

Vedlegg 1 – Høringsnotat om forslag om endringer i vegtrafikkloven og skiltforskriften – overføring av myndighet for permanente reguleringer fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

Høringen omfatter følgende forslag:

- Skiltforskriften kapittel 13 – overføring av myndighet for permanente reguleringer på fylkesveg fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.
- Vegtrafikkloven § 5 – innføring av hjemmel for at Statens vegvesen kan gi aktuell skiltmyndighet pålegg om å rette opp skilting mv. som er i strid med skiltforskriften og normaler hjemlet i forskriften. Innføring av hjemmel for at retting kan gjennomføres for vegmyndighetens regning hvis pålegg ikke følges opp, og/eller at det kan brukes administrative sanksjoner eller ilegges tvangsmulkt hvis pålegg om retting ikke følges.
- Andre endringer i skiltforskriften kapittel 13

Statens vegvesen
2. mars 2026
Vår ref.: 24/54309

1	Innledning	4
2	Sammendrag.....	5
3	Kort historikk og bakgrunn	6
4	Bakgrunn for fylkeskommunenes ønske om skiltmyndighet	8
5	Kort om organiseringen av Statens vegvesen og fylkeskommunene.....	9
6	Kort om gjeldende rett.....	11
7	Gjeldene saksbehandlingsrutiner og erfaringer med disse.....	16
8	Mulige fordeler og ulemper ved overføring av skiltmyndighet	18
8.1	Desentralisering av skiltmyndighet.....	18
8.2	Kompetanse, fagmiljø og saksbehandling	18
8.3	Skille mellom politikk og administrasjon i skiltsaker	19
8.4	Digitalisering av prosessen for trafikkskilt i Statens vegvesen	19
8.5	Trafikksikkerhet og framkommelighet.....	20
9	Tiltak for å sikre god skiltforvaltning.....	21
9.1	Opplæring, kompetansetiltak og nettverksbygging.....	21
9.2	Statens vegvesen som høringsinstans	21
9.3	Overprøvingsmyndighet.....	22
9.4	Oppdatering og endring av regelverket	22
10	Utviklingstrekk – ny teknologi og dataflyt	23
11	Overføring av vedtaksmyndighet etter skiltforskriften kap. 13.....	24
11.1	Rett til å gi uttalelse før vedtak (høring)	24
11.2	§ 26 Myndighet for fartsgrenser m.m.....	25
11.3	§ 27 Forkjørsvveg, motorveg, mm.	30
11.4	§ 28 Myndighet for trafikkregulerende skilt	31
11.5	§ 29 Myndighet for andre offentlige trafikkskilt	34
11.6	§ 30 Myndighet for trafikklyssignal og vegoppmerking	37
11.7	Tilsvarende myndighet som kommunene	38
11.8	God trafikkteknisk kompetanse.....	40
12	Overprøving og oppfølging av regelverket.....	41
12.1	Overprøving av skiltvedtak m.m.	41
12.2	Oppfølging av om skiltforskriften og normalene i N300-serien følges.....	42
13	Andre endringer i skiltforskriften kapittel 13.....	47
14	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	52

14.1	Bemanning.....	52
14.2	Tiltak for å sikre god skiltforvaltning.....	53
14.3	Andre administrative konsekvenser.....	54
15	Høringsfrist.....	55

2 Sammendrag

Vi foreslår i denne høringen å overføre vesentlige deler av skiltmyndigheten etter skiltforskriften kapittel 13 på fylkesveg fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Myndighet knyttet til vikepliktsregulering og trafikklyssignaler foreslås ikke overført.

Regelverket knyttet til forvaltningen av offentlige trafikkskilt, vegoppmerking mv. er relativt omfattende og detaljert. Det vil si at regelverket gir tydelige rammer for forvaltningen av dette fagområdet. Vi legger til grunn at fylkeskommunene vil ivareta sin myndighet på en god måte innenfor de rammene som skiltforskriften og vegnormalene i N300-serien setter. Samtidig mener vi at det er viktig å ha en prosess knyttet til skiltvedtak som bidrar til å fange opp eventuelle feil og mangler, for derved å sikre etterlevelsen av regelverket. Det er også viktig at denne prosessen bidrar til en mest mulig enhetlig praksis knyttet til skilting. Videre at man ivaretar helhetshensyn, da skilting på en veg ofte kan ha betydning for skilting på en annen veg.

På bakgrunn av det ovennevnte er det en *forutsetning* for våre anbefalinger om overføring av skiltmyndighet, at Statens vegvesen gis rett til å uttale seg i de fleste saker før fylkeskommunen treffer vedtak. Uttalerett er spesielt viktig for trafikkregulerende skilt, da slik skilting har særlig betydning for trafikksikkerhet og framkommelighet. Vi mener imidlertid at uttalerett også er viktig for en del annen skilting, bl.a. grunnet hensynet til å sikre enhetlighet og sammenheng i skiltingen.

En detaljert omtale knyttet til de enkelte myndighetsbestemmelsene er gitt i kapittel 11. Her er det skissert flere mulige alternative løsninger knyttet til overføring av skiltmyndighet. Videre er Vegvesenets anbefaling omtalt og begrunnet.

Da det finnes mange ulike alternative løsninger knyttet til overføring av skiltmyndighet, ber vi om høringsinstansenes innspill på hvilket av disse som foretrekkes og hvorfor.

Vi påpeker at myndighet som skiltforskriften har lagt til Vegdirektoratet ikke omfattes av endringsforslagene i høringen.

Utkast til lov- og forskriftsendringer er inntatt i vedlegg 2. Endringsforslagene i vedlegget er basert på Statens vegvesens anbefalinger, ikke andre mulige alternative løsninger. Dersom man med bakgrunn i høringen velger andre alternativer knyttet til overføring, må utkastet til endringer i skiltforskriften justeres.

3 Kort historikk og bakgrunn

Under gir vi en kort omtale av historikken og bakgrunnen for endringsforslagene som denne høringen omfatter.

Den 1. januar 2020 ble fylkesvegadministrasjon overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, og bestemmelsene i veglova om sams vegadministrasjonen for riks- og fylkesvegene ble opphevet. Fra samme dato ble det gjort endringer av myndighetsbenevnelsene i vegtrafikkloven og tilhørende forskrifter. Det ble kun gjort endringer i begrepsbruken, ikke materielle endringer knyttet til myndighet, se [Prop. 79 L](#)

Vegtrafikklovgivningen var heller ikke en del av arbeidet med å vurdere nasjonale føringer for vegnettet, jf. departementets tildelingsbrev nr. 17 av 20. august 2019.

Flere fylkeskommuner tok i sine høringsinnspill knyttet til ovennevnte lov- og forskriftsendringer også opp spørsmål om skiltmyndighet. Fylkeskommunene ga uttrykk for at de ønsket seg et helhetlig ansvar for oppgaver knyttet til sitt vegnett, dvs. skiltmyndighet for både permanente og midlertidige reguleringer. Dette ble også tatt opp i høringsmøtet om nasjonale føringer som Vegvesenet avholdt 11. juni 2020. Det har også vært spørsmål i Stortingets spørretime, som ser en overføring av skiltmyndighet som en naturlig følge av regionreformen.

Siden 2020 har det vært jobbet med og vurdert å gjøre regelverksendringer knyttet til skiltmyndighet.

I oktober 2023 og januar 2024 ble det gjennomført møter i Samferdselsdepartementet med representanter fra KS, fylkeskommunene og Statens vegvesen. Formålet med møtene var å bli enige om videre prosess for etablering av en felles arbeidsgruppe, fastsettelse av mandat, samt lage en fremdriftsplan.

Samferdselsdepartementet ga i ovennevnte møter uttrykk for at deres utgangspunkt var at det skulle arbeides videre med sikte på overføring av skiltmyndighet til fylkeskommunene, og at arbeidsgruppen burde vurdere nærmere hvordan dette kunne gjøres, herunder hva slags skiltmyndighet som kan overføres, når og under hvilke forutsetninger. Departementet uttalte videre at det kunne legges opp til ulik type prosess/prioritering av ulik type skiltmyndighet. Med bakgrunn i mandatet for arbeidsgruppen ble det lagt opp til ulik prosess og prioritering knyttet til skiltmyndighet for henholdsvis permanente reguleringer og midlertidige reguleringer. Overordnede mål for utredningsarbeidet til arbeidsgruppen var målsetningene i Nasjonal transportplan (NTP) og regionreformen.

Den 1. mars 2025 sendte Statens vegvesen brev til Samferdselsdepartementet med svar på bestillingen. I brevet ble det gitt en omtale av hva slags skiltmyndighet Vegvesenet mener kan overføres, samt forutsetninger for overføring. Vedlagt brevet lå utkast til høringsnotat som var utarbeidet av arbeidsgruppen i fellesskap.

I juni 2025 mottok Vegvesenet en tilbakemelding fra departementet der de ba oss gjøre visse justeringer i det oversendt høringsnotat, slik at dette ble mer i tråd malen for slike notater.

4 Bakgrunn for fylkeskommunenes ønske om skiltmyndighet

Vi gir under en kort omtale av hva som er bakgrunnen for at fylkeskommunene ønsker å få skiltmyndighet på sine veier.

Fylkeskommunene viser til at det samlede veganlegget består av den fysiske veien og av reguleringer/informasjon gitt ved skilt, signal og oppmerking, mens myndigheten for disse nå er delt. Utformingen av veganlegget påvirkes av hvordan man bruker skilt, signaler og oppmerking og motsatt. Derfor har fylkeskommunene både før og etter regionreformen i 2020 fremhevet at det er nødvendig å få skiltmyndighet i tillegg til vegmyndighet for å kunne oppfylle samfunnsoppdraget de er gitt.

Fylkeskommunene mener videre at en samling av flere samferdselsoppgaver i fylkeskommunen vil øke muligheten for mer effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser. Dette er fordi virkemidler og oppgaver ses i sammenheng og dialogen om oppgaveløsningen ivaretas i samme organ. Samtidig vil dette bidra til å utvikle fylkeskommunenes kompetanse og styrke fylkeskommunene som regionale samfunnsutviklere, i samsvar med målene for regionreformen. Fylkeskommunene må selvsagt opptre innenfor rammen av gjeldende lover, forskrifter og normaler, og har gjennomgående vært positive til statlige kontrollmekanismer for å sikre god etterleving og bidra til utvikling av regelverket.

Regelverket for veganlegg og skilt gir et visst handlingsrom for valg av ulike løsninger. Ulike tolkninger av regelverket og ulike prioriteringer, skaper noen ganger uenighet rundt hvilken myndighet som skal sette premissene for den samlede løsningen. Fylkeskommunenes erfaringer etter 2020 er at skiltmyndighetens tolkninger og prioriteringer i mange saker blir førende for hvordan tiltak må løses. Dette oppleves av fylkeskommunene som en innskrenking av rollen som autonom vegmyndighet.

Fylkeskommunene har også nevnt at ulike «bedriftskultur» kan være en kilde til ulike prioriteringer og ulike valg av løsninger. Statens vegvesen prioriterer i større grad normerte løsninger, mens fylkeskommunene oftere søker handlingsrom i regelverket for å gjøre lokale tilpasninger og løse oppgaver på en enklere måte. Dette må ses i sammenheng med det store vedlikeholdsetterlepet og ressurstilgangen for fylkesveg.

Fylkeskommunen opplever at dialogen rundt valg av løsninger, regeltolkninger og prioriteringer ofte er tidkrevende og unødig utfordrende. Uenigheter kan også gi grunnlag for usikkerhet rundt hvem som til slutt må bære ansvaret for den samlede vegløsningen. Fylkeskommunene ønsker derfor å få og ta et tydelig og helhetlig ansvar for fylkesvegene.

5 Kort om organiseringen av Statens vegvesen og fylkeskommunene

Statens vegvesen

Statens vegvesen er organisert med et Vegdirektorat og seks underliggende divisjoner, herunder Transport og samfunn. Hver divisjon er et eget forvaltningsorgan og Vegdirektoratet er overordnet forvaltningsorgan for divisjonene. Direktoratet v/Myndighet og regelverk er til for alle vegmyndigheter og jobber med hele vegtransportsystemet, herunder med regelverksutvikling knyttet til bl.a. annet skiltforskriften og vegnormalene. Transport og samfunn har det utførende ansvaret for de oppgaver Statens vegvesen forvalter for hele transportsystemet, uavhengig av vegmyndighet. Utøvelse av skiltmyndighet inngår i disse oppgavene.



Illustrasjon Statens vegvesen / Colourbox.com

Statens vegvesen har sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet. Vegvesenet utøver sitt samfunnsoppdrag gjennom tre roller ([instruks-for-svv-med-endringer-fra-1-september-2021.pdf](#)):

- som byggherre
- som myndighetsorgan
- som fagorgan

Statens vegvesen har et særlig ansvar for å ta vare på helheten i vegsektoren. Dette gjøres bl.a. gjennom Vegvesenets nasjonale ansvar for beredskap på vegene. Vegvesenet tar også vare på helheten ved å utvikle tydelig regelverk og standarder for smart transport og moderne vegbygging som gjelder for alle vegmyndigheter i Norge. Gjennom arbeid og tilsyn med trafikanter og kjøretøy, ny teknologi og utvikling av digitale tjenester vil Statens vegvesen sikre trafikantene og næringslivet enkle, effektive, trygge og miljøriktige transportmuligheter.

Fylkeskommunene

Det er 15 fylkeskommuner i Norge. Fylkeskommunenes oppgaver er fastsatt av Stortinget. Begrensninger i det fylkeskommunale selvstyret må ha hjemmel i lov, jf. kommuneloven § 2–1, 3. ledd. Fylkeskommunene er egne rettssubjekt med folkevalgt ledelse, som tar avgjørelser på eget initiativ og har ansvar innenfor nasjonale rammer. Fylkeskommunene skal utøve offentlig myndighet, yte tjenester og drive samfunnsutvikling til det beste for innbyggerne på en effektiv, tillitsskapende og bærekraftig måte.

Administrasjonen av fylkeskommunene er ulikt organisert, men alle har en enhet som håndterer drift, forvaltning, vedlikehold og bygging av fylkesveg. Administrasjon av fylkesveg utgjør en vesentlig del av aktiviteten i fylkeskommunene. Fylkeskommunenes oppgaveløsning kan også skje gjennom forskjellige former for samarbeid, jf. kommunelovens kapittel 17–20.

