon til søkere at det bør fremgå direkte av loven.

Kommunen mener at sanksjonsmulighetene etter dagens regler i skiltforskriften, oppleves som utfordrende å praktisere, og kommunen har ikke nødvendige virkemidler til håndheving og kontroll av arbeider på og ved veg. Oslo kommune støtter derfor forslaget om å lovfeste kontroll- og sanksjonshjemler, herunder muligheten til å ilegge gebyr. Oslo kommune vurderer at det er behov for tiltak for å øke etterlevelsen av godkjente planer og i større grad å kunne utøve tilsyn. Økonomiske sanksjoner, ved siden av økt tilsynsvirksomhet, vurderes å kunne ha preventiv effekt.

Oslo kommune ber om at det blir vurdert også å gi hjemmel til å ta gebyr for saksbehandlingen i forbindelse med søknad, slik det for eksempel er gitt anledning til etter ledningsforskriften § 18. Etter sistnevnte bestemmelse kan vegmyndigheten i enkeltsaker kreve «dekket kostnadene til saksbehandling av søknad om tillatelse og utført kontroll i anleggsperioden, i samsvar med selvkostprinsippet». De mener ny § 7 a bør omformuleres slik at en gebyrhjemmel kan tas inn i fremtidig forskrift og vedtaksmyndighetens faktiske utgifter kan kreves dekket av brukerne.

Oslo kommune er enige i at vedtak om varslings- og sikringsplan gjelder rettigheter eller plikter til søker, og at dette kan være omfattet av definisjonen av et enkeltvedtak i forvaltningsloven § 2 bokstav b). De mener imidlertid at en slik praksisendring vil få langt større konsekvenser enn det Statens vegvesen har lagt til grunn i høringsbrevet – både for myndighetene og for private aktører. Oslo kommune fatter vedtak om omtrent 10 000 arbeidsvarslingsplaner i året, hvorav i overkant av 80 prosent av sakene gjelder søknader fra private. Kommunen mener at klagesaksbehandling av slike vedtak vil være både svært ressurskrevende for kommunen og kunne føre til lengre saksbehandlingstid for tiltakshaver, sammenlignet med dagens praksis.

Oslo kommunes erfaring er at det ofte søkes om varslings- og sikringsplan kort tid før et arbeid er planlagt satt i gang, ofte bare dager eller få uker i forveien. Enkeltvedtak vil kunne påklages av andre enn søker selv, og personer med rettslig klageinteresse vil ha krav på å få behandlet sin klage. Andre aktører enn søker selv vil derfor kunne føre til utsatt iverksettelse av det omsøkte vedtaket. De mener at slike prosesser vil kunne føre til vesentlige forsinkelser i gjennomføringstakten på arbeid på og ved veg, sammenlignet med dagens praksis, der en arbeidsvarslingsplan gjerne godkjennes med en saksbehandlingstid på en til tre uker.

Kommunen mener den omgjøring til enkeltvedtak som varsles sammen med lovforslaget, med de konsekvenser det får for saksbehandling og klageadgang, vil føre til vesentlige praktiske, administrative og økonomiske konsekvenser for Oslo kommune. I tillegg til ordinær klagesaksbehandling, må det regnes med at andre interessenter, uavhengig av klageadgang, vil påklage godkjente planer. En utvidet generell klageadgang vil generere en mengde avvísingsvedtak, som igjen vil kunne påklages. Mengden klagesaker som må påregnes dersom godkjente planer skal være enkeltvedtak, kan medføre betydelig ekstra saksbehandling. På denne bakgrunn mener Oslo kommune at den endringen som varsles, gir vesentlig større konsekvenser enn det som legges til grunn i høringsbrevet. Oslo kommune mener at konsekvensene av en slik endring må gjennomgås grundig.



Kommunen mener at arbeid med arbeidsvarslingsvedtak vil kunne være vesentlig forskjellig i en større by sammenlignet med riksvegnettet eller i kommuner med færre veier. Oslo kommune anmoder derfor om at kommunen og andre berørte inviteres til dialog tidlig i forskriftsarbeidet, slik at forskjellige konsekvenser blir tilstrekkelig belyst før det konkluderes med om det skal gjøres slik endring og hvordan. Det vil blant annet være relevant å belyse eventuelle forskjeller mellom by og land, konsekvenser for næringsliv og byutvikling, og administrasjon av søknads- og klagesaksprosess. Dersom det holdes fast ved at godkjenninger skal være enkeltvedtak, bør de praktiske forhold ved klagesaksbehandlingen vurderes, herunder om det er behov for å fastsette særregler for saksbehandlingen som fraviker forvaltningslovens bestemmelser, for eksempel når det gjelder hvem som skal ha klageadgang, hvem som skal være klageinstans, og om det er behov for særlige regler om frister eller om adgang til utsatt iverksettelse.

Politidirektoratet oppsummerer også uttalelsene fra Øst politidistrikt, Oslo politidistrikt og Utrykningspolitiet. De er enige i at det er behov for et samlet og klart hjemmelsgrunnlag og støtter forslaget til ny § 7 a i vegtrafikkloven.

De mener den nye bestemmelsen også gir klar hjemmel for trafikkdirigering til private. Videre mener de at det også er viktig at nytt hjemmelsgrunnlag regulerer at det kan forskriftsfestes regler om kompetanse, uniformering, alder og skikkethet for utføring av varsling, sikring, midlertidig regulering, trafikkdirigering og arbeid på eller ved veg.

Når det gjelder forslaget om kontroll, tilsyn og sanksjoner i bestemmelsens femte ledd, herunder forslaget om hjemmel til andre hensiktsmessige reaksjoner enn straff etter vegtrafikkloven § 31, tiltrer Politidirektoratet forslaget om hjemmel for forvaltningssanksjoner. De kommenterer at det imidlertid er viktig at det ikke innføres sanksjoner som fratar politiet muligheten, eller skaper utfordringer med dobbeltstraff, ved sanksjonering etter vegtrafikkloven § 31.