6 Kort om gjeldende rett

I dette kapitlet gis det kun en kort omtale av gjeldende rett. Utfyllende omtale av de enkelte bestemmelsene i skiltforskriften kapittel 13 Skiltmyndigheter m.m. er gitt i kapittel 11.

Wienkonvensjonen

Convention on road signs and signals (Wienkonvensjonen) er en internasjonal avtale som skal sikre ensartet bruk av skilt, signaler og oppmerking, for derigjennom å bidra til effektiv og sikker internasjonal trafikk. Konvensjonen ble vedtatt 8. november 1968 og Norge ratifiserte avtalen i 1985 med noen få unntak. [Conv_road_signs_2006v_EN \(unece.org\)](https://www.unece.org/transport/conv-road-signs-2006v-en)

Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven §§ 5, 6 og 43 gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å gi nærmere regler om offentlige trafikkskilt, trafikklyssignaler, vegoppmerking og fart, samt om hvem som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking.

Med virkning fra 1. januar 2025 ble vegtrafikkloven § 5 annet ledd endret slik at også fylkeskommune kan få tildelt myndighet til å treffe vedtak om oppsetting og oppmerking. Lovendringen innebærer også at eventuell myndighetstildeling til fylkeskommuner og kommuner heretter må skje ved forskrift.












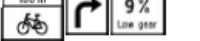
Skiltforskriften

Skiltforskriften er fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i vegtrafikkloven. Forskriften gjelder for all bruk av offentlige trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignaler på offentlig veg, det vil si på både riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Der offentlige trafikkskilt mv. unntaksvis tillates brukt på privat veg, skal også forskriften følges.

Forskriften kapittel 13 «Skiltmyndigheter m.m.» regulerer hvem som er vedtaksmyndighet for ulike typer permanente reguleringer på forskjellige veger, det vil si for både trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignaler – [skiltforskriften kap. 13](#)

Skiltforskriften § 26 angir hvem som har vedtaksmyndighet for fartsgrenser mv., § 27 angir hvem som har myndighet for forkjørsvog, motorveg mv., § 28 for trafikkregulerende skilt (forbuds-, påbuds- og opplysningsskilt), § 29 for andre offentlige skilt (fareskilt, vegvisning, serviceskilt og virksomhetsvisning), § 30 angir vedtaksmyndigheten for trafikklyssignal og vegoppmerking. § 31 angir hvem som kan be Vegdirektoratet overprøve skiltvedtak, og gir i tillegg hjemmel til at Vegdirektoratet av eget tiltak kan treffe vedtak eller oppheve eller endre vedtak der vedtaksmyndigheten i utgangspunktet er lagt til andre.

I dag har Statens vegvesen vedtaksmyndighet for både riks- og fylkesveger. Kommunene har myndighet for noen skilt på sine veger. I tabellen nedenfor gis det en forenklet oversikt over myndighetsbestemmelsene.

SKILT	SKILT-FORSKRIFTEN	VEGKATEGORI	SKILTMYNDIGHET
	Fareskilt (100-156)	§ 29 nr. 1	Riksveg Fylkesveg Kommunalveg Privatveg Statens vegvesen Statens vegvesen Kommunen Statens vegvesen
	Vikeplikt- og forkjørsskilt (202-214)	§ 27 nr. 1	Alle veger Statens vegvesen
	Forbudsskilt (362-369) Fartsgrenser lavere enn de generelle jf. vegtr. loven § 6.	§ 26 nr. 1	Riksveg Fylkesveg Kommunalveg Privatveg Statens vegvesen Statens vegvesen Kommunen Statens vegvesen
	Forbudsskilt (362-364) Fartsgrenser høyere enn de generelle jf. vegtr. loven § 6.	§ 26 nr. 1	Alle veger Vegdirektoratet
	Forbudsskilt (308)	§ 27 nr. 2	Alle veger Vegdirektoratet
	Øvrige forbudsskilt (302-306, 310-337, 370-382) Påbudsskilt (402-408)	§ 28 nr. 1	Alle veger Statens vegvesen *
	Opplysningskilt (502-505)	§ 27 nr. 2	Alle veger Vegdirektoratet
	Opplysningskilt (506-514, 518-522, 526, 548-550, 552)	§ 28 nr. 1	Alle veger Statens vegvesen *
	Opplysningskilt (516, 524, 528-542, 560, 527, 556-558, 565, 570)	§ 28 nr. 2 § 29 nr. 1	Riksveg Fylkesveg Kommunalveg Privatveg Statens vegvesen Statens vegvesen Kommunen Statens vegvesen
	Skilt med trafiksikkerhetsinformasjon (590)	§ 29 nr. 1 / § 29 nr. 3 **	Riksveg Fylkesveg Kommunalveg Privatveg Statens vegvesen Statens vegvesen Kommunen Statens vegvesen
	Serviceskilt (601-650) Vegvisningsskilt (701-792) Markeringsskilt (902-942)	§ 29 nr. 1	Riksveg Fylkesveg Kommunalveg Privatveg Statens vegvesen Statens vegvesen Kommunen Statens vegvesen
	Underskilt (802-856)	-	- Samme som for hovedskiltet

* For kommunal veg kan vedtaksmyndigheten helt eller delvis delegeres til kommune eller politi med god trafikkteknisk kompetanse (§ 28 nr. 1)

** Utforming og bruk skal godkjennes av vegdirektoratet (§ 29 nr. 3)

Normalene i N300-serien

Skiltforskriften § 35 gir Vegdirektoratet hjemmel til å gi nærmere tekniske bestemmelser og retningslinjer (normaler) for anvendelse, utforming, størrelse og plassering av offentlige trafikkskilt, trafikklyssignaler og vegoppmerking. Bestemmelser for permanente reguleringer inntatt i følgende vegnormaler:

- N300 (Trafikkskilt) – [N300](#)
- N302 (Vegoppmerking) – [N302](#)
- N303 (Trafikksignalanlegg) – [N303](#)

Vegnormalene i 300-serien er bindende for alle vedtaksmyndigheter, og det er disses ansvar å sørge for at skilting, vegoppmerking og lysregulering utføres innenfor de rammene som normalene setter.

Ensartet og konsekvent bruk av trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignaler er en forutsetning for en trafiksikker og effektiv avvikling av vegtrafikken. Dette er bakgrunnen for at man har normaler som setter krav til hvordan skilting, oppmerking mv. skal utføres, og for at myndighet til å fravike disse kravene kun er lagt til Vegdirektoratet – [Fravik fra krav i vegnormal | Statens vegvesen](#).

En forutsetning for at fravikssystemet skal fungere etter sin hensikt er at det respekteres. Det vil si at det søkes om fravik i de tilfellene det ønskes andre løsninger enn normalene gir anvisning på. En annen forutsetning for at systemet med fravik skal fungere, er et tydelig regelverk som klart skiller mellom hva som er krav og hva som er annen tekst, slik at det er mindre rom for feiltolkning og ulik praksis.

Det at Vegdirektoratet behandler alle fravik fra N300-serien, gjør at direktoratet har oversikt over de fravik som blir gitt, noe som kan gi nyttige innspill for å videreutvikle normalene. Figuren under viser hvor fraviksmyndigheten for ulike normaler ligger:

Normal	Riksveg	Fylkesveg**	Kommunal veg**	Hjemmel
N100 Veg- og gateutforming	Vegdirektoratet	Fylkeskommunen med unntak for virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner*	Kommune	Forskrift om anlegg av offentlig veg
N101 Rekkverk og vegens sideområder				
N200 Vegbygging				
N500 Vegtunneler				
N601 Elektriske anlegg				
N400 Bruprosjektering		Vegdirektoratet		Overlapp
N401 Bruforvaltning fylkesveg	Ikke relevant	Vegdirektoratet	Ikke relevant	Bruforskrift for fylkesveg
N300 Trafikkskilt	Vegdirektoratet			Skiltforskriften
N301 Arbeid på og ved veg				
N302 Vegoppmerking				
N303 Trafikksignalanlegg				

***Fravikssøknader innenfor virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner på fylkesveg**
For bruer og andre bærende konstruksjoner på fylkesveg følger det av bruforskrift for fylkesveg at Vegdirektoratet er fraviksmyndighet. I behandling vil hensyn til konstruksjonssikkerhet, brukstid, framtidig forvaltning og sikkerheten til trafikantene vektlegges. I tillegg til krav i N400 omfatter dette for eksempel krav til vegbredder og fri høyde over veg i N100 og krav til trafikksikkert sideterreng under bruer og rekkverk på bruer og støttemurer i N101. Ta kontakt på epost n400@vegvesen.no dersom det er uklart om fravikssøknaden omfattes av virkeområdet.

****Fravik for tunneler på fylkesveg og kommunale veger i Oslo**
Vegdirektoratet skal sikkerhetsgodkjenne alle nye tunneler på fylkesveg og kommunale veger i Oslo, før bygging kan igangsettes og før åpning, jf. tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.. I forskriften er det gitt noen prosjekteringskrav som også fremgår av vegnormaler. Selv om fylkeskommunene og Oslo kommune har fraviksmyndighet, må fravik som bryter med forskriften avklares med Vegdirektoratet på et tidligst mulig tidspunkt. Dette for å sikre at fraviket ikke kommer i konflikt med sikkerhetsgodkjennelsen som skal gis.

Myndigheten til å innvilge fravik skal fortsatt ligge i Vegdirektoratet ved en overføring av myndighetsoppgaver til fylkeskommunene.

Retningslinjer og veiledninger

Statens vegvesen har også utarbeidet retningslinjer og veiledninger basert på kunnskap knyttet til tiltak og forskning over lengre tid. Retningslinjer og veiledninger er hjelpedokumenter som understøtter vegnormalene og inneholder utdypende fagstoff utover det som står i vegnormalene og beskriver mer i detalj hvordan krav i vegnormalene kan brukes. Disse blir i stor grad også benyttet og sett til av andre vegmyndigheter.

Vegdirektøren har gjennom intern instruks bestemt at saksbehandlere i Statens vegvesen og deres underleverandører skal følge retningslinjer og veiledere. I forbindelse med revisjon av normalene i N300-serien blir det vurdert om deler av retningslinjene og veilederne skal innarbeides i normalene, slik at det blir bindende for alle skiltmyndigheter. Dette arbeidet vil pågå inntil en konkret vurdering er gjort for hvert enkelte dokument.

Oppfølging av om regelverket i skiltforskriften og N300-serien følges

Det er den enkelte skiltmyndighet sitt ansvar å sørge for at vedtak om skilting, vegoppmerking og lysregulering er innenfor de rammene som skiltforskriften og normalene i N300-serien setter.

N100 viser til at krav til skilt, signal og oppmerking er gitt i N300-serien. I noen tilfeller forutsetter skilt en viss fysisk utforming av vegen, mens andre ganger er det motsatt. Et viktig prinsipp er at hvis det ikke kan skiltes, bør det ikke bygges.

Skiltmyndigheten kontrollerer i dag sporadisk at utførelsen er i henhold til de vedtak som er truffet, og ber om retting dersom utførelsen ikke er i samsvar med vedtaket eller er i strid med normalene.

Det eksisterer ikke noe eget tilsyn som har som oppgave å følge med på om skiltforskriften og kravene i normalene i N300-serien følges av de ulike skiltmyndighetene. Unntaket fra dette er vilkårsparkering som har et eget tilsyn og register for planer – [Parkeringsforskriften kap. 4](#). Skiltforskriften § 31 nr. 5 gir imidlertid Vegdirektoratet hjemmel til å treffe vedtak av eget tiltak og til å oppheve eller endre vedtak truffet av andre skiltmyndigheter. Den muligheten som ligger her har vært ansett som en unntaksbestemmelse eller «sikkerhetsventil», og har så vidt vi kjenner til, kun vært benyttet et par ganger siden forskriften trådte i kraft i 2006. Dersom denne hjemmelen tas i mer aktiv bruk, kan en utfordring muligens være at det ikke finnes noen sanksjonsmuligheter hvis aktuell skiltmyndighet ikke følger opp i tråd med Vegdirektoratets vedtak.

7 Gjeldene saksbehandlingsrutiner og erfaringer med disse

For å sikre et godt samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene, fastsatte Vegvesenet i mai 2020 saksbehandlingsrutiner for trafikkskilt, signalanlegg, vegoppmerking og arbeidsvarsling på fylkesveg. Rutinene for trafikkskilt, signalanlegg, vegoppmerking innebærer at fylkeskommunen forbereder og vurderer sakene, før de oversendes til skiltmyndigheten i Statens vegvesen, som treffer vedtak. Fylkeskommunene utreder og foreslår løsninger de finner grunnlag for etter innspill fra eksterne eller som følge av egne behov. Statens vegvesen vurderer løsningene, gjør nødvendige avklaringer og gjennomfører eventuell høring før vedtak fattes. Vedtaket returneres deretter til fylkeskommunen, som sørger for oppsetting og registrering i Nasjonal vegdatabank (NVDB) – [NVDB](#).

Saksbehandlingsrutinene ivaretar nødvendige hensyn til aktuelt og tilgrensende regelverk, og sikrer at det er fylkeskommunene selv som tar initiativ til tiltak på fylkesveg.

Etter 2020 er det gjort et omfattende arbeid for å tydeliggjøre og digitalisere vegnormalene. Mange forhold som tidligere var rundt formulert og ble skjønnsmessig vurdert, er nå eksplisitte krav. Vegnormalene for trafikkskilt og vegoppmerking har vunnet økt respekt gjennom denne tydeliggjøringen. I tillegg har den nye rutinen, der to adskilte organer er involvert i saksbehandlingen, ført til en helt ny kvalitetssikring av tiltakene før vedtak fattes. Samlet sett har tydeligere regelverk og kvalitetssikring ført til en heving i kvaliteten på arbeidet med offentlige trafikkskilt, vegoppmerking og signalanlegg på fylkesveg etter 2020.

Statens vegvesen fatter skiltvedtak på riksveg, fylkesveg, privat veg og på kommunal veg (der kommunene ikke selv har vedtaksmyndighet). Vedtaksmyndigheten for skilt og vegoppmerking i Statens vegvesen ivaretas av rundt 22 årsverk, fordelt på fem transportavdelinger i Transport og samfunn. Noen har dette som heltidsoppgave, men de fleste kombinerer det med tilgrensende oppgaver. I transportavdelingene er ansvaret for skiltsaker fordelt geografisk, men man bistår hverandre på tvers ved behov. Transportavdelingene har et felles kvalitetssystem. I tillegg foregår det kontinuerlig digital samhandling mellom saksbehandlere over hele landet.

Fylkeskommunene har ulik organisering, men alle har enheter som ivaretar forvaltnings- og myndighetsoppgaver innenfor vegsektoren, herunder utredning av skilt-, signal- og oppmerkingstiltak. En kartlegging høsten 2023 viste at fylkeskommunene samlet sett bruker ca. 32 årsverk på forvaltning av permanente trafikkskilt, signal og vegoppmerking, fordelt på ca. 70 ansatte. Noen har dette som heltidsoppgave, mens andre kombinerer det med andre tilgrensende oppgaver, som f.eks. trafikksikkerhetsoppgaver, graveløyver og arbeidsvarsling. De minste fylkeskommunene oppga i 2023 å ha to fagressurser med skiltoppgaver, mens de største oppga å ha 13. Fylkeskommunene samarbeider gjennom KS og bistår hverandre ved behov.

I 2023 behandlet Statens vegvesen rundt 1500 saker på fylkesvegnettet i Norge, hvorav 34 av disse innsendte sakene endte med avslag. Sakene varierer i omfang, fra ett enkelt skilt til store skilt- og oppmerkingsplaner for nye veganlegg.

I 2023 opplevde Statens vegvesen at over halvparten av sakene de mottok fra fylkeskommunene inneholdt feil eller hadde behov for ytterligere avklaringer før videre saksbehandling og vedtak. Manglende kvalitetssikring mot krav i vegnormalene og mangelfulle vurderinger av forholdet til eksisterende skilt er vanlige tilbakemeldinger. Vegvesenet opplever også at det er stor forskjell på rutiner og kompetanse mellom de ulike fylkeskommunene.

Fylkeskommunene opplever på sin side at det er stor variasjon i fokus og saksbehandling mellom de ulike saksbehandlere og kontorstedene i Statens vegvesen. Saker der man har ulike prioriteringer, ulike faglige preferanser eller tolker regelverket ulikt, skaper ofte utfordringer. Det gjøres feil, både hos fylkeskommunene og hos Statens vegvesen. Saksgangen bidrar til at det er fylkeskommunenes feil som i størst grad blir dokumentert. Dette viser at styrking av kompetansen og forbedring av rutiner og regelverk vil være viktig, uansett hvem som har myndigheten.

Det har vist seg å være behov for samhandling mellom Vegvesenet og fylkeskommunene i arbeidet med skilt, signal og oppmerkingsplaner også utover det som ligger i saksbehandlingsrutinene, før vedtak kan fattes. Dette skyldes mangelfulle skiltplaner, dels mange nye saksbehandlere både i Vegvesenet og fylkeskommunene etter 2020, og dels endringer i regelverket som ikke er tilstrekkelig innarbeidet. Ulike tolkninger av regelverket og ulike prioriteringer i Vegvesenet og fylkeskommunene utløser også behov for samhandling. I mange saker er det formålstjenlig å gjøre avklaringer rundt valg av løsninger før endelig forslag til vedtak oversendes.

Samhandlingen skjer for det meste gjennom dialog på telefon, e-post og teams. Noe dialog går også som brev. Vestland, Møre og Romsdal og Innlandet fylkeskommune har regelmessige møter med Statens vegvesen der generell praksis og enkeltsaker diskuteres. Trøndelag, Rogaland, Vestfold og Telemark og Agder har faste møter med Statens vegvesen for gjennomgang av saker.

8 Mulige fordeler og ulemper ved overføring av skiltmyndighet

Under omtales hva som på et overordnet nivå er mulige fordeler og ulemper ved overføring av skiltmyndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. I kapittel 9 beskrives mulige tiltak for å motvirke ulemper og sikre god skiltforvaltning etter en eventuell overføring av skiltmyndighet.

8.1 Desentralisering av skiltmyndighet

Statens vegvesen har i dag skiltmyndighet på hele det overordnede vegnettet, det vil si på både riks- og fylkesveger, samt delvis myndighet for kommunale veger. Kommuner har øvrig skiltmyndighet for kommunale veger.

Ved utarbeidelsen av gjeldende skiltforskrift i 2003–2005, var det et ønske at færre organer skulle ha skiltmyndighet. Bakgrunnen var at man ønsket å forenkle og effektivisere forvaltningen av dette myndighetsområdet, samt frigjøre ressurser i politiet. Dette gjorde at skiltmyndighet som den tidligere skiltforskriften la til politiet, ble overført til det som tidligere var regionvegkontorene i Statens vegvesen.

Mange sentrale forvaltningsoppgaver er i den senere tid desentralisert i Norge gjennom at fylkeskommuner og kommuner er gitt myndighet i lov og forskrift. Formålet med regionreformen var blant annet å styrke fylkeskommunene som regional samfunnsutvikler.

Fylkeskommuner må følge nasjonale bestemmelser fastsatt i lov, forskrift og andre bindende bestemmelser. Der det ikke foreligger bindende bestemmelser, kan fylkeskommunen som skiltmyndighet vektlegge regionale behov.

Myndighet etter veglova for fylkesveg tilligger fylkeskommunen, mens skiltmyndigheten ligger hos Statens vegvesen. Ansvar for det fysiske veganlegget og reguleringer/informasjon gitt ved bl.a. trafikkskilt er dermed delt. Utformingen av veganlegget påvirkes imidlertid av hvordan man bruker skilt, signaler og oppmerking og motsatt.

Ved overføring av skiltmyndighet vil fylkeskommunene få et helhetlig ansvar for å planlegge, bygge, drifte, vedlikeholde, samt å treffe vedtak om skilting mv. på sine veger. Det vil si at vegmyndighet og skiltmyndighet blir den samme på fylkesvegene. Forskjellen fra dagens praksis blir at fylkeskommunene, i tillegg til å stå for saksforberedelsen knyttet til skiltsaker, også får myndighet til å treffe vedtak. Fylkeskommunene får da ansvar for å treffe de vedtak de mener er hensiktsmessige innenfor gjeldende regelverk.

8.2 Kompetanse, fagmiljø og saksbehandling

For å sikre at de som forvalter skiltmyndigheten har nødvendig kompetanse, er det viktig med fagmiljøer med en størrelse og et sakstilfang som gir grunnlag for erfaring, utvikling og enhetlig behandling. Sterke fagmiljøer bidrar generelt til innovasjon, lavere leveranserisiko, god samhandling og reduserte kostnader. I tillegg gir sterke fagmiljøer større mulighet for

utvikling for den enkelte fagperson. På den annen side kan flere selvstendige fagmiljøer gi grunnlag for flere innovasjonsarenaer.

I tråd med saksbehandlingsrutinen forbereder fylkeskommunene i dag saker der Statens vegvesen har skiltmyndighet på fylkesveg. Ved overføring av myndigheten til fylkeskommunene, vil selve myndighetsoppgaven bli fordelt til 15 flere organer enn i dag.

Fylkeskommunene er ulike og fagmiljøene innen skiltforvaltning varierer. Mange fylkeskommuner har et godt fagmiljø innen skilt og trafikkteknikk. Samlet sett er det omtrent like mange som jobber med skiltforvaltning i fylkeskommunene som i Vegvesenet. Siden regionreformen har fylkeskommunene også etablert en felles struktur på tvers av fagmiljøene for styrket faglig samarbeid.

Selv om det kan være ulik praksis også i Statens vegvesen, vil det at myndighet er lagt til en nasjonal etat gi bedre muligheter for enhetlig praktisering av regelverket. Vegvesenet kan, som én etat, utnytte kompetansen på tvers av organisatoriske og geografiske grenser. Vegvesenet har også et felles kvalitetssystem som bidrar til å sikre mest mulig ensartet forvaltning av skiltsaker. Statens vegvesen har videre lang erfaring med å forvalte skiltmyndighet på både riksveger, fylkesveger og kommunale veger.

Ved en eventuell overføring av skiltmyndighet til fylkeskommunene, blir det viktig med god informasjon om regelverket fra Vegdirektoratet og kunnskapsdeling mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene. Dette er beskrevet nærmere i kapittel 9.

8.3 Skille mellom politikk og administrasjon i skiltsaker

Utfordringer knyttet til skillet mellom politikk og fag er velkjent på mange områder. Skiltsaker skaper noen ganger stort lokalt engasjement. Fylkespolitikere er oftere involvert i enkeltsaker enn nasjonale politikere er. Skiltsaker må uansett håndteres av administrasjonen på et faglig grunnlag i samsvar med det regelverket som gjelder for skiltmyndighetene.

Samtidig som regelverket settes under press, vil lokalt politisk engasjement kunne utfordre prinsippene om enhetlig forvaltning i hele landet. Sterke fagmiljøer og organisatorisk avstand skaper tydeligere skille mellom fag og potensielt politisk press.

8.4 Digitalisering av prosessen for trafikkskilt i Statens vegvesen

Forvaltning, vedtak, oppsetting og registrering av skilt i Nasjonal vegdatabank (NVDB) er i dag en manuell prosess med mange steg og mange involverte. Skiltvedtak utformes som vedtaksbrev med tilhørende skiltplaner, som journalføres i egne vedtaksregistre. Det er stort potensial for effektivisering, kvalitetssikring og bedre samhandling gjennom digitalisering av denne prosessen, særlig forvaltningen av vedtaksregisteret.

Det pågår nå et prosjekt i Statens vegvesen med digitalisering av prosessen for trafikkskilt. Prosjektet inkluderer også et digitalt vedtaksregister, noe som er viktig for krav til informasjon i fremtidens transportsystem. Prosjektet gjelder for de skiltene der Statens

vegvesen er skiltmyndighet, og fylkeskommunene er «kunde» på lik linje med kommuner, Nye Veier, drift og vedlikehold og utbyggingsdivisjonen m.fl. Ved en eventuell overføring av skiltmyndighet, vil ikke de vedtakene som gjøres av fylkeskommunene inngå i det digitaliserte saksbehandlingssystemet som nå utvikles.

8.5 Trafikksikkerhet og framkommelighet

Trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignaler er en viktig del av det systemet som informerer, varsler, leder og regulerer trafikantene i veg- og trafikksystemet. For at dette skal være forståelig og bidra til god framkommelighet og trafikksikre løsninger, er det viktig med gjenkjennbar og konsekvent bruk i hele landet. For å oppnå dette må skiltmyndighetene følge et relativt detaljert regelverk og utøve godt skjønn basert på faglig kunnskap og etablert praksis for god skilting.

Det finnes likevel et tolkningsrom innenfor regelverket, og dermed rom for ulike løsninger. Ulike fagmiljøer kan utvikle forskjellig praksis. Statens vegvesen og fylkeskommunene kan også ha ulikt syn på hvilke hensyn som bør prioriteres, herunder hva som er best for å ivareta hensynet til bl.a. trafikksikkerhet og framkommelighet.

Fylkeskommunene har ansvar for flere samfunnsområder i tillegg til vegområdet. Statens vegvesen skal primært ivareta transportpolitiske mål, herunder trafikksikkerhet og framkommelighet, se kapittel 5. Fylkeskommunene har et svært stort vedlikeholdsetterslep på sitt vegnett, og søker derfor i større grad handlingsrom i regelverket for å gjøre lokale tilpasninger og løse oppgaver med mindre ressurser. Dette betyr at en overføring av skiltmyndighet kan innebære at fylkeskommunene i større grad vektlegger andre mål enn det Statens vegvesen ville ha gjort, noe som i enkelte tilfeller kan få negativ innvirkning på framkommelighet og trafikksikkerhet.

9 Tiltak for å sikre god skiltforvaltning

Under omtales tiltak som bør iverksettes for å sikre fortsatt god skiltforvaltning ved en eventuell overføring av skiltmyndighet. Tiltakene vil bidra til å øke kompetansen, sikre kvalitet og enhetlighet i saksbehandlingen, samt synliggjøre behov for oppdateringer av regelverket. Tiltakene vil ha positiv effekt uavhengig av en eventuell myndighetsoverføring, og bør uansett vurderes innført.

9.1 Opplæring, kompetansetiltak og nettverksbygging

Utøvelsen av skiltfaget krever god kjennskap til mange detaljerte regler, og det er behov for svært spesialisert kompetanse både i Statens vegvesen og fylkeskommunene. Det anbefales derfor kompetansetiltak på både lokalt, regionalt og sentralt nivå for å sikre kvalitet i saksbehandlingen. Disse tiltakene kan inkludere e-læring, kurs, veiledere og annet opplæringsmateriell.

Statens vegvesen har regionale og nasjonale nettverk, mens fylkeskommunene har et nasjonalt nettverk på tvers av fylkeskommunene. For å sikre enhetlig bruk av trafikktekniske virkemidler, anbefales det å etablere flere nettverk på saksbehandlernivå på tvers av organisasjoner. Dette kan for eksempel være regionale nettverk for saksbehandlere i både Statens vegvesen og fylkeskommunene. Slike nettverk vil bidra til faglig utvikling, mer enhetlig saksbehandling og være en arena for å knytte faglige relasjoner. Gjennom slike nettverk kan mindre fagmiljøer få støtte og informasjon. Det må sikres at nettverkene fanger opp de nødvendige fagpersonene og fungerer etter formålet.

Vegdirektoratet har et ansvar for å gi informasjon om regelverket til alle skiltmyndigheter. Samtidig har Statens vegvesen og fylkeskommunene som arbeidsgivere ansvar for at deres arbeidstakere har tilstrekkelig kompetanse til å utføre sine arbeidsoppgaver og gi dem opplæring i regelverket, saksbehandlingsrutiner og gjeldende praksis.

9.2 Statens vegvesen som høringsinstans

Dagens saksbehandlingsrutiner mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene, der to separate organer vurderer vedtaket, har bidratt til å fange opp feil og mangler før vedtak treffes. Dersom skiltmyndighet overføres, vil ikke disse saksbehandlingsrutinene videreføres. For å sikre best mulig kvalitet på vedtakene, mener vi at Statens vegvesen, i kraft av sitt sektoransvar, må gis rett til å uttale seg før fylkeskommunene fatter vedtak.