Politidirektoratet har lagt uttalelsene de har fått fra Øst politidistrikt, Oslo politidistrikt og Utrykningspolitiet ved sin egen høringsuttalelse. Dette er innspill som er mer relevante i arbeidet med ny forskrift og revisjon av N301.

Rambøll ved Ragnar H. Nilsen synes lovforslaget er bra og støtter det. Videre er det innspill primært til forskriftsarbeidet, bl.a. til kompetansekrav og sanksjoner.

Rogaland brann og redning IKS lurer på hvilket omfang regelverket vil gjelde for nødetatene når de jobber på offentlig veg f.eks. med oppgaver som opprydding etter uhell, oljesøl osv. De antar at akutte utrykninger er unntatt.

Statens vegvesen Transport og samfunn er positive til at regelverket knyttet til godkjenning av varslings- og sikringsplan for arbeid på og ved veg samles og styrkes. De har noen kommentarer til lovforslaget opp mot høringsdokumentet når det gjelder trafikkdirigering, sikring og involvering av skiltmyndighet samt enkeltvedtak med klageadgang.

De synes det er uklart hva slags type hendelser det kan tenkes at trafikkdirigering kan være knyttet til og mener det må klargjøres nærmere og eksemplifiseres i arbeidet med forskrift. De mener at ordlyden i høringsdokumentet tyder på at en ser for seg en utvidelse av beslutning om privat trafikkdirigering også kan skje uten at dette er knyttet til godkjent varsling- og sikringsplan og at dette må klargjøres i forskriftsarbeidet.

Sammen med kompetansebevisets gyldighetstid ønsker de å legge til hvilke kompetansekrav som gjelder.

De foreslår også å legge til et punkt:

«Departementet kan i forskrift gi regler om hvordan autonome kjøretøy skal håndtere forhold ved arbeid på eller ved veg» og begrunner dette med at autonome kjøretøy er under stadig utvikling og mener at punktet i framtiden kan dekke vegarbeid sitt forhold til slike kjøretøy.

Trafikkvakta foreslår også et eget punkt om å kunne gi regler om merking og bruk av ledebil og TMA (støtputebil) samt følgebil.

Uten begrunnelse er høringsforslagets krav til alder og skikkethet for utføring av varsling, sikring, midlertidig regulering, trafikkdirigering og arbeid på eller ved veg, tatt ut av lovforslagets tekst.

Trondheim renholdsverk opplever at dagens ordning med arbeidsvarsling hovedsakelig er rettet mot graving på /ved veg og lite tilpasset deres type arbeid. De mener også at kravene til sikring bør være hensiktsmessige og praktisk gjennomførbare. Varsling og sikring tar lang tid og kan øke trafikkfaren. Sannsynligheten for at en uønsket hendelse oppstår er proporsjonal med tidsbruken. De ønsker tydeligere retningslinjer for hvordan slikt arbeid skal gjennomføres på en trygg og hensiktsmessig måte.

Trøndelag fylkeskommune mener den foreslåtte nye § 7 a skjerper og klargjør lovhjemlene på flere av virkeområdene. De mener at denne høringen viste at det ble en del uklarheter bl.a. omkring myndighetsroller og ansvarsforhold og at det er viktig i høringsmaterialet å tydeliggjøre skillet mellom endringer på lovnivå og forskriftsnivå og hva som er videre antatt framdrift i arbeidet. Videre poengterer de at regionreformen medfører endringer i mange roller innen vegsektoren, og det er viktig for fylkeskommunen å delta aktivt i høringer for å sikre god sammenheng i fylkeskommunenes ansvarsområde.

Vegforum for byer og tettsteder (VBT) har utarbeidet sitt høringsvar i samarbeid med Norsk kommunalteknisk forening (NKF). Likelydende uttalelser er sendt inn fra de to foreningene. Uttalelsene er håndtert under Norsk kommunalteknisk forening (NKF).

Vegtilsynet er enige i at regelverket ikke er klart og at det er fragmentert. De mener også at skiltforskriften, slik de leser den, ikke gir hjemmel til fysisk sikring. De er derfor positive til at det blir innført en klar hjemmel til å regulere alle momenter som er viktige for sikkerheten ved arbeid på og ved veg.

Vegtilsynets erfaring etter flere tilsynssaker mot Statens vegvesen og Nye veier, er at de som utformer arbeidsvarslingsplaner har hatt fokus på arbeidernes sikkerhet. De tror at en samlet hjemmel for varsling og sikring kan bidra til at alle parter blir ivaretatt.

Vegtilsynet savner en vurdering av hva som er korrekt plassering av hjemmelen og en begrunnelse for og beskrivelse av konsekvensen av den valgte plasseringen. De viser til at virkeområdet til vegtrafikkloven er «trafikk med motorvogn» og «annen ferdsel [...] på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn». Etter Vegtilsynet sin vurdering hører planlegging, søknad og utføring av sikring like naturlig under formålet med veglova, som er å «tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantene og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med». De trekker også fram at brudd på regler i eller i medhold av vegtrafikkloven blir straffet med bøter eller fengsel inntil ett år, jf. vegtrafikkloven § 31. De savner også en vurdering i høringsbrevet av om slike reaksjoner er effektive og forholdsmessige ved brudd på reglene.

Vegtilsynet savner også en begrunnelse for at det er valgt en løsning med relativt detaljerte forskriftshjemler. De mener det hadde vært mulig å gi en alminnelig regel om sikker og hensynsfull utføring av arbeid, tilsvarende vegtrafikkloven § 3, sammen med en hjemmel for departementet til å gi utfyllende forskrifter, tilsvarende vegtrafikkloven § 43. Løsningen som er valgt oppleves som detaljert, og det kan skape et inntrykk av at hjemmelen er uttømmende. Vegtilsynet antar det ikke er meningen.