Statens vegvesen vil som høringsinstans bl.a. kunne bidra med faglige vurderinger, ivareta helhetshensyn, og sikre god etterlevelse av regelverket før fylkeskommunene fatter vedtak. At saker skal oversendes Vegvesenet for uttale før vedtak, vil også bidra til å motvirke eventuelt lokalt press administrasjonen i fylkeskommunene kan oppleve i enkeltsaker. Et slikt høringsinstitutt vil også gi Statens vegvesen god innsikt i fylkeskommunenes skiltforvaltning, og mulighet til å fange opp saker der man finner grunnlag for å be om overprøving. Dette vil samlet sett bidra til transparens og god kvalitet i skiltarbeidet, samt avdekke behov for endring av praksis eller regelendringer.

De fleste skiltvedtak sendes i dag på høring til blant annet politiet og kommunene før vedtak fattes, jf. skiltforskriften. Om Statens vegvesen skal være høringsinstans etter samme mønster, eller for *alle* myndighetsområder, blir nærmere vurdert i kapittel 11.

9.3 Overprøvingsmyndighet

Vegdirektoratet har i dag hjemmel i skiltforskriften § 31 til å overprøve skiltvedtak fattet av politiet, kommunen og Statens vegvesen. Det er imidlertid ingen praksis for å benytte denne hjemmelen aktivt. Det er heller ikke noen systematisk kontroll og oppfølging knyttet til om skilting mv. er i tråd med skiltforskriften og normalene i N300-serien, noe som anses uheldig.

Det kan være flere måter å følge opp dette bedre. En mulighet er at Vegdirektoratet begynner å bruke muligheten til å overprøve vedtak etter skiltforskriften § 31 aktivt, noe som eventuelt kan kombineres med at overprøvingshjemmelen utvides til å omfatte flere typer vedtak knyttet til myndighetsområder innen skilt, signal og vegoppmerking. Dette kan også tenkes fulgt opp ved å innføre en hjemmel i vegtrafikkloven til å kunne gi pålegg om retting, eller å bruke administrative sanksjoner eller tvangsmulkt for å sikre korrekt utførelse. Nærmere omtale av dette tiltaket er gitt i kapittel 12.

9.4 Oppdatering og endring av regelverket

Vegdirektoratet jobber kontinuerlig med endringer, tydeliggjøring og oppdatering av skiltforskriften og vegnormalene i N300-serien. Dette arbeidet vil videreføres uavhengig av overføring av skiltmyndighet. Etter 2020 har alle vegnormalene blitt revidert og digitalisert. Alle krav kommer nå tydeligere frem. Dette har vært en stor endring og det gjenstår fortsatt noen tilpasninger.

Skiltforskriften med tilhørende normaler kan brukes til å styre utviklingen av praksis. Et klart og tydelig regelverk er viktig for å sikre forutsigbarhet og lik forståelse for både kommunene, fylkeskommunene, Statens vegvesen og trafikantene. Dette reduserer risikoen for misforståelser og feil, og bidrar til god faglig forankring og konsekvent håndtering av skiltsaker. Dette er også viktig hvis myndigheten blir fordelt på flere skiltmyndigheter. Forvaltningen av dette fagområdet krever imidlertid også utøvelse av et faglig skjønn, noe man uansett ikke kommer utenom.

Vegvesenet ser at det er et særlig behov for tydeliggjøring av fartsgrensekriteriene og rammeverket for praktisering av «tettbygd strøk». Det er også stort behov for tydeliggjøring av grensesnitt mellom vegnormaler etter veglova og vegnormaler etter vegtrafikkloven.

10 Utviklingstrekk – ny teknologi og dataflyt

Utviklingen innen kunstig intelligens, digital kommunikasjon og sensorikk vil bidra til en utvikling i retning av mer avanserte førerstøttesystemer og automatisert kjøring. Dette vil føre til store endringer i hvordan vi bruker vegnettet og hva som kreves for å legge til rette for økt automatisering.

Statens vegvesen har ansvaret for å tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem gjennom å sørge for at tjenester med bruk av samhandlende, intelligente transporttjenester og automatisert kjøring er tilgjengelige. For å oppnå dette må informasjon om vegen digitaliseres og kommuniseres på et standardisert maskinlesbart format som førerstøttesystemer, og etter hvert, automatiserte systemer i kjøretøyene kan forstå, stole på og handle ut fra. Informasjonen må være 100 % korrekt, ha høy kvalitet og sikres gjennom hele verdikjeden fra avsender til mottaker slik at mottaker vet at informasjonen kommer fra en sikker kilde og ikke kan hackes eller endres underveis. Denne utviklingen vil stille krav til oppgradering og videreutvikling samt detaljering av infrastruktur som skilt og vegoppmerking. Dette inkluderer også automatisering av prosesser for å sikre harmonisering, kvalitet og entydighet i data.

Prosjektet METR – Digitale trafikkregler og trafikkreguleringer – [METR](#) handler om å etablere et konsept basert på internasjonale standarder som gjør at trafikkregler og trafikkreguleringer blir oversatt til et digitalt maskinlesbart format. Prosjektet skal legge det nødvendige grunnlaget for generering, forvaltning og distribusjon av digitale maskinlesbare trafikkreguleringer på det offentlige vegnettet i Norge. Permanente og midlertidige skiltvedtak er en viktig del av informasjonen som må digitaliseres.

Alle vedtak som fattes av Statens vegvesen, kommuner, politiet og eventuelt fylkeskommuner må lagres digitalt i et nasjonalt vedtaksregister og gjøres tilgjengelig på maskinlesbart format. Det er i dag ulik praksis og bruk av digitale/manuelle systemer hos de ulike skiltmyndighetene. I framtiden vil det være nødvendig å harmonisere vedtaksprosessen og sikre at alle gyldige skiltvedtak samt tilhørende trafikkregulering lagres i et felles nasjonalt vedtaksregister. Det vil være naturlig å innføre et felles digitalt system og enhetlige rutiner og prinsipper som alle myndigheter skal benytte for å sikre harmonisering og likhet.

11 Overføring av vedtaksmyndighet etter skiltforskriften kap. 13

I dette kapitlet gir vi en nærmere omtale av bestemmelsene i skiltforskriften kapittel 13. Videre beskriver vi mulige alternativer knyttet til overføring av myndighet. Vi omtaler deretter hvilket alternativ Statens vegvesen foreslår.

11.1 Rett til å gi uttalelse før vedtak (høring)

Skiltforskriften §§ 26–30 regulerer, i tillegg til å angi hvem som er skiltmyndighet for de ulike reguleringene, hvem som skal få uttale seg før de ulike myndighetene treffer vedtak. Kravene til høring er spesifisert for hvert myndighetsområde. Generelt gis andre vegmyndigheter rett til å uttale seg der det er relevant for deres interesser som vegmyndighet. Politiet er gjennomgående gitt rett til å uttale seg før det fattes vedtak om reguleringer som krever håndheving, f.eks. fartsgrenser. Statens vegvesen er i kraft av å ha sektoransvar i tillegg gitt rett til å uttale seg før kommunene eller politiet treffer vedtak for trafikkregulerende skilt m.m.

For noen myndighetsområder og situasjoner kreves det ikke høring før vedtak fattes. Dette gjelder blant annet vegvisningsskilt, fareskilt og noen spesifikke unntak, samt mange midlertidige skilt.

Det kan i noen tilfeller være særlige forhold som gjør at også andre parter enn dem som er gitt rett til det etter skiltforskriften bør få uttale seg, jf. generell forvaltningspraksis.

Fylkeskommunen er i dag generelt ikke gitt rett til å uttale seg før de ulike skiltmyndighetene fatter vedtak, slik kommunen og Statens vegvesen i stor grad er. Fylkeskommunen har etter dagens forskrift kun rett til å uttale seg før Statens vegvesen treffer vedtak om fartsgrenser på riksveg, fylkesveg og privat veg, jf. § 26 nr. 1. Statens vegvesen mener at fylkeskommunen også må gis rett til å uttale seg før andre myndigheter fatter vedtak etter de andre myndighetsområdene (§§ 26–30), i saker der det er relevant som vegmyndighet for fylkesveg, etter samme mønster som andre vegmyndigheter har i dag. De konkrete forslagene fremmes under alternativer til de ulike myndighetsområdene.

Dersom fylkeskommunen får skiltmyndighet, legger vi til grunn at Statens vegvesen som sektormyndighet gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen fatter vedtak. Det kan her tenkes to ulike alternativer: Vegvesenets rett til å uttale seg kan enten avgrenses til å gjelde myndighetsområder og situasjoner som er omfattet av krav om høring i dag, eller gjelde *alle* myndighetsområder som overføres.

Hvis Statens vegvesen gis rett til å uttale seg før *alle* skiltvedtak fylkeskommunene treffer, vil saker som i dag ikke utløser krav om høring, få et ekstra saksbehandlingstrinn. Dette gjelder f.eks. oppsetting av fareskilt og endring av vegoppmerking. Dette kan på den ene siden føre til økt saksbehandlingstid i disse sakene. På den andre siden vil det gi Statens vegvesen mulighet til å bidra med faglige vurderinger, ivareta helhetshensyn, og sikre god etterlevelse

av regelverket før fylkeskommunene fatter vedtak. Dette kan også være et ressurs spørsmål, men det er også avhengig av i hvilken utstrekning slike høringer faktisk prioriteres.

Det legges til grunn at unntakene for høring av midlertidige skilt også bør gjelde hvis fylkeskommunene får skiltmyndighet, av hensyn til behovet for å kunne treffe slike vedtak raskt, jf. skiltforskriften § 28 nr. 3.

Alternativ 1

Statens vegvesen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen fatter vedtak i saker der det også er krav om å gjennomføre høring til politiet og eller kommune etter dagens forskrift.

Alternativ 2

Statens vegvesen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen fatter vedtak i *alle* saker (også saker som ikke sendes på høring til politiet eller kommunen i dag).

Alternativ 3

Statens vegvesen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen fatter vedtak i *alle* saker (også saker som ikke sendes på høring til politiet eller kommunen i dag), med unntak av saker som gjelder serviceskilt, virksomhetsvisning og vegoppmerking.

Statens vegvesens anbefaling

Som nevnt, er det en forutsetning for våre anbefalinger om overføring av myndighet til fylkeskommunene at Statens vegvesen gis uttalerett før fylkeskommunene treffe vedtak for de fleste reguleringer. Vi foreslår derfor alternativ 3. Vi mener dette alternativet vil sikre tilstrekkelig involvering før vedtak treffes. Alternativet vil ikke gi Vegvesenet uttalerett på serviceskilt, virksomhetsvisning og vegoppmerking.

11.2 § 26 Myndighet for fartsgrenser m.m.

Gjeldende rett

Grunnleggende bestemmelser om fart er gitt i vegtrafikkloven § 3 «Grunnregler for trafikk» og i § 6 «Fartsregler». Av § 6 følger det bl.a. at hvis ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t.

Bestemmelser om hvem som er skiltmyndighet for de forskjellige fartsgrensene på ulike veger er gitt i skiltforskriften § 26. Som det framgår av § 26 nr. 1 første ledd, kan Vegdirektoratet for bestemt strekning treffe vedtak om høyere fartsgrense enn de generelle. I praksis treffer Vegdirektoratet kun vedtak for fartsgrense 90km/t og høyere. Det framgår videre av nr. 1 annet ledd at Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for fartsgrenser lavere enn de generelle på riksveg, fylkesveg og privat veg. Den myndigheten som er lagt til Statens vegvesen, utøves av Transport og samfunn. Kommunen har vedtaksmyndighet på kommunal veg. Politiet skal alltid få uttale seg før vedtak treffes av Statens vegvesen og kommunen. I

tillegg skal fylkeskommunen og kommunen få uttale seg før vedtak treffes av Statens vegvesen.

Det kan treffes vedtak om fartsgrense for vegstrekninger eller soner. Fartsgrense *soner* er et tiltak for å innføre fartsgrenser med færre skilt, og kan i dag bare brukes for fartsgrense 30 km/t. Kommunene har myndighet til å fastsette fartsgrensesoner som kun omfatter kommunal veg. Hvis sonen også omfatter privat veg eller annen offentlig veg, er Statens vegvesen myndighet.

Vegdirektoratet har fastsatt fartsgrensekriterier som er innarbeidet i N300 (Trafikkskilt) kapittel 11. Fartsgrensekriteriene gjelder som krav på riksveger, fylkesveger og private veger. Kriteriene er anbefalt brukt på kommunale veger.

Før skiltmyndigheten treffer vedtak om særskilte fartsgrenser, må den først vurdere om man er innenfor eller utenfor tettbygd strøk. Dette da fartsgrensekriteriene bygger på om man er innenfor eller utenfor tettbygd strøk. Statens vegvesen Transport og samfunn kan treffe vedtak om et område skal anses som tettbygd strøk etter vegtrafikkloven § 6 annet ledd, og fastsette grensen for det tettbygde strøket, jf. skiltforskriften § 26 nr. 2. Før vedtak treffes, skal politiet og kommunen få uttale seg. Omfatter området bare kommunale veger, treffes vedtak av kommunen etter at Statens vegvesen og politiet har fått uttale seg.

Drøfting og alternativer for fordeling av myndighet etter § 26 deles i det følgende i to deler; en for tettbygd strøk (generelle fartsgrenser), og en for særskilte fartsgrenser (andre fartsgrenser enn de generelle).

Drøfting – generelle fartsgrenser og tettbygd strøk

Bruken av begrepet tettbygd strøk er internasjonalt forankret i Wienkonvensjonen, men Norge har ikke fastsatt en entydig definisjon av begrepet. Rettspraksis har heller ikke bidratt til en entydig forståelse. Grensen for tettbygd strøk er ikke alltid skiltet, men der den er det, skiltes det med et «fartsgrensesnitt» 50 km/t. Ettersom grensen ikke alltid er skiltet, og det finnes strekninger med fartsgrense 30, 40, og 50 km/t også utenfor tettbygd strøk, kan både fagfolk og trafikanter ha utfordringer med å slå fast om man er innenfor eller utenfor tettbygd strøk. Flere europeiske land bruker et eget skilt som markerer grensen for tettbygd strøk, og man brukte også et slikt skilt i Norge en periode. Skiltet var med i skiltforskriften av 1980, men utgikk da ny skiltforskrift ble vedtatt i 2005. Bakgrunnen for dette var at skiltene hadde vist seg uegnet for større tettstedsområder, og at man etter hvert fikk mange 30-soner og andre avvikende fartsgrenser som «utvannet» en eventuell soneskilting for 50 km/t.

Både forarbeidene¹ til vegtrafikkloven og senere rettspraksis legger til grunn at forståelsen av tettbygd strøk i *vegtrafikklovens forstand* bygger på en vurdering av både vegstrekningens forhold til sine umiddelbare omgivelser, og områdets mer generelle karakter. Det må gis et tydeligere rammeverk, f.eks. i vegnormal N300, for å kunne ta stilling til om et område eller en strekning er innenfor eller utenfor tettbygd strøk. Dette vil bidra til

¹ [Stortinget](#)

bedre forståelse og forenkle praktiseringen av fartsgrensereguleringen. Beslutninger bør synliggjøres i nasjonal vegdatabank NVDB, se kapittel 7.

Endring av grensen for allerede eksisterende tettbygde strøk på en gitt fylkesveg, er en vanlig problemstilling. I noen tilfeller vil mindre justeringer være av mer teknisk karakter. I andre tilfeller ønskes mer vesentlige endringer, ofte for å utvide området med lave fartsgrenser. Endringer av grensen for tettbygde strøk kan også innebære at andre kryssende veger må regnes som innenfor grensen for tettbygde strøk. På samme måte som for fartsgrensesoner, kan ikke fylkeskommunene gis myndighet som har direkte innvirkning på fartsgrensen på andre offentlige eller private veger. Etablering av nye tettbygde strøk som bare omfatter fylkesveg forekommer sjelden.

Ettersom kommunene og fylkeskommunene ikke kan gis myndighet som har direkte innvirkning på andre offentlige eller private veger, vil Statens vegvesen måtte beholde myndigheten for tettbygde strøk for områder som omfatter flere vegmyndigheter. Vegvesenet vil dermed i praksis sette rammene for hvilke fartsgrenser fylkeskommunene har tilgjengelig i «verktøykassen», jf. fartsgrensekriteriene.

Alternativ 1 – Nullalternativet + uttalerett

Statens vegvesen beholder myndigheten til å treffe vedtak om et område skal anses som tettbygde strøk etter vegtrafikkloven § 6 annet ledd og fastsetter grensen for det tettbygde strøket.

Fylkeskommunen gis rett til å uttale seg før vedtak fattes av Statens vegvesen eller kommunen, uansett hvilke veger som omfattes av vedtaket.

Alternativ 2 – Statens vegvesen beholder myndigheten til å treffe vedtak om tettbygde strøk som i dag, men fylkeskommunen gis myndighet dersom området bare omfatter fylkesveger

Dette innebærer at fylkeskommunene får samme avgrensede myndighet for fylkesveg som kommunene har for kommunal veg.

Dette alternativet krever endring av vegtrafikklovens § 6, som avgrenser departementets mulighet til å gi myndighet for tettbygde strøk til Statens vegvesen, politiet eller kommunen.

Fylkeskommunen gis rett til å uttale seg før vedtak fattes av Statens vegvesen eller kommunen, uansett hvilke veger som omfattes av vedtaket. Statens vegvesen og kommunen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen fatter vedtak.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foreslår alternativ 1. Der et område omfatter flere vegmyndigheter, mener vi at det fortsatt må være Vegvesenet som er vedtaksmyndighet knyttet til fastsettelsen av grensen for det tettbygde strøket. Videre mener vi at det er rimelig at fylkeskommunen gis uttalerett, slik kommunen og politiet har i dag.

Drøfting – Myndighet for særskilte fartsgrenser lavere enn de generelle (vedtak om lavere fartsgrense enn 50 km/t innenfor og 80 km/t utenfor tettbygd strøk).

Fartsgrenser har stor betydning for både vegmyndigheter, trafikanter og omgivelsene til veger. Fartsgrenser brukes som virkemiddel for å balansere hensynet til bl.a. trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø. Fartsgrensen har også stor innvirkning på vegutforming og hvilke tiltak man kan og ikke kan tillate langs en vegstrekning. Det er også viktig at trafikantene opplever fartsgrensesettingen som enhetlig og forståelig, uavhengig av geografi og myndighet.

Fartsgrenser vekker ofte stort lokalt engasjement, særlig etter ulykker. Dette kan føre til økt oppmerksomhet og press på skiltmyndigheten. Fartsgrensevedtak i saker med stort lokalt engasjement har en noe økt tendens til å vektlegge stedlige ønsker og behov fremfor hensynet til enhetlig nasjonal praksis. Dette gjør det særlig viktig å ivareta gode faglige prosesser for å sikre korrekt fartsgrensesetting som trafikantene forstår og respekterer. Det kan enten løses ved å legge myndigheten til forvaltningsenheter med større geografisk og administrativ avstand til interessentene i saken, eller ved å sikre tydeligere rammer for utøvelse av lokal myndighet, samt gode kontrollmekanismer.

N300 (Trafikkskilt) inneholder kriterier for fastsettelse av fartsgrenser innenfor og utenfor tettbygd strøk. Kriteriene sikrer i stor grad enhetlig praksis, men bygger på en del begreper som er dårlig definert, noe som bidrar til relativt stort tolkningsrom. Her er det potensiale for tydeliggjøring og bedre felles faglig forståelse på tvers av forvaltningsorganene. Fartsgrensesetting vil alltid inneholde elementer av skjønn.

Dagens praksis der fylkeskommunene utreder og Statens vegvesen fatter vedtak i fartsgrensesaker, har vist seg å skape en del situasjoner der partene kommer frem til ulik innstilling. Dette er uheldig, og kan skyldes tolkningsrommet i kriteriene og ulik faglig forståelse, men noen ganger også ulike interesser eller prioriteringer.

Kommunene har i dag myndighet til å treffe vedtak om fartsgrensesoner som *bare* omfatter kommunale veger. Statens vegvesen har vedtaksmyndighet for fartsgrensesoner når området omfatter flere vegmyndigheter. Det er ikke aktuelt å foreslå at fylkeskommunene gis myndighet til å fatte vedtak om fartsgrensesoner for områder som omfatter andre veger enn fylkesveg. Det er sjelden relevant å etablere fartsgrensesoner som bare består av fylkesveger, men utvidelser, reduksjoner og mindre justeringer av eksisterende soner på fylkesveg forekommer ofte. Forståelsen av begrepet «område» bør tydeliggjøres i underliggende regelverk.

Myndighet for midlertidige vedtak om lavere fartsgrenser i forbindelse med arbeid på offentlig veg jf. § 26 nr. 1 fjerde ledd, er ikke en del av dette høringsforslaget.

Alternativ 1 – Nullalternativet

Statens vegvesen beholder myndigheten til å treffe vedtak om særskilte fartsgrenser og fartsgrensesoner for fylkesveg. Fylkeskommunen utreder og lager innstilling på vedtak. Fylkeskommunen har etter dagens forskrift rett til å uttale seg.

Alternativ 2 – Fylkeskommunen får myndighet for særskilte fartsgrenser for fylkesveg *innenfor tettbygd strøk*

Fylkeskommunen får myndighet til å treffe vedtak om særskilte fartsgrenser og fartsgrensesoner for fylkesveg innenfor tettbygd strøk. Statens vegvesen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen treffer vedtak om særskilte fartsgrenser, i tillegg til politiet og kommunen som i dag.

Fartsgrenser i tettbygd strøk utgjør en vesentlig del av saksmengden for fylkesveg. Lokale forhold og behov kan relativt sett tillegges større vekt innenfor tettbygd strøk enn utenfor.

Om nødvendig må vedtak om tettbygd strøk treffes av riktig myndighet *før* vedtak om særskilt fartsgrense kan treffes.

Statens vegvesen beholder myndigheten til å treffe vedtak om særskilte fartsgrenser for fylkesveg utenfor tettbygd strøk. Fylkeskommunen utreder og lager innstilling til vedtak for disse.

Alternativ 3 – Fylkeskommunen får myndighet for særskilte fartsgrenser for fylkesveg (*innenfor og utenfor tettbygd strøk*)

Fylkeskommunen får myndighet til å treffe vedtak om særskilte fartsgrenser og fartsgrensesoner for fylkesveg, både innenfor og utenfor tettbygd strøk.

Dette alternativet innebærer at fylkeskommunen får tilsvarende myndighet som kommunene har for kommunale veger. Statens vegvesen og kommunen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen treffer vedtak om særskilte fartsgrenser, i tillegg til politiet og kommunen som i dag.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foreslår alternativ 3. Vi mener dette alternativet gir den mest ryddige myndighetsfordelingen. Vi ser det ikke som hensiktsmessig å legge opp til en løsning der fylkeskommunen kun gis myndighet for fartsgrenser på noen fylkesveger. Vi mener at det må kunne legges til grunn at fylkeskommunene vil forvalte myndigheten knyttet til fartsgrenser innenfor de rammer som er satt i N300 (Trafikkskilt), herunder fartsgrensekriteriene som framgår der. I tillegg vil det være Statens vegvesen som vedtar om området er tettbygd eller ikke, noe som innebærer rammer for hvilke særskilte fartsgrenser som kan benyttes. Dette alternativet innebærer at fylkeskommunene får tilsvarende myndighet som kommunene har på sine veger.

Vi viser her også til kap. 13 der vi foreslår noen andre endringer i § 26 som ikke vil innebære noen materiell endring knyttet til skiltmyndighet, men som vi mener kan bidra til å tydeliggjøre bestemmelsen.

11.3 § 27 Forkjørsvog, motorveg, mm.

Gjeldende rett

Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for bl.a. skiltene vikeplikt, stopp, forkjørsvog og slutt på forkjørsvog. Politiet og kommunen skal høres før vedtak treffes. Unntatt fra høring er vikepliktsskilt som settes opp i et nytt kryss på en eksisterende forkjørsvogregulert vegstrekning og vikepliktsskilt som settes opp sammen med skilt 406 «Påbudt rundkjøring».

Vegdirektoratet har myndighet for skiltene motorveg, motortrafikkveg, slutt på motorveg og motortrafikkveg, samt forbudt for transport av farlig gods.

Drøfting

Regulering av vikeplikt er grunnleggende for å organisere trafikken og sikre god trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Der vikeplikten er regulert med skilt, har normalt underordnede veger vikeplikt for overordnede veger. Dermed er regulering av forkjørsvoger i stor grad hierarkisk organisert, slik at fylkesveger vanligvis har vikeplikt for riksveger. Det aller meste av riksvegnettet er regulert som forkjørsvog. De fleste riksvegene som ble omgjort til fylkesveger ved forvaltningsreformen i 2010, er i dag fylkesveger med overordnet funksjon, og har beholdt forkjørsvogreguleringen. Siden ca. 2015 har det vært arbeidet mot et mål om økt bruk av forkjørsvogregulering for veger som er tydelig overordnet tilstøtende veger. Dette arbeidet har i all hovedsak omhandlet fylkesveger. Formålet har vært tilnærming mot europeisk praksis, samt avklaring av uklare vikepliktsforhold i mange høyreregulerte kryss. Det varierer rundt om i landet hvor langt dette arbeidet er kommet, og følgelig hvor mye som gjenstår.

Skiltnormalene gir en rekke krav for anvendelse av skiltene for forkjørsvog og vikeplikt. Selv om kravene til å oppnå f.eks. gode nok siktforhold noen ganger er utfordrende, er kravene tydelige og i liten grad omstridt. Strenge krav til etablering av vikeplikt mot sykkelveger kan likevel være utfordrende, gitt forventningene om bedre tilrettelegging og økt fremkommelighet for syklister. Hvorvidt en veg skal anses som overordnet sidevegene, eller hvilken veg som er overordnet i kryss med andre vegmyndigheters veg, er ikke nevneverdig omstridt. Normalt defineres vikepliktsforholdene i kryss av den myndigheten som har ansvar for den overordnede vegen.

Ettersom vegene henger sammen i et nettverk vil det være hensiktsmessig at alle vegmyndigheter, samt politiet, gis rett til å uttale seg før vedtak fattes, uavhengig av hvilken offentlig veg vedtaket angår. Dette gjelder uavhengig av om fylkeskommunene får overført skiltmyndighet for vikeplikt og forkjørsvog for fylkesveger, eller ikke.

Bestemmelsen om unntak fra kravene til høring for oppsetting av skilt 202 «Vikeplikt», der skiltet skal settes opp i et nytt kryss på en forkjørsvogregulert vegstrekning, og når skiltet skal

settes opp sammen med skilt 406 «Påbudt rundkjøring», er ressursbesparende og foreslås videreført.

Vegdirektoratets myndighet til å treffe vedtak om å sette opp og ta ned skilt som angir start og slutt på motorveg og motortrafikkveg, samt å sette opp skilt 308 «Forbudt for transport av farlig gods», inngår ikke i mandatet og forslås ikke endret.

Alternativ 1 – Nullalternativet + uttalerett

Statens vegvesen beholder myndigheten for forkjørsvog og vikeplikt på fylkesveg.

Dette innebærer videreføring av dagens saksbehandlingsrutiner, der fylkeskommunene utreder og oversender forslag til Statens vegvesen for vedtak. Fylkeskommunene gis rett til å uttale seg før vedtak fattes for riks- og kommunal veg.

Alternativ 2 – Myndighet for forkjørsvog og vikeplikt for fylkesveg overføres til fylkeskommunene

Fylkeskommunen får myndighet til å treffe vedtak om forkjørsvog og vikeplikt på fylkesveg. Statens vegvesen og kommunen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen treffer vedtak.

Fylkeskommunene gis rett til å uttale seg før vedtak fattes for riks- og kommunal veg.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foreslår alternativ 1. Bakgrunnen for dette er at forkjørreguleringer er strekningsvise reguleringer som kan strekke seg over de geografiske grensene til flere ulike kommuner og fylkeskommuner. Vi mener videre det er rimelig å gi fylkeskommunene uttalerett på lik linje med politiet og kommunen før Vegvesenet treffer vedtak.

Vi viser her også til kap. 13, der vi foreslår en endring som ikke går på overføring av skiltmyndighet, men som gjelder saksbehandlingen.