Vegtilsynet er enige i at godkjenning av varslings- og sikringsplaner er et enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Kommentarer til første ledd

I kommentar til forslaget første ledd, ønsker Vegtilsynet at det klart kommer fram hva som er målsettingen med å ha en varslings og sikringsplan. De foreslår at første ledd er en generell adferdsregel og at vegtrafikkloven § 3 kan brukes som utgangspunkt.

Vegtilsynet støtter at det i loven innføres et krav til at det skal foreligge en godkjent varslings- og sikringsplan før det igangsettes tiltak på eller ved offentlig veg som kan være til fare eller hinder for trafikantene.

Vegtilsynet etterlyser forklaring på hvorfor reglene om varslings- og sikringsplan bare skal gjelde arbeid. De mener at arbeid og tilstelninger ofte vil ha samme praktiske konsekvenser for sikkerheten og framkommeligheten til trafikantene og at det derfor er logisk å håndtere begge deler etter like regler i skiltforskriften kapittel 14. Vegtilsynet er opptatt av at lik risiko blir behandlet likt. Inntil det er redegjort for hvorfor det er nødvendig med forskjellige regler for arbeid og andre arrangement, er Vegtilsynet negative til at det innføres forskjellig regime.

De påpeker også at det hverken i lovteksten eller i høringsbrevet er beskrevet hva som er ment med «arbeid». Konteksten tilsier at det først og fremst er snakk om fysiske tiltak på infrastruktur eller eiendom, men arbeidsvarslingsplaner etter skiltforskriften kapittel 14 har også vært brukt i forbindelse med arbeid i videre forstand, som for eksempel filminnspillinger. Vegtilsynet er urolig for at det kan oppstå tvil om virkeområdet til reglene, og ulik praksis hos ulike godkjenningsmyndigheter, dersom man beholder skiltforskriften kapittel 14, uten en nærmere avklaring av hva som skal regnes som «arbeid».

Videre mener Vegtilsynet at begrepet «igangsetting» bør beskrives nærmere i forskriften eller forarbeidene, for å tydeliggjøre hvilke aktiviteter som man må vente med til planen er godkjent. De ser for seg at det for eksempel kan oppstå spørsmål om aktiviteter knyttet til «rigging», mellomagring av materialer og utstyr, vil være dekket av ordlyden.

Vegtilsynet etterlyser også hvem som er pliktsubjekt etter første ledd. De mener det er viktig i arbeidet med forskriften å vurdere hvilke konsekvenser det kan få for trafiksikkerheten dersom det er utførende og ikke vegeier eller oppdragsgiver som har ansvaret. De viser til at det i plan- og bygningsretten og arbeidsmiljøretten har vært viktig å sikre at henholdsvis tiltakshaver og byggherre er ansvarlig uavhengig av hvem som utfører. De mener mange av de samme hensynene også er relevante i forbindelse med arbeidsvarslings.

Kommentarer til andre ledd

Vegtilsynet forstår intensjonen med å fastsette vedtaksmyndigheten i forskrift, å kunne løsrive denne myndigheten fra skiltmyndigheten dersom man finner dette tjenlig i arbeidet med forskriften.

Vegtilsynet støtter en slik mulighet. Samtidig understreker de at det i vurdering av myndighetsplasseringen er viktig å vurdere vegeiers ansvar for og muligheter til å sikre trafiksikkerheten opp mot interessekonflikter. Dette gjelder spesielt dersom vegeier i rolle som oppdragsgiver, får det overordnede ansvaret for utarbeiding og etterlevelse av varslings- og sikringsplaner.

Videre mener Vegtilsynet at det i arbeidet med forskriften er viktig å vurdere om det bør settes krav til de som skal godkjenne varslings- og sikringsplaner, inkludert krav til kompetanse.

De foreslår at slå sammen første og andre ledd i lovteksten fordi de mener de henger tett sammen tematisk.

Kommentarer til tredje ledd

Vegtilsynet lurer på om første setning i tredje ledd er nødvendig. De mener ordlyden i andre ledd er tilstrekkelige til å hjemle alle sider ved varslings- og sikringsplaner, inkludert hvem som kan forberede og gjennomføre dem og hvordan det kan gjøres. De mener også at midlertidig regulering av trafikk faller inn under trafikkdirigering i tredje ledd, andre setning. De foreslår derfor å stryke første setning.

Når det gjelder å ta inn en klar hjemmel til å regulere trafikkdirigering, samt at slik myndighet kan gis til private, er Vegtilsynet positive. Vegtilsynet oppfordrer likevel Vegdirektoratet til å revurdere virkeområdet til regelen, inklusiv å vurdere om trafikkdirigering bør reguleres i en egen paragraf. Dette begrunner de med at dirigering av trafikk er en viktig del av håndtering av akutte hendelser som naturhendelser, brann og ulykker. Slik Vegtilsynet ser det, medfører dirigering i slike situasjoner mange av de same praktiske og juridiske utfordringene som dirigering ved arbeid og de mener like utfordringer bør håndteres likt. De mener det tilsier at hjemmelen for å utføre trafikkdirigering og delegering av myndighet til private, bør gjelde generelt. Vegtilsynet mener også det er behov for at det i arbeidet med forskrifter om trafikkdirigering blir sett særskilt på hvordan trafikkdirigering påvirker trafikantenes muligheter til å evakuere ved brann i tunnel eller andre farlige hendelser og at trafikkdirigentenens myndighet og ansvar i slike situasjoner blir tydeliggjort.

Vegtilsynet mener at merking av kjøretøy i tredje ledd og uniformering i fjerde ledd har samme formål og at uniformering kan dekke både kjøretøy og personell. I tillegg mener Vegtilsynet at begge deler er dekket av formuleringen om regler om trafikkdirigering slik at teksten er overflødig. De foreslår at dette blir regulert samlet dersom man ender på en detaljert regulering.