11.4 § 28 Myndighet for trafikkregulerende skilt

Gjeldende rett

Skiltforskriften § 28 gir bestemmelser om trafikkregulerende skilt. Dette omfatter en rekke ulike forbudsskilt og påbudsskilt (bortsett fra skilt omhandlet i §§ 26 og 27), samt flere opplysningsskilt med regulerende betydning, se tabell i kapittel 7.

Statens vegvesen har i utgangspunktet vedtaksmyndighet for alle trafikkregulerende skilt angitt under § 28 nr. 1 første ledd, både på offentlig veg (riksveg/fylkesveg/kommunal veg) og privat veg.

§ 28 nr. 1 annet ledd åpner for at Statens vegvesen kan delegerer vedtaksmyndigheten for disse skiltene på kommunal veg helt eller delvis, til kommune eller politi med god trafikkteknisk kompetanse. I Statens vegvesen er det Transport og samfunn som er gitt

myndighet til å delegere skiltmyndighet etter bestemmelsen. Per i dag er det kun noen svært få kommuner som har fått delegert myndighet.

I bestemmelsens nr. 2 er kommunene tillagt direkte skiltmyndighet for nærmere angitte skilt på kommunal veg, mens Statens vegvesen er gitt myndighet for riksveg, fylkesveg og privat veg.

I nr. 3 er det gitt bestemmelser om hvem som har rett til å uttale seg før ulike vedtak treffes, samt om når slik høring ikke er nødvendig.

Drøfting – delegering av myndighet til fylkeskommuner med god trafikkteknisk kompetanse

Som nevnt over, har kommunene myndighet for en del skilt på kommunal veg. I tillegg åpner § 28 nr. 1 annet ledd opp for å delegere ytterligere skiltmyndighet til kommunene.

Med virking fra 1. januar 2025 er vegtrafikkloven § 5 andre ledd endret til å lyde som følger:

Departementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerkinger, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking, og overprøving av skiltvedtak. Departementet kan gi forskrift om at myndighet til å treffe vedtak om oppsetting og oppmerking gis til kommuner og fylkeskommuner.

Denne lovendringen innebærer at eventuell delegering av skiltmyndighet til kommuner og eventuelt fylkeskommuner i fremtiden må skje gjennom forskrift. Dette vil innebære en mer formell og omstendelig prosess enn dagens ordning, der delegering har blitt gjort ved et brev fra Statens vegvesen til den aktuelle kommunen. I proposisjonen til loven viser likevel Kommunal- og distriktsdepartementet til at den foreslåtte endringen ikke vil være til hinder for at det kan besluttet unnlatt høring, etter en konkret vurdering i tråd med gjeldende regler i utredningsinstruksen – [Prop. 107 L \(2023–2024\) Endringer i sektorlovgivningen for å sikre at oppgaver til kommuner og fylkeskommuner tildeles i lover og forskrifter \(tilpasning til kommuneloven\)](#).

Fra samme dato ble også vegtrafikkloven § 52 endret. Denne endringen betyr at de tidligere delegeringene fra Statens vegvesen fremdeles gjelder.

For å kunne få delegert skiltmyndighet stilles det i skiltforskriften § 28 nr. 1 annet ledd krav om «god trafikkteknisk kompetanse». Det har ikke vært en helt entydig praksis for hva som har vært ansett å innfri dette kravet, men Statens vegvesen har relativt nylig laget interne retningslinjer med momenter som bør vurderes i forbindelse med delegering og eventuell tilbaketrekking av myndighet. I vurderingen legges det bl.a. vekt på fagmiljø, omfang av saker og praksis i den aktuelle kommunen.

Statens vegvesen har vurdert om en tilsvarende løsning med delegering av myndighet til fylkeskommuner med god trafikkteknisk kompetanse kan være et egnet alternativ. Foruten myndighet etter § 28 nr. 1 andre ledd, er tilsvarende ordning også vurdert for flere andre myndighetsområder, se omtale av dette i kapittel 11.8.

En ordning med delering kan bidra til å sikre at de fylkeskommunene som får den aktuelle myndigheten har kompetanse og kapasitet til å treffe gode vedtak. Videre at de fylkeskommunene som ikke ønsker eller ikke har kapasitet til å forvalte myndighetsoppgaven, kan unnlate å søke om å få myndighet. En slik ordning kan på den annen side gi utfordringer for Statens vegvesen som da må tilpasse sin kapasitet og kompetanse etter den til enhver tid gjeldende myndighetsfordeling. Det kan også reise spørsmål om ressurstildeling.

Drøfting – overføring av skiltmyndighet

Trafikkregulerende skilt har stor betydning for både trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Det er derfor svært viktig at disse skiltene brukes korrekt, slik at de forstås av trafikantene og kan håndheves.

Statens vegvesen opplever at det relativt ofte er feil og mangler i skiltplanene som mottas fra fylkeskommunene på skiltreguleringer som omfattes av denne bestemmelsen. Dette varierer likevel mye fra fylkeskommune til fylkeskommune, og også mht. hva slags feil og mangler det er snakk om. Eksempler på dette er at skiltplaner er upresise ift. gjeldende krav, har manglende vurderingsgrunnlag, ikke helhetlig ift. påvirkning på tilstøtende vegnett og forhold til eksisterende skilting. Ulike oppfatninger om hva som er rett løsning kan også føre til diskusjon mellom Vegvesenet og fylkeskommunene før man ender opp med en omforent skiltplan og vedtak.

Uavhengig av eventuell overføring av skiltmyndighet, mener Statens vegvesen at fylkeskommunene bør gis uttalerett der vedtak etter § 28 har relevans for fylkesveg.

Alternativ 1 – Nullalternativet + uttalerett

Statens vegvesen beholder myndigheten for trafikkregulerende skilt på fylkesveg.

Dette innebærer videreføring av dagens saksbehandlingsrutiner, der fylkeskommunene utreder og oversender forslag til Statens vegvesen for vedtak. Fylkeskommunene gis rett til å uttale seg før vedtak fattes for riks- og kommunal veg.

Alternativ 2 – Fylkeskommunene får tilsvarende myndighet som kommunene

Alternativet gir fylkeskommunen vedtaksmyndighet for alle skilt etter § 28 nr. 2 og i tillegg mulighet for å få delegert myndighet for skilt etter § 28 nr. 1 annet ledd.

Fylkeskommunene gis rett til å uttale seg før vedtak fattes for riks- og kommunal veg.

Alternativ 3 – Fylkeskommunene får samme myndighet som Statens vegvesen

Alternativet gir fylkeskommunen vedtaksmyndighet for alle skilt etter § 28 nr. 1 første og tredje ledd og § 28 nr. 2 for fylkesveg.

Dette innebærer at myndigheten etter spesialbestemmelsen i nr. 1 fjerde ledd om dispensasjon fra skilt 314 «Høydegrense» ikke overføres.

Statens vegvesen, politiet og kommunen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen treffer vedtak. Fylkeskommunene gis rett til å uttale seg før vedtak fattes for riks- og kommunal veg.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foreslår alternativ 3. Som nevnt over, mener vi at det må kunne legges til grunn at fylkeskommunene vil forvalte myndigheten innenfor de rammer som er satt i N300 (Trafikkskilt). Statens vegvesen, politiet og kommunen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen treffer vedtak. Fylkeskommunene gis rett til å uttale seg før vedtak fattes for riks- og kommunal veg.

Vi viser også til kap. 13, der vi foreslår noen endringer som ikke går på overføring av skiltmyndighet til fylkeskommunene.

11.5 § 29 Myndighet for andre offentlige trafikkskilt

Gjeldende rett

Bestemmelsen omfatter bl.a. fareskilt, serviceskilt og virksomhetsvisning, vegvisningsskilt, gate- og vegnavnskilt, samt skilt med trafikksikkerhetsinformasjon. Statens vegvesen treffer vedtak for riksveg, fylkesveg og privat veg. Kommunen har myndighet for kommunal veg.

Om nødvendig kan Statens vegvesens vedtak likevel også gjelde skilting på kommunal veg, dersom skiltene på riksveg, fylkesveg eller privat veg må suppleres med skilt på kryssende kommunal veg.

Drøfting

Geografisk vegvisning består av et system med fjernmål, regionalmål og nærmål. Serviceskilt og virksomhetsvisning er også en del av det samlede vegvisningssystemet. Det er viktig med kontinuitet og sammenheng i vegvisningen, uavhengig av vegmyndighet. Visningen på fylkesveg må ses i sammenheng med visningen på riksveg for å sikre et lettfattelig system for trafikanter, særlig i omkjøringssituasjoner. Det kan også være relevant å lage planer for større områder, uavhengig av om det er riksveg eller fylkesveg. God vegvisning krever at vegmyndighetene samarbeider, uansett myndighetsfordeling.

Det er i utgangspunktet ikke klageadgang på skiltvedtak, men N300 (Trafikkskilt) åpner likevel for at det kan klages på vedtak om serviceskilt og virksomhetsvisning. Dette fordi slike vedtak har stor likhet med enkeltvedtak etter forvaltningsloven, samt at oppsetting av disse skiltene kan medføre krav om betaling av egenandel, noe som er enkeltvedtak. Vedtak om egenandel treffes av vegmyndigheten (ikke skiltmyndigheten), som også gjør krav på egenandelen til dekking av skiltkostnader. Det vil bli en mer hensiktsmessig og ryddig myndighetsfordeling hvis slike vedtak fattes av samme organ.

Ved overføring av skiltmyndighet for serviceskilt og virksomhetsvisning for fylkesveg, vil også myndigheten til å behandle klager overføres til fylkeskommunen, noe Statens vegvesen mener er formålstjenlig.

Fareskilt varsler om særlig fare som er vanskelig å oppfatte i tide, eller fare som er større enn det som kan forventes av ut fra trafikkforhold, vegutforming eller omgivelser på stedet. Det er viktig at fareskilt brukes og plasseres riktig, og at faren fortrinnsvis utbedres.

Skilt 590 Trafikksikkerhetsinformasjon brukes til å nå trafikantene med viktige budskap, primært som del av nasjonale trafikksikkerhetskampanjer. Vegvesenet skal godkjenne utforming og bruk av skilt 590 før det treffes vedtak om å sette det opp. Skiltene brukes restriktivt for å sikre mest mulig effekt av kampanjene. Statens vegvesen bidrar i dag økonomisk for 590-skilt på fylkesveg. Statens vegvesen mener det fortsatt bør være slik at Vegvesenet godkjenner bruk av skilt 590 før det treffes vedtak om oppsetting.

Statens vegvesens har i dag mulighet til å treffe vedtak om skilting på kommunal veg, hvis skiltene på riksveg, fylkesveg eller privat veg må suppleres med skilt på kryssende kommunal veg. Vi mener dette prinsippet også må gjøres gjeldende for fylkesveg dersom myndighet for fylkesveg ellers blir overført. Dette kan for eksempel gjelde vegvisning litt inne på kommunal veg før krysset. Det vil si at vi mener det er formålstjenlig at fylkeskommunene gis mulighet til det samme på kommunal og privat veg (ikke på riksveg).

For gate- og vegnavnsskilt gis fylkeskommunen rett til å uttale seg på samme måte som Statens vegvesen og kommunen har i dag.

Alternativ 1 – Nullalternativet

Statens vegvesen beholder myndigheten for andre offentlige trafikkskilt for fylkesveg. Dette innebærer videreføring av dagens saksbehandlingsrutiner, der fylkeskommunene utreder og oversender forslag til Statens vegvesen for vedtak.

Fylkeskommunen gis rett til å uttale seg om gate- og vegnavnsskilt, på samme måte som Statens vegvesen og kommunen har i dag.

Alternativ 2a – Myndighet for serviceskilt og virksomhetsvisning overføres til fylkeskommunene

Myndighet for serviceskilt og virksomhetsvisning på fylkesveg overføres til fylkeskommunen, mens Statens vegvesen beholder myndighet for fareskilt, markeringsskilt og andre vegvisningsskilt mv.

Fylkeskommunen gis rett til å uttale seg om gate- og vegnavnsskilt, på samme måte som Statens vegvesen og kommunen har i dag.

Alternativ 2b – Myndighet for serviceskilt og virksomhetsvisning overføres til fylkeskommunene – Vegvesenet blir høringspart

Myndighet for serviceskilt og virksomhetsvisning på fylkesveg overføres til fylkeskommunen, mens Statens vegvesen beholder myndighet for fareskilt, markeringsskilt og andre vegvisningsskilt mv.

Statens vegvesen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen treffer vedtak om serviceskilt og virksomhetsvisning på fylkesveg.

Fylkeskommunen gis rett til å uttale seg om gate- og vegnavnsskilt, på samme måte som Statens vegvesen og kommunen har i dag.

Alternativ 3a – Overføre all myndighet på fylkesveg

Myndighet for andre offentlige trafikkskilt, jf. § 29, for fylkesveg overføres til fylkeskommunen.

Statens vegvesen gis mulighet til å treffe vedtak om skilting på fylkesveg (i tillegg til gjeldene mulighet på kommunal og privat veg), dersom skiltene på riksveg eller privat veg må suppleres med skilt på kryssende fylkesveg. Fylkeskommunen gis slik mulighet på kommunal og privat veg.

Fylkeskommunen gis rett til å uttale seg om gate- og vegnavnsskilt, på samme måte som Statens vegvesen og kommunen har i dag.

Alternativ 3b – Overføre all myndighet på fylkesveg – Vegvesenet blir høringspart

Myndighet for andre offentlige trafikkskilt, jf. § 29, for fylkesveg overføres til fylkeskommunen.

Statens vegvesen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen treffer vedtak på fylkesveg, med unntak av vedtak om serviceskilt og virksomhetsvisning.

Statens vegvesen gis mulighet til å treffe vedtak om skilting på fylkesveg (i tillegg til gjeldene mulighet på kommunal og privat veg), dersom skiltene på riksveg eller privat veg må suppleres med skilt på kryssende fylkesveg. Fylkeskommunen gis slik mulighet på kommunal og privat veg.

Fylkeskommunen gis rett til å uttale seg om gate- og vegnavnsskilt, på samme måte som Statens vegvesen og kommunen har i dag.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foreslår alternativ 3b, dvs. at fylkeskommunen får myndighet etter § 29. Videre at Statens vegvesen gis uttalerett før fylkeskommunen treffer vedtak på fylkesveg, med unntak av vedtak om serviceskilt og virksomhetsvisning. Uttalerett er viktig for å sikre mest mulig enhetlig praksis, samt sammenhengende vegvisningsskilting.