Kommentarer til fjerde ledd

Vegtilsynet spør om hjemlene i dette leddet er nødvendige. Etter deres vurdering er hjemmelen i andre og tredje ledd tilstrekkelig vide til å dekke momentene i fjerde ledd. Samtidig vurderer de det saklige virkeområdet for, og formålet med, hjemlene i andre og tredje ledd som tilstrekkelig presise til at legalitetsprinsippet er varetatt. De mener det vil bli ytterligere presisert dersom en tar inn en generell adferdsregel med vegtrafikkløven § 3 som forbilde. De foreslår å stryke fjerde ledd.

Kommentarer til femte ledd

Vegtilsynet er positiv til at det blir tatt inn en eksplisitt hjemmel til å regulere kontroll og sanksjoner. De mener at det for å sikre ryddighet, bør komme tydelig fram i hvilken grad Arbeidstilsynet og kommunalt branntilsyn skal ha myndighet til å gjennomføre kontroller og utføre tilsyn parallelt med myndighet utpekt etter denne hjemmelen. De mener videre at det bør avklares i hvilken grad utøving av myndighet som er tildelt, og eventuelt ansvar som vegeier blir pålagt, i medhold av denne paragrafen skal være underlagt tilsyn fra Vegtilsynet.

Til slutt viser Vegtilsynet til tidligere kommentar om straff for brudd på vegtrafikkloven. De mener at dersom det siste avsnittet i forslaget er ment å gi departementet hjemmel til å gi andre sanksjoner i stedet for straff, bør det komme klarere fram. Dette da slik delegering er i strid med regelen i vegtrafikkloven § 31 siste avsnitt om at endring i reaksjon må vedtas av Kongen.

Vestland fylkeskommune er enige i at det er behov for tydeligere regler for arbeid og tiltak på og nær offentlig veg. Vestland fylkeskommune er derfor positive til innføring av ny § 7 a i vegtrafikkloven, og at det blir utarbeidet tilhørende forskrifter. De legger til grunn at det parallelle arbeidet med fordeling av myndighet etter vegtrafikkloven blir tatt hensyn til i det videre arbeidet.

Vestland fylkeskommune mener det er viktig at svært sentrale begrep og rammene for det nye regelverket blir tydelig definert i forarbeidet til loven og viser til arbeidet med vegtrafikkloven § 7b. De sier at riktig forståelse av hva som faller inn under og utenfor lovens virkeområde er sentralt for at myndighet blir utøvd på rett måte. Videre sier de det vil ha vesentlig økonomiske konsekvenser for blant annet fylkeskommunene for eksempel ved ansvarsfordeling for trafikkregulering mellom politiet og de ulike vegeierne ved hendelser på vegnettet.

De ber om en grundig utredning i forarbeidene til loven av hva som i denne sammenhengen menes med begrepet «arbeid». De mener det er viktig for å definere omfanget av tiltak som blir regulert av lova.

Vestland fylkeskommune oppfatter at det er stor usikkerhet rundt hvor grensene for dette går etter dagens praksis. Tiltak i forbindelse med ulike uplanlagte hendelser på vegnettet (skred, flom, ulykker, feil på teknisk utstyr osv.) har i stor grad blitt håndtert med de samme virkemidlene som for mer tradisjonelt arbeid på og ved veg. Samtidig har det blitt satt et skille ved arrangement, som N301, Arbeid på og ved veg, slår fast at ikke skal bruke de samme virkemidlene.

Vestland fylkeskommune mener at den viktigste utfordringen er å definere klart hva en kan og ikke kan bruke manuelle trafikkdirigenter til, og viser til at typiske grensetilfeller kan være:

- Stenging av vegparsell for innspilling av for eksempel reklamefilm
- Stenging av vegparsell for gjennomføring av idrettsarrangement
- Arrangement i forbindelse med formell vegåpning (etter at vegen er satt i drift)
- Håndtering av sekundære trafikale utfordringer som følge av planlagte trafikkomlegginger og liknende (for eksempel sommerstenging av Bryggen i Bergen)
- Bistand til politiet i forbindelse med større arrangementer og for eksempel terrorsikring av 17. maiarrangement

De mener det er særlig grensene mellom arbeid og arrangement som er uklare, og spør om hva som er avgjørende for at aktiviteten er et arbeid. Er det er i hvilken utstrekning aktiviteten påvirker trafikken, eller om de som er involvert i aktiviteten er i et arbeidsforhold etter arbeidsmiljøloven som er avgjørende?



Vestland fylkeskommune oppfatter også at ansvarsfordelingen mellom politiet og vegeierne ved trafikkregulering ved ulike hendelser på vegnettet, har utvikla seg bort fra rammene som ble lagt til grunn for vegtrafikkloven. De mener dette har stor betydning for hvem som må bære kostnaden med disse tiltakene. Videre mener de at klarere rammer for begrepet «arbeid» vil kunne bidra til å tydeliggjøre hvilke typer tiltak vegeierne har grunnlag for å bidra med i slike situasjoner.

Vestland fylkeskommune ber om at begrepet trafikkdirigering blir klargjort i lovarbeidet. Hvordan dette skal forstås i forhold til begrepet trafikkregulering i vegtrafikkloven § 9, anvisning gitt av politiet jf. skiltforskriften § 25, og anvisninger jf. trafikkreglene § 3 -2.

Vestland fylkeskommune merker seg at trafikkdirigering blir forstått som ei myndighetsoppgave. De mener den trafikkdirigeringen som i dag blir utført av eller på vegne av Vegvesenet og andre offentlige vegeiere, blir gjort på grunnlag av en ulovfestet rett. De spør om en slik ulovfestet rett skal kunne legges til grunn for å kalle noe en myndighetsoppgave og ber om at det blir utredet eller at nødvendig hjemmel klart kommer fram ved lovendringen.