Se også kap. 13, der vi foreslår en justering i ordlyden som ikke knytter seg til overføring av skiltmyndighet.

11.6 § 30 Myndighet for trafikklyssignal og vegoppmerking

Gjeldende rett

Skiltforskriften § 30 gir bestemmelser om både trafikklyssignal og vegoppmerking.

Bestemmelsens nr. 1 gir Vegdirektoratet myndighet til å treffe vedtak om å sette opp eller å ta ned trafikklyssignal for offentlig og privat veg.

Oppsetting av 1092 "Tollyssignal" krever ikke vedtak. Oppsetting av 1098 "Gult blinksignal" krever heller ikke vedtak, jf. bestemmelsens nr. 2, men må bare foretas av den ansvarlige for det lyssignal, trafikkskilt eller den veganordning det nyttes i forbindelse med. Vedtak om å sette opp eller ta ned 1090 «Kjørefeltsignal» og 1094 «Rødt stoppblinksignal» er delegert fra Vegdirektoratet til Statens vegvesen Transport og samfunn.

I bestemmelsens nr. 3 er Statens vegvesen gitt myndighet på riksveg, fylkesveg og privat veg å treffe vedtak om oppmerking på vegen av hensyn til trafikksikkerheten. Kommunen har slik myndighet for kommunal veg.

Vedkommende myndighet etter vegtrafikkloven § 7 annet ledd og § 9 har også myndighet til å treffe midlertidig vedtak om trafikklyssignal og vegoppmerking. Fylkeskommunen har ikke slik myndighet.

Statens vegvesens anbefaling – trafikklyssignal

Vi påpeker at det har vært en forutsetning at myndighet som skiltforskriften legger til Vegdirektoratet ikke skal endres.

Vi foreslår heller ingen endring knyttet til myndighet som Vegdirektoratet har delegert til Transport og samfunn. Det vil si at det ikke gjøres endringer knyttet til vedtaksmyndighet for trafikklyssignaler, men fylkeskommunen gis rett til å uttale seg før vedtak treffes. Bakgrunnen for at det ikke foreslås endringer her, er at forvaltningen av trafikklyssignaler krever helt spesiell kompetanse, og at det er et svært lite fagmiljø på dette i Norge. På denne bakgrunn anser vi det ikke forsvarlig eller hensiktsmessig å spre denne myndigheten på flere organer enn i dag.

Se også kap. 13 der vi foreslår å endre ordlyden knyttet til vedtaksmyndighet for trafikklyssignal, slik at det framgår eksplisitt av forskriften hvor vedtaksmyndigheten i Vegvesenet ligger.

Vegoppmerking

Vegoppmerking brukes for å lede, varsle og regulere trafikken, eller for å klargjøre andre bestemmelser gitt ved offentlig trafikkskilt eller trafikkregler. Vegoppmerking kan også ha selvstendig regulerende betydning, som f.eks. sperrelinjer og gangfelt. Særlig for gangfelt har man de senere årene hatt økt fokus på at krav til bruk, fysisk utforming, siktforhold og belysning også må etterleves for at løsningen skal være trafikksikker.

Vegoppmerking som har selvstendig regulerende betydning, har mange likhetstrekk og koblinger til trafikkregulerende skilt som er omhandlet i skiltforskriften § 28.

Vegoppmerking som brukes til ledning og varsling har likhetstrekk med andre offentlige trafikkskilt omhandlet i skiltforskriften § 29.

Statens vegvesen foreslår ikke innføring av høring for vegoppmerking. Vi ber likevel om høringsinstansenes syn på dette, herunder om det bør innføres en plikt til å gjennomføre høring for vegoppmerking som har selvstendig regulerende virkning for trafikantene (f.eks. gangfelt).

Alternativ 1 – Nullalternativet

Statens vegvesen beholder myndighet for vegoppmerking på fylkesveg. Dette innebærer videreføring av dagens saksbehandlingsrutiner, der fylkeskommunene utreder og oversender forslag til Statens vegvesen for vedtak.

Alternativ 2 – Myndighet overføres til fylkeskommunene

Dette alternativet innebærer at fylkeskommuner gis myndighet til å treffe vedtak om vegoppmerking på eget vegnett. Fylkeskommunene får da samme myndighet på sine veger som kommunene har på kommunal veg.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foreslår alternativ 2 for vegoppmerking, det vil si at fylkeskommunen får myndighet for sine veger, tilsvarende den myndighet som kommunene har for kommunale veger. Vegoppmerking er i større grad enn skilt en nødvendighet på fast dekke for å lede trafikantene, og dermed naturlig for vegmyndighet å selv ivareta begge deler.

Se også kap. 13 der vi foreslår noen endringer som ikke går på overføring av skiltmyndighet. Det foreslås bla. en oppdeling av bestemmelsen, en endring knyttet til vegoppmerking i kryssområder, samt en språklig endring.

11.7 Tilsvarende myndighet som kommunene

Kommunene har i dag myndighet for flere av myndighetsområdene i skiltforskriften §§ 26–30 for kommunal veg.

I delkapitlene over er overføring av de enkelte myndighetsområdene til fylkeskommunene vurdert hver for seg. I kapitlet her beskrives et alternativ som innebærer at fylkeskommunene får tilsvarende myndighet som kommunene har på sine veger.

Tabellen under viser en forenklet framstilling av myndighetsfordelingen for kommunal veg i dag, herunder hvilken myndighet som tilligger kommunene.

	Skiltgruppe	Myndighet kommunal veg
§ 26	Tettbygd strøk	Statens vegvesen *
§ 26	Fartsgrenser lavere enn de generelle	Kommunen
§ 26	Fartsgrenser høyere enn de generelle	Vegdirektoratet**
§ 27	Vikeplikt og forkjørsvveg, vikeplikt m.fl.	Statens vegvesen
§ 27	Motorveg og motortrafikkveg	Vegdirektoratet
§ 28	Forbudsskilt, de fleste påbudsskilt og trafikkregulerende opplysningsskilt	Statens vegvesen ***
§ 28	Gangfelt og øvrige opplysningsskilt	Kommunen
§ 29	Fareskilt, vegvisningsskilt, service- og virksomhetsvisning, markeringskilt og alle øvrige offentlige trafikkskilt	Kommunen
§ 30	Trafikklyssignal	Vegdirektoratet
§ 30	Vegoppmerking	Kommunen

Tabellen er forenklet og viser hovedtrekkene. Unntak og særbestemmelser fremkommer ikke

* Kommunen kan fatte vedtak om tettbygd strøk for område som bare omfatter kommunal veg

** Vegdirektoratet fatter etter dagens praksis bare vedtak om fartsgrense 90 km/t og høyere

*** Kommuner med god trafikkteknisk kompetanse kan helt eller delvis delegeres vedtaksmyndighet

Drøfting og alternativ

Det kan være svært stor variasjon i funksjon, kompleksitet og risiko både for kommunale veger og fylkesveger. Gjennomsnittet av fylkesvegene har likevel mer trafikk, høyere fartsnivå og mer overordnet transportfunksjon enn de kommunale vegene. Kommunenes og fylkeskommunenes fagmiljøer er generelt sett heller ikke direkte sammenlignbare. Derfor er ikke myndighet for kommunale veger og fylkesveger direkte sammenlignbart, men det kan likevel være noen relevante paralleller.

Når alle kommuner, små så vel som store, har skiltmyndighet for en del skilt på sine veger, kan det være naturlig at fylkeskommunene får tilsvarende myndighet. Generelt sett må det antas at fylkeskommunene har tilstrekkelig kompetanse til å forvalte denne myndigheten like godt som kommunene. Videre at fylkeskommuner som måtte mangle kompetanse skaffer seg dette. En slik fordeling av skiltmyndighet vil trolig oppfattes som mer forståelig enn dagens myndighetsfordeling, da den vil innebære at vegmyndighet og skiltmyndighet i større grad vil tilligge samme organ.

Ulempen med dette alternativet kan være at skiltingen på det overordnede vegnettet, dvs. på riks- og fylkesvegene, kan bli mer uensartet som følge av at myndighet spres på flere enn i dag.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen går ikke inn for dette alternativet. Som det vil ha fremgått av gjennomgangen over knyttet til de enkelte myndighetsbestemmelsene, foreslår vi at fylkeskommunene samme myndighet som kommunene, med unntak av § 28, hvor de får samme myndighet som Statens vegvesen har i dag. De fleste fylkeskommunene har et større trafikkfagmiljø enn brorparten av kommunene, og fylkeskommuner som ikke har tilstrekkelig fagkompetanse må forventes å skaffe seg det.

11.8 God trafikkteknisk kompetanse

Et alternativ for overføring av skiltmyndighet kan også være å legge opp til en ordning der det gis mulighet for delegering av vedtaksmyndighet til fylkeskommuner med god trafikkteknisk kompetanse. Det vil si at man innfører samme ordning som i § 28 nr. 1 annet ledd for trafikkregulerende skilt, også i andre bestemmelser i skiltforskriften kapittel 13. Det vil innebære at kravet om god trafikkteknisk kompetanse tas inn i §§ 26, 27 og 30, som en forutsetning for å kunne delegere til fylkeskommuner.

Som påpekt foran, må eventuelle delegeringer av myndighet til både fylkeskommuner og kommuner fremover skje gjennom forskrift. Som nevnt i kapittel 11.4 vil dette innebære en mer formell og omstendelig prosess enn dagens ordning. Dersom delegert myndighet innføres for andre bestemmelser i skiltforskriftens kapittel 13, mener vi det må utformes entydige krav for hva som er «god trafikkteknisk kompetanse», samt retningslinjer for oppfølging og eventuell tilbaketrekking av myndighet.

En ordning med delegering kan bidra til å sikre at de fylkeskommunene som får den aktuelle myndigheten har kompetanse og kapasitet til å treffe gode vedtak. Ordningen kan også føre til større variasjon i praksis og ulike forutsetninger for rollen som skiltmyndighet mellom fylkeskommunene. En slik ordning kan gi utfordringer for Statens vegvesen som må tilpasse sin kapasitet og kompetanse etter den til enhver tid gjeldende myndighetsfordeling.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen fraråder en ordning der det legges opp til at skiltmyndigheten for den enkelte oppgave kan delegeres basert på en forutgående vurdering av fylkeskommunenes trafikktekniske kompetanse. Slik vi ser det, vil dette innebære en unødig komplisert og arbeidskrevende ordning. Vi viser i den sammenheng også til at myndighet heretter må tildeles i forskrift. Vi påpeker videre at en slik ordning vil innebære en lite forutsigbar løsning for både fylkeskommunene og Vegvesenet knyttet til kapasitet og kompetanse.

12 Overprøving og oppfølging av regelverket

12.1 Overprøving av skiltvedtak m.m.

Gjeldende rett

Skiltforskriften § 31 nr. 1–4 åpner for at politiet, kommunene, Statens vegvesen, og i noen tilfeller «den ansvarlige for privat veg», kan be Vegdirektoratet om å overprøve skiltvedtak m.m. Fylkeskommunen har i dag ingen rett til å be om slik overprøving.

Muligheten for å be om overprøving gjelder vedtak omhandlet i § 26 nr. 1 annet ledd og nr. 2, § 27 nr. 1, § 28 og § 30 nr. 1.

Den muligheten for overprøving som ligger i § 31 er en form for utvidet «klageordning», da vedtak om oppsetting av skilt anses som lokale forskrifter som ikke kan påklages. Dette er også bakgrunnen for at bestemmelsen bruker betegnelsen «overprøve» i istedenfor «klage», i tillegg til at det hovedsakelig vil være snakk om forhold mellom offentlige organer og ikke mellom private og offentlige organer.

Adgangen til overprøving gjelder bare vedtak som faktisk er truffet. Der skiltmyndigheten ikke imøtekommer et ønske om spesiell skilting, f.eks. nedsetting av fartsgrensen, kan dette ikke kreves overprøvd.

Alternativ 1 – Nullalternativet

Dette alternativet innebærer at dagens regler videreføres, det vil si at fylkeskommunene ikke kan be Vegdirektoratet om å overprøve skiltvedtak m.m., og at overprøvingshjemmelen ikke utvides til å omfatte andre typer vedtak.

Alternativ 2 – Fylkeskommunene gis rett til å be om overprøving

Dette alternativet innebærer at fylkeskommunene gis rett til å be om overprøving i Vegdirektoratet av de vedtak som omfattes av § 31, i tillegg til de som nå har rett til dette.

Alternativ 3 – Overprøvingshjemmelen utvides til å omfatte skilt omhandlet i § 29 (andre offentlige trafikkskilt)

Dette alternativet innebærer, i tillegg til at fylkeskommunen gis rett til å be om overprøving, at overprøvingshjemmelen utvides til også å omfatte § 29 «Myndighet for andre offentlige trafikkskilt». Det vil si at overprøving også kan gjøres for en rekke ikke-regulerende skilt. Det kan likevel *ikke* åpnes for å kunne kreve overprøving av vedtak som gjelder serviceskilt og virksomhetsvisning.

En slik utvidelse av overprøvingshjemmelen til å omfatte § 29 vil også gjelde for kommunale veger.

Alternativ 4 – Hjemmelen for overprøving utvides til også å omfatte § 30 nr. 3

Dette alternativet omfatter, i tillegg til det som beskrives i alternativ 2 og 3 over, at overprøvingshjemmelen utvides til også å omfatte vedtak om vegoppmerking for alle skiltmyndigheter.

En slik utvidelse av overprøvingshjemmelen vil også gjelde på kommunale veger.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foreslår alternativ 4. Det vil si at fylkeskommunen også gis rett til å be om overprøving. At fylkeskommunen får en slik rett, er en naturlig følge av at det foreslås at de får skiltmyndighet for de fleste skiltreguleringer. Vi mener også det er fornuftig at overprøvingshjemmelen utvides til å gjelde alle skilt, bortsett fra serviceskilt og virksomhetsvisning der det er en særskilt klageadgang. Videre at den også omfatter vegoppmerking for alle skiltmyndigheter.