Viken fylkeskommune ser helt klart en stor fordel med endringen ved at det gir klarere krav og sanksjonsmuligheter. De sier videre at det ved en endring av i loven også må inngå ressurser til kontroll av arbeider ute på vegnettet. Dersom ingen er ute og kontrollerer, vil feil og mangler heller ikke oppdages før det skjer hendelser eller ulykker. Det er ikke ressurser til dette i dag.

Sverre Aarskog ønsker at bransjen skal behandles likt og at lover og regler skal følges. Han ønsker et skikkelig kontrollsystem slik at useriøse aktører lukes bort.

1-2 Vegdirektoratets vurderinger

1-2-1 Generelle tilbakemeldinger

De fleste er positive til lovendringen og til å få et klarere regelverk. Noen mener forslaget ikke går langt nok. Andre ønsker tillegg til forslaget og noen foreslår endringer i lovteksten og oppbygningen av ny § 7 a.

Vegtilsynet går imot en rendyrking av arbeid på og ved veg og mener tilstelninger bør håndteres likt med arbeid fordi de har mange felles trekk. Til dette vil vi bemerke at det er stor variasjon i tilstelninger, herunder også arrangørenes profesjonalitet. Vi ser at det, i tillegg til arbeidet med regelverket for arbeid på og ved veg, kan være behov for å se nærmere på regelverket for tilstelninger.

1-2-2 Innspill til forskrift og vegnormal

Mange høringsinnspill er på et detaljnivå som angår ny forskrift om arbeid på og ved veg eller vegnormal N301 Arbeid på og ved veg. Det skal utarbeides ny forskrift for arbeid på og ved veg og vegnormalen skal revideres slik at den er i tråd med ny lov og forskrift. Innspillene i denne høringen vil bli tatt med i det videre arbeidet med dette regelverket. Det vil dessuten bli egne høringer for ny forskrift og revidert vegnormal.

1-2-3 Vedtaksmyndighet

Hvem som skal være vedtaksmyndighet for varslings- og sikringsplaner for arbeid på og ved fylkesveg er, som nevnt innledningsvis, under utredning og vil senere bli klargjort i forskriften. Når dette er avklart, kan det være behov for å avklare forholdet mellom vegmyndighet og vedtaksmyndighet for godkjenning av varslings- og sikringsplaner. Kommentarer på dette blir derfor ikke vurdert her siden vedtaksmyndigheten skal fastsettes i forskriften.

Hovedbegrunnelsen for å fastsette vedtaksmyndigheten i forskrift framfor direkte i loven, er å unngå forsinkelser som følge av at det er igangsatt en utredning om å vurdere om skiltmyndigheten for fylkesveger skal overføres til fylkeskommunene.

1-2-4 Målet med og behovet for lovendring

MEF mener at målet må være et «enkelt og effektivt regelverk som fungerer i praksis, og som på en effektiv måte ivaretar sikkerheten på en tilstrekkelig måte». Erfaring ellers viser at et enkelt og lett tilgjengelig regelverk sammen med virkningsfulle sanksjoner, har god effekt for at et regelverk blir fulgt. Utfordringene her er å regulere et komplisert fagområde på en slik måte at dette vil være enkelt å forstå og praktisere, og gjennom det oppnå målsettingen om å ivareta sikkerheten for arbeidere og trafikanter.

Vegtilsynet ønsker at målsettingen med varslings- og sikringsplan kommer klart fram i lovteksten. Vi bemerker at lovteksten gjelder mer enn bare varslings- og sikringsplaner. En slik målsetting vil derfor kunne virke begrensende. Vi foreslår derfor ikke at det gjøres.

Vegtilsynet savner en forklaring på hvorfor reglene om varslings- og sikringsplaner bare skal gjelde arbeid og ikke inkludere tilstelninger. Vi vil her vise til høringsbrevets punkt 2.2, Behov for lovendring, hvor vi har redegjort for behovet for lovendring, herunder samling og klargjøring av bestemmelser om arbeid på og ved veg.



MEF etterlyser en kartlegging av hva som konkret ikke fungerer i dag. Til dette vil vi vise til høringsnotatet punkt 2.1 Bakgrunn for forslaget. Det synes ellers å være bred støtte hos høringsinstansene om behovet for lovendringene som foreslås. Vi mener det er flere forhold som samlet bidrar til at forholdene ute på vegen ikke er slik de bør være. Gode og nødvendige lovhjemler som i størst mulig grad er samlet, vil bidra til å kunne lage gode og utfyllende regler. Det vil så kunne danne et viktig grunnlag for å bedre forholdene ute på vegen. Å samle reglene i forskrift og med detaljer i vegnormal, vil også gjøre reglene lettere tilgjengelig. Dette vil dra i samme retning som MEF sitt mål om et «enkelt og effektivt regelverk som fungerer i praksis, og som på en effektiv måte ivaretar sikkerheten på en tilstrekkelig måte». Dette er imidlertid ikke det eneste som gjøres da det bl.a. arbeides med digitalisering av håndbøker og opplæring. Videre er elektronisk søknad på internett nylig blitt lansert.

1-2-5 Valg av lov for å hjemle kravene knyttet til arbeid på og ved veg

Vegtilsynet savner en begrunnelse for hvorfor den nye hjemmelen er plassert i vegtrafikkloven og viser til virkeområdene for vegtrafikkloven og vegloven.

Regelverket knyttet til varsling og sikring av arbeid på og ved veg, er utfordrende da det befinner seg i et område innenfor både vegloven og vegtrafikkloven. En godkjent varslings- og sikringsplan omfatter primært forhold som er regulert i vegtrafikkloven, herunder skiltvedtak, trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Skiltforskriften er hjemlet i vegtrafikkloven. Vi mener derfor at disse bestemmelsene innholdsmessig og lovteknisk passer best å hjemle i vegtrafikkloven. I perioden 1. mai 1984 til 1. juni 2006 hadde vi forskrift om varsling av arbeid på offentlig veg. Denne var hjemlet i vegtrafikkloven.

1-2-6 Lovfeste vedlegg til søknad

Norsk kommunalteknisk forening (NKF), Oslo kommune og Vegforum for byer og tettsteder (VBT) foreslår å lovfeste at andre nødvendige tillatelser til arbeidet skal legges ved søknaden om godkjenning av varslings og sikringsplan.

Dersom det lovfestes at nødvendige tillatelser skal vedlegges søknad om godkjenning av varslings- og sikringsplan, vil det i praksis pålegge vedtaksmyndighetene en kvalitetssikringsrolle for om søker faktisk har innhentet alle nødvendige tillatelser. Det er ikke ønskelig å gi vedtaksmyndigheten et slikt ansvar. Det er søker sitt ansvar å sørge for at alle nødvendige tillatelser er innhentet og vedlagt. En godkjent varslings- og sikringsplan er ikke mer enn en godkjent plan for varsling og sikring av arbeidet.

Ørjan Myrvoll ønsker at krav til innhold i risikovurderingene framgår av lovteksten. Vi mener det er for detaljert til å ha med i loven, men vil ta med dette forslaget i arbeidet med forskrift og vegnormal.

1-2-7 Lovtekstens detaljeringsgrad

Nye veier mener at innholdet i forskriftshjemlene for fjerde ledd, av lovtekniske hensyn, med fordel kan klargjøres og forkortes for å unngå unødig detaljering. Det samme gjelder for forslagets femte ledd. Også Vegtilsynet mener at detaljeringsgraden i lovteksten er for stor.

Detaljeringsgraden har vært diskutert. Det har variert over tid hva som er gjeldende lovteknikk, og det har i denne sammenheng vært vurdert å benytte en mindre detaljert utforming av lovparagrafen. Ved utformingen av forslag til ny § 7 a har vi blant annet sett hen til vegtrafikkloven § 7 b, som er en relativt ny bestemmelse. Opplistingen som er gjort, er ikke ment å være uttømmende når det gjelder regler om kompetanse. Dette synliggjøres ved å skrive «blant annet» i lovteksten. Totalt sett har vi kommet fram til løsningen i høringsforslaget. I resten av § 7 a, mener vi at bestemmelsene er tilstrekkelig romslige til at lovteksten gir nødvendige hjemler.

Vi mener det er helt nødvendig at høringsinstansene får uttale seg om avgrensningen av hva som bør falle inn under regelverket og hva som bør falle utenfor. Dette er et komplisert tema som vi antar at mange høringsinstanser har meninger om og som høringsinstansene har behov for tid til å vurdere. Det er viktig å få et regelverk som blir forstått og respektert.

Ved avgrensning av hva som faller inn under arbeid på og ved veg, kan det bli behov for også å se på skiltforskriften kapittel 14 når det bl.a. gjelder tilstelninger, samt forhold knyttet til andre hendelser på og ved veg. Dette kan være hendelser som medfører et behov for midlertidig å stenge vegen og sette i verk en omkjøring uten at det foregår noe arbeid på stedet. I slike tilfeller vil det også kunne være behov for å dirigere trafikken manuelt og det kan være et behov for å sette trafikkdirigeringen bort til private. Det er uansett ønskelig at det stilles samme krav til f.eks. opplæring av trafikkdirigenten, som ved arbeid på og ved veg uavhengig av hva avgrensningen blir, siden oppgavene og faremomentene er svært like. I dag brukes ofte arbeidsvarslingsbestemmelsene også ved slike hendelser på og ved veg. Det er ikke tenkt en utvidelse ut over dagens praksis.

1-2-9 Trafikkdirigering

Vestland fylkeskommune ber om at det utredes om trafikkdirigering kan sees på som en myndighetsoppgave og mener at dagens praksis blir gjort på bakgrunn av en ulovfestet rett. De ber også om en avklaring av hvordan *trafikkdirigering* skal sees opp mot begrepene *trafikkregulering* som brukes i vegtrafikkloven § 9 og *anvisning* som brukes i trafikkreglene § 3 nr. 2.

Politiets fullmakt til trafikkregulering etter vegtrafikkloven § 9 er videre enn hva som er ment med trafikkdirigering i ny § 7 a i vegtrafikkloven. Trafikkreglene § 3 nr. 2 gjelder blant annet «anvisning fra annen person som har myndighet til å regulere trafikken». Det som ønskes regulert i ny § 7 a, er en hjemmel til en slik bemyndigelse, jf. høringsbrevet side fire, tredje avsnitt. Det skal også inkludere det å føre ledebil.

Når departementet, i arbeidet med vegtrafikkloven, allerede i 1964 (Ot.prp.nr.23 (1964-1965)) fant det «upåkrevd å gi nærmere detaljbestemmelser om disse særlige myndigheters trafikkregulering i vegtrafikklovutkastet», finner vi det heller ikke nå nødvendig å lovregulere vegeierers myndighet til selv å regulere og dirigere trafikken ved arbeid på og ved veg. Det som nå reguleres er en hjemmel til å gi private «myndighet til å regulere trafikken» og regulere dette i forskrift. Begrepet trafikkdirigering vil bli definert i forskriften.

Til Nye veiers merknad om at det ikke fremkommer tydelig av bestemmelsen hvorvidt rett til trafikkdirigering skal utføres i henhold til godkjent varslings- og sikringsplan, eller om det også skal omfatte annen dirigering av trafikk, vil vi vise til at ny § 7 a bare er ment å gi hjemmel til å utforme bestemmelser.

Vegtilsynet ber om at virkeområdet for trafikkdirigering revurderes og ber om at trafikkdirigering blir vurdert regulert generelt og i en egen paragraf. De viser til at dirigering av trafikk er en viktig del av håndteringen av akutte hendelser som naturhendelser, brann og ulykker og at man møter mange av de samme praktiske og juridiske utfordringene som ved arbeid på eller ved veg. I dag brukes trafikkdirigenter også ved hendelser på og ved veg slik som for eksempel ras og de kan være en del av trafikkberedskapsplaner. Statens vegvesen Transport og samfunn mener det er uklart hva slags type hendelser det kan tenkes at trafikkdirigering kan være knyttet til og mener det må klargjøres nærmere og eksemplifiseres i arbeidet med forskrift.

Som det framgår av høringsbrevet, behøver ikke alltid trafikkdirigering være knyttet til det vi tradisjonelt tenker på som arbeid på eller ved veg, men kan også finne sted i forbindelse med hendelser på eller ved veg. Politiet og Statens vegvesen har mange steder begrensede ressurser. Det vil derfor være behov for å kunne sette slik dirigering bort til private med særskilt opplæring i trafikkdirigering. Dette vil være en bemyndigelse av trafikkdirigenter med særskilt opplæring til å dirigere og lede trafikken, jf. trafikkreglene § 3 nr. 2.

Det er ønskelig med et mest mulig samlet regelverk når det gjelder arbeid på og ved veg, men det er ikke ønskelig med dobbeltregulering av krav som framgår av annet regelverk. Det legges ikke opp til noen konflikt med opplæringskravene etter arbeidsmiljøloven.

1-2-11 Kompetanse

Flere høringsinstanser (NOORSI, Rambøll, Trafikkforum, Trafikkvakta) kommenterer kompetansekrav og krav til beståtte prøver. Kompetansekravene vil være tema i ny forskrift om arbeid på og ved veg samt i vegnormalen. Vi vil likevel bemerke at å stille krav til beståtte prøver for personell som ikke utøver myndighet, vil medføre krav om å godkjenne opplæring gitt i andre EØS-land. Dette vil kunne være opplæring i regelverk som kan avvike fra det norske og som kan medføre utfordringer når det gjelder f.eks. (trafikk)sikkerhet og framkommelighet. Alternativer må derfor vurderes i arbeidet med ny forskrift og revisjon av vegnormalen.

Det er også kommet innspill på å stille krav om formelle kurs og kompetansekrav til saksbehandler (Euroconsult, Vegtilsynet). Vi vil her vise til arbeidsmiljølovens krav til opplæring i den jobb man skal utføre. Det gjelder også saksbehandlere. Dersom vedtaksmyndigheten skal kunne innfri blant annet forvaltningslovens veiledningskrav i § 11, må saksbehandlerne ha opplæring. Vi mener at kravene til opplæring i arbeidsmiljøloven sammen med kravene i forvaltningsloven er gode nok.

NOORSI mener lovteksten er for detaljert når det gjelder kompetansebevis framfor detaljnivået for kompetanse og opplæring. Vegdirektoratet har brukt flere ord i lovteksten på prøve og kompetansebevis enn på kompetanse, men mener at den foreslåtte lovteksten er nødvendig for å ha hjemmel til å stille relevante krav til kompetanse og opplæring. Kravene til kompetanse vil framkomme i forskrift og vegnormal og er ikke en del av denne høringen.

1 2 12 Sanksjoner og tilsyn

Bedre sanksjonsmuligheter ønskes velkommen og ofte sammen med ønske om flere kontroller for å øke etterlevelsen av godkjente planer (MEF, Ørjan Myrvoll, Norsk kommunalteknisk forening (NKF), Oslo kommune, Politidirektoratet og Vegforum for byer og tettsteder (VBT), Viken fylkeskommune, Sverre Aaskog).

Intensjonen med utvidelse av dagens sanksjonsmuligheter i lovforslaget, er å få virkemidler som stimulerer til å utføre varsling og sikring på en god måte. Forslaget har ikke til intensjon å begrense politiets sanksjonsmuligheter etter vegtrafikkloven § 31.

Vegtilsynet mener det, for å sikre ryddige forhold, bør komme klart fram i hvilken grad Arbeidstilsynet og kommunalt branntilsyn skal ha myndighet til å gjøre kontroller og utføre tilsyn parallelt med myndighet etter hjemmelen i ny § 7 a. De ønsker også en avklaring i forhold til din egen tilsynsmyndighet. Endringer i Vegtilsynets ansvar og oppgaver faller utenfor arbeidet med ny § 7 a i vegtrafikkloven.

Intensjonen med forslaget er ikke å begrense noen tilsynsmyndigheter sitt myndighetsområde, men klart å hjemle bestemmelser for kontroll og tilsyn. Hvem som er tilsynsmyndighet, vil framgå av forskrift.

Vegtilsynets kommenterer at dersom det siste leddet i forslaget er ment å gi departementet hjemmel til å gi andre sanksjoner i stedet for straff, bør dette komme klarere fram. Det begrunnes med at slik delegering er i strid med regelen i vegtrafikklova § 31 siste ledd om at endring i reaksjon må vedtas av Kongen. Vi mener at vegtrafikklovens § 31 siste ledd blir ivaretatt når ny § 7 a i vegtrafikkloven hjemler bruk av gebyr som sanksjonsmulighet.

Ørjan Myrvoll ønsker at loven skal ha sanksjonsmuligheter også mot vedtaksmyndighetene der «det påvises feilaktig godkjente risikovurderinger». Her vil vi vise til det ansvaret som generelt ligger på forvaltningen.

1-2-13 Enkeltvedtak og klageinstans

Flere høringsinstanser har kommet med kommentarer på å endre saksbehandlingen ved godkjenning av varslings- og sikringsplaner til å håndteres som enkeltvedtak. På bakgrunn av kommentarene og for å sikre at saksbehandlingen følger forvaltningslovens bestemmelser, har vi satt i gang et arbeid for å vurdere dette juridisk. Dette arbeidet pågår.

Avgjørelsen om godkjenning av varslings- og sikringsplaner skal håndteres som enkeltvedtak eller ikke, vil imidlertid ikke påvirke den foreslåtte lovteksten til ny § 7 a i vegtrafikkloven. Vi mener derfor at forslaget til ny § 7a i vegtrafikkloven kan legges fram.

1-2-14 Saksbehandlingsgebyr

Norsk kommunalteknisk forening (NKF), Oslo kommune og Vegforum for byer og tettsteder (VBT) ønsker en hjemmel til å kreve et saksbehandlingsgebyr for godkjenning av varslings- og sikringsplaner.

Vi er imidlertid redd at et slikt gebyr kan virke mot sin hensikt og bidra til at færre søker om godkjenning av varslings- og sikringsplaner. Varsling og sikring av arbeid på og ved veg, har en kostnad og kommer som et tillegg til selve arbeidet. Risikoen ved å f.eks. bygge noe uten byggetillatelse, er at bygget kreves revet selv om bygget allerede står der og uavhengig av kvaliteten på bygget. Risikoen ved manglende arbeidsvarsling – når det ikke skjer ulykker mens arbeidet pågår – er svært liten. Et saksbehandlingsgebyr kan derfor stimulere til å unnlate å søke om godkjenning av en varslings- og sikringsplan. Det kan også medføre en uønsket økning i bruk av generelle planer for å spare saksbehandlingsgebyr. Noen kan til og med foreta varsling og sikring uten godkjent plan og også slik undergrave regelverket og samtidig også frata vegeier muligheten til å prioritere arbeid ut fra viktighet, tidspunkt osv. Disse forholdene kommer i tillegg til den økte faren som arbeidere og trafikanter blir utsatt for.

Et slikt saksbehandlingsgebyr vil også kunne medføre et større kontrollbehov for å sikre likebehandling av aktørene. Totalt sett anser vi at et saksbehandlingsgebyr vil gi større negative virkninger enn positive. Vi vil derfor ikke anbefale at det innføres saksbehandlingsgebyr for godkjenning av varslings- og sikringsplaner.

1-2-15 Andre innspill til endringer i lovteksten

Struktur og oppbygging

Vegtilsynet mener at første og andre ledd henger så tett sammen at de bør slås sammen. Vegtilsynet mener at første setning i tredje ledd er unødvendig og bør strykes samt at hjemlene i fjerde ledd er unødvendige. De mener at hjemmelen i andre ledd er dekkende.

En viktig hensikt med lovendringen er å få et klart regelverk. Oppstillingen er også et uttrykk for forhold som har vært oppfattet som uklare etter dagens regelverk. Vi mener at strukturen som ble sendt på høring er god. Den systematiserer på en god måte og bør opprettholdes.

Vi kan ikke se at de språklige endringene Trafikkvakta kommenterer, endrer realiteten i lovforslaget slik det ble sendt på høring. Vi ser imidlertid at rekkefølgen av oppstillingen om at «Departementet kan gi regler om merking av kjøretøy og trafikkdirigering samt bestemme at myndighet til trafikkdirigering kan gis til private», er noe uheldig. Det kan gis inntrykk av det skal kunne gis regler om merking av trafikkdirigenter. Dette kan tolkes til regler om uniformering av trafikkdirigenter og ikke regler om trafikkdirigering slik dette leddet er ment i høringen. Vi foreslår derfor å bytte rekkefølgen slik at ordlyden blir: «Departementet kan gi regler om trafikkdirigering og merking av kjøretøy samt bestemme at myndighet til trafikkdirigering kan gis til private».

Grunnregel for arbeid på og ved veg

Vegtilsynet har foreslått en alminnelig regel om sikker og hensynsfull utføring av arbeid på tilsvarende måte som vegtrafikklovens § 3. Vi vil her bemerke at vegtrafikkloven § 3, grunnregel for all trafikk, også gjelder for arbeid på og ved veg. De som jobber på og ved veg, er også trafikanter og § 3 lyder:

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

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.

Vi ser derfor ikke noe behov for en parallell regel til dette mer innrettet mot arbeid på og ved veg.

Begrepet igangsetting i første ledd

Vegtilsynet mener at «igangsetting» må defineres nærmere for å tydeliggjøre hvilke aktiviteter man må vente med til varslings- og sikringsplanen er godkjent. De ser for seg at aktiviteter knyttet til «rigging» og mellomlagring av materialer og utstyr vil være omfattet av ordlyden i loven.

Alt arbeid ute på eller ved veg som kan medføre fare og er nødvendig for den totale, aktuelle arbeidsgjennomføringen faller inn under begrepet «igangsetting». Dette gjelder også det noen vil kalle forarbeider eller klargjøring til at selve arbeidet kan starte opp. Det innebærer derfor at regelverket også omfatter forhold som «rigging» og mellomlagring av materialer eller av- og pålasting av materialer mv. som skal mellomlagres. Det vil imidlertid ikke gjelder generell lagring av f.eks. materialer.

Automatiserte kjøretøy

Trafikkvakta foreslår å ta inn et eget punkt i ny § 7 a som gir hjemmel til å regulere hvordan automatiserte kjøretøy, benevnt av Trafikkvakta som autonome kjøretøy, skal håndtere forhold ved arbeid på og ved veg. Slike krav til automatiserte kjøretøy ligger, så vidt vi kan se, utenfor hva som skal reguleres i ny § 7 a med tilhørende forskrift og vegnormal. Bruk av automatiserte kjøretøy skal ikke redusere sikkerheten ved arbeid på og ved veg, men vi antar at det vil bli regulert på et mer generelt nivå enn vegtrafikklovens § 7 a. Dersom framvekst av automatiserte kjøretøy påvirker krav som skal stilles ved gjennomføring av varslings- og sikring, vil dette bli håndtert på et lavere nivå enn i vegtrafikkloven.

Departementet kan i forskrift gi regler om kontroll og tilsyn, herunder om myndighet til å føre kontroll og tilsyn. Departementet kan i forskrift også gi regler om stans, tilbakekall av godkjenning, karantene, gebyr og dekning av utgifter til retting av feil og mangler ved varsling og sikring av arbeid på eller ved veg.