12.2 Oppfølging av om skiltforskriften og normalene i N300-serien følges

Det er i dag ingen systematisk kontroll langs veg for å avdekke om skilting mv. er i tråd med skiltforskriften og normalene i N300-serien. At skilting ikke er i tråd med regelverket kan bl.a. bli avdekket gjennom tips fra publikum eller gjennom oppslag i media. Det kan også bli avdekket der Vegdirektoratet bes om å overprøve vedtak med hjemmel i skiltforskriften § 31. Dersom aktuell skiltmyndighet ikke følger opp for å bringe skiltingen i tråd med regelverket, finnes det ingen hjemmel for at disse kan gis pålegg om retting, eller for å bruke administrative sanksjoner eller tvangsmulkt for å sikre korrekt utførelse.

I tidligere innspillsrunder har flere kommuner, fylkeskommuner og avdelinger i Statens vegvesen pekt på at det har vært behov for og ønsket en mulighet for å sikre at skilting mv. ute på vegene er korrekt. Dette gjelder uavhengig av hvem som har skiltmyndighet. Det er ønskelig at dette følges mer aktivt opp, og under beskriver vi ulike alternative måter å gjøre det på. Det vil ikke være praktisk mulig å følge opp all skilting som ikke er i tråd med regelverket. Hva som skal følges opp, må dermed bero på en prioritering der ulike hensyn vektlegges, herunder om skiltingen er i strid med skiltforskriften eller med normalene, samt hvilken betydning reguleringen har for framkommelighet og trafiksikkerhet.

Det kan her nevnes at Parkeringstilsynet fører tilsyn med at vilkårsparkering drives og håndheves i samsvar med kravene i parkeringsforskriften, herunder med om skilting av vilkårsparkering er i tråd med skiltforskriften og parkeringsforskriften. Parkeringstilsynet fører i all hovedsak tilsyn med bakgrunn i tips. Vi kan ikke se at det er behov for å gjøre en egen avgrensning mot dette tilsynets virksomhet dersom et av alternativene under velges.

Alternativ 1 – Aktiv bruk av hjemmelen i skiltforskriften § 31 nr. 5

Dette alternativet innebærer at Vegdirektoratet begynner å bruke hjemmelen i § 31 nr. 5 aktivt der man blir oppmerksom på skilting mv. som er i strid med regelverket.

I § 31 «Overprøving av skiltvedtak m.m.» nr. 5 er det gitt en bestemmelse som lyder slik:

5. Vegdirektoratet kan også av eget tiltak treffe vedtak eller oppheve eller endre vedtak etter § 26 nr. 1 annet ledd og nr. 2, § 27 nr. 1, § 28 og § 30 nr. 1.

Bestemmelsen gir Vegdirektoratet hjemmel til av eget tiltak å treffe vedtak eller oppheve eller endre vedtak truffet av andre skiltmyndigheter.

Den muligheten som ligger i § 31 nr. 5 har vært ansett som en unntaksbestemmelse eller «sikkerhetsventil». Så vidt vi kjenner til, har Vegdirektoratet kun benyttet denne hjemmelen et par ganger siden forskriften trådte i kraft i 2006. Det er naturlig at praksis har vært som beskrevet, da hovedregelen må være at vedtak treffes av den instansen som skiltforskriften har lagt vedtaksmyndigheten til. Det må videre kunne forutsettes at de aktuelle instansene i de fleste tilfeller forvalter sin myndighet innenfor gjeldende bestemmelser.

Dersom Vegdirektoratet skal begynne å bruke hjemmelen i § 31 nr. 5 aktivt, vil det innebære en omlegging av praksis. Vi tenker en mer aktiv oppfølging i første omgang bør skje ved at direktoratet kontakter aktuell skiltmyndighet og gjør dem oppmerksom på at skiltingen ikke er i tråd med gjeldende bestemmelser og ber om at dette rettes opp innen en fastsatt frist. Vegdirektoratet må da samtidig gjøre vedkommende skiltmyndighet oppmerksom på at hvis oppretting ikke skjer, kan direktoratet benytte hjemmelen til å treffe eget vedtak eller oppheve eller endre skiltmyndighetens vedtak. Hvis vedtak blir opphevet av direktoratet, må aktuell skiltmyndighet selv treffe nytt vedtak.

En utfordring med dette alternativet kan være at aktuell skiltmyndighet ikke følger opp som nevnt over, det vil si ikke bringer skilting mv. i tråd med regelverket. Hvis det skjer, har Vegdirektoratet i dag ingen hjemmel til å sørge for retting eller å sanksjonere. Det må likevel antas at skiltmyndigheten som hovedregel vil være lojal og følge opp. Hvis det er snakk om regulerende skilting, og vedtaket er opphevet eller skiltingen ute på vegen ikke er i tråd med Vegdirektoratets vedtak, vil skiltingen være ugyldig og dermed ikke kunne håndheves overfor trafikantene. I dette siste ligger det et meget sterkt incitament for skiltmyndigheten til å rette opp skiltingen.

Det følger av skiltforskriften § 37, jf. veglova kap. IV., at det er vegmyndigheten som dekker kostnadene forbundet med skilting mv. Dette må også gjelde der det er nødvendig å endre skiltingen som følge av Vegdirektoratets vedtak.

Alternativ 2 – Aktiv bruk av hjemmelen i § 31 nr. 5 samt innføring av hjemmel for å gjennomføre retting for vegmyndighetens regning

Aktiv bruk av hjemmelen i § 31 nr. 5 kan eventuelt kombineres med at Vegdirektoratet får hjemmel til å gjennomføre retting for vegmyndighetens regning. Det vil si at direktoratet kan sørge for at korrekt skilting m.m. blir satt opp, men at utgiftene for arbeid og utstyr i den sammenheng må betales av vegmyndigheten, jf. skiltforskriften § 37, jf. veglova kap. IV.

Dersom Vegdirektoratet får hjemmel til å gi pålegg om retting og å gjennomføre retting for vegmyndighetens regning, vil det omfatte alle skiltmyndigheter, enten myndigheten ligger til

Statens vegvesen, kommunen, fylkeskommunen eller politiet. Vegdirektoratet har ikke erfaring med eller rutiner for å bestille oppsetting av skilt mv. ute på vegene. Dersom dette alternativet velges, må det tas stilling til hvordan dette kan følges opp i praksis i de tilfellene aktuell skiltmyndighet ikke retter dette selv.

En fordel med at Vegdirektoratet gis hjemmel til å gjennomføre retting for vegmyndighetens regning, er at det gir sikkerhet for at dette faktisk blir fulgt opp. På den annen side kan det muligens gjøre at den aktuelle skiltmyndigheten får et mindre incitament til selv å få jobben gjort. Hvis aktuell myndighet ikke betaler, vil neste steg være at Vegdirektoratet må sette i gang inkassosak mot en annen offentlig myndighet. Et annet scenario er at aktuell myndighet ønsker å betale for rettingen, men ikke har budsjett til å dekke kostandene.

Vi legger til grunn at pålegg om retting og vedtak om å rette for vegmyndighetens regning, må anses som enkeltvedtak som kan påklages. Eventuelle klager vil da måtte behandles av Samferdselsdepartementet, en løsning vi mener verken er ønskelig eller hensiktsmessig.

Innføring av hjemler som nevnt her, krever endringer både i vegtrafikkloven § 5 «Skiltregler m.m.» og i skiltforskriften.

Alternativ 3 – Aktiv bruk av hjemmelen i § 31 nr. 5 samt innføring av hjemmel for å gi pålegg og tvangsmulkt

Ved aktiv bruk av hjemmelen i § 31 nr. 5 kan det også være et alternativ å åpne opp for bruk av tvangsmulkt hvis pålegg om retting ikke følges.

Det følger av forvaltningsloven § 51 at et forvaltningsorgan, når det er fastsatt i lov, kan treffe vedtak om tvangsmulkt for å sikre at plikter som følger av lov, forskrift eller individuell avgjørelse, blir etterlevd. Tvangsmulkt kan dermed brukes som et pressmiddel til å få noen til å handle i samsvar med et pålegg innenfor en fastsatt frist. Tvangsmulkten kan fastsettes som en løpende mulkt eller som et beløp som forfaller ved hver overtredelse. Tvangsmulkt vil påløpe fra det tidspunktet fristen for å rette det ulovlige forholdet utløper. Dette gir en klar og forutsigbar ramme for den pålegget er rettet mot og er en effektiv måte å håndheve etterlevelse på. Tvangsmulkt påløper ikke hvis etterlevelse blir umulig, og årsaken til dette ikke ligger hos den ansvarlige. Forhold knyttet til illeggelse av tvangsmulkt kan påklages særskilt. Reglene i §§ 28 til 36 gjelder tilsvarende. Tvangsmulkt tilfaller statskassen.

Til illustrasjon nevner vi at Parkeringstilsynet (som organisatorisk er plassert i Statens vegvesen, under Trafikant og kjøretøy, Tilsyn – [Tilsyn | Vegveven \(vegvesen.no\)](https://www.vegvesen.no)) fører tilsyn med at vilkårsparkeering drives og håndheves i samsvar med kravene i parkeringsforskriften. Tilsynet får informasjon om saker fra mange hold og kilder, bl.a. fra Parkeringsklagenemnda, fra en kanal der publikum tipser om feil og mangler, samt fra en medielogg. Tilsynsvirkomheten omfatter både offentlige og private parkeringstilbydere. Parkeringstilsynet har mulighet til å gi pålegg om retting, ilegge tvangsmulkt, fatte vedtak om å forby oppsetting av nye skilt og avskilting av parkeringsområder. Parkeringstilsynet har erfart at pålegg om retting i all hovedsak fulgt opp, men at i de tilfellene retting ikke blir gjort, så har varsel om illeggelse av tvangsmulkt vist seg å være et godt virkemiddel. Det har

fram til nå ikke vært nødvendig å gå så langt som å inndrive tvangsmulkt. Parkeringstilsynet har opplyst at det ofte er en lang og tidkrevende prosess å følge opp pålegg om retting, noe som bl.a. kan skyldes at det bes om og innvilges utsettelse, at parkeringstilbyderen ikke har budsjettmidler til å følge opp, samt praktiske forhold (f.eks. vinter/tele) hos den pålegget rettes mot. Det må legges til grunn at Vegdirektoratet vil få tilsvarende utfordringer som Parkeringstilsynet.

Dersom Vegdirektoratet gis hjemmel til å gi pålegg om retting og bruk av tvangsmulkt, vil pålegg og bruk av tvangsmulkt kunne benyttes mot alle skiltmyndigheter.

Vegdirektoratet har ikke erfaring med eller rutiner for å bestille oppsetting av skilt mv. ute på vegene. For direktoratet kan derfor bruk av tvangsmulkt være en mer hensiktsmessig og effektiv reaksjon. Dette da man ved bruk av tvangsmulkt legger press på at den som har skiltmyndighet også må ta ansvaret for å rydde opp i feilskilting mv. Det vil også innebære at Vegdirektoratet får mulighet til å bruke samme reaksjon som Parkeringstilsynet har innenfor sitt ansvarsområde. Men, det er også en del utfordringer og motforestillinger knyttet til at Vegdirektoratet får hjemmel til å bruke slike reaksjoner. Det vil blant annet medføre mer byråkrati og økt ressursbehov i Vegdirektoratet. Det kan videre være en utfordring å ta stilling til hva størrelsen på tvangsmulkten skal være. Her kan det muligens være en løsning å lage retningslinjer for dette og knytte det opp mot rettsgebyret. I tillegg kan et vedtak om tvangsmulkt, der pålegg ikke følges, påklages. Hvis myndigheten blir lagt til Vegdirektoratet vil eventuelle klager måtte behandles av Samferdselsdepartementet, en løsning vi mener verken er ønskelig eller hensiktsmessig.

Innføring av hjemler som nevnt her, krever endringer både i vegtrafikkloven § 5 «Skiltregler m.m.» og i skiltforskriften.

Alternativ 4 – Aktiv bruk av hjemmel, anmode om retting, samt rette for egen regning

Alternativet er en variant av alternativ 2, med den vesensforskjell at Vegdirektoratet selv må bekoste oppretting for å gjennomføre rettingen.

Dersom Vegdirektoratet får hjemmel til å gi pålegg om retting og å gjennomføre retting for direktoratets regning, vil det omfatte alle skiltmyndigheter, enten myndigheten ligger til Statens vegvesen, kommunen, fylkeskommunen eller politiet. Vegdirektoratet har som nevnt ikke erfaring med eller rutiner for å bestille oppsetting av skilt mv. ute på vegene. Dersom dette alternativet velges, må det tas stilling til hvordan dette kan følges opp i praksis i de tilfellene aktuell skiltmyndighet ikke retter dette selv.

En fordel med at Vegdirektoratet gis hjemmel til å gjennomføre retting for egen regning er, i likhet med alternativ 2, at det gir sikkerhet for at dette faktisk blir fulgt opp. På den annen side gir dette alternativet et vesentlig større incitament for at den aktuelle skiltmyndigheten unnlater å rette opp selv. Her kan også scenarioet som nevnt i alternativ 2 inntreffe; Aktuell myndighet ønsker å betale for rettingen, men har ikke budsjett til å dekke kostandene, og får dermed løst feilen ved at en *annen* offentlig instans bekoster rettingen.

Innføring av hjemler som nevnt her, krever endringer både i vegtrafikkloven § 5 «Skiltregler m.m.» og i skiltforskriften.

Alternativ 5 – Etablere et eget tilsynsorgan som kan føre tilsyn med om bestemmelsene i skiltforskriften og i N300-serien følges

Dette alternativet innebærer at det etableres et nytt tilsynsorgan, uten tilknytning til Statens vegvesen, som kan føre tilsyn med skilting mv. mer generelt.

Noen typiske kjennetegn ved denne typen tilsynsorganer er at de har ansvar for oppfølging av lover, forskrifter og bestemmelser, at de er faglig uavhengige, driver med rådgivning, ivaretar befolkningens behov og bidrar til forbedring av rutiner. Rent praktisk jobber slike tilsyn bl.a. med planlagte aktiviteter, systemrevisjon, institusjonstilsyn, stikkprøvekontroll, oppfølging av konkrete hendelser eller situasjoner og risikovurderinger. Disse metodene og aktivitetene bidrar til å sikre at regelverket blir fulgt, og at tjenestene blir drevet på en faglig forsvarlig måte.

Den typen oppfølging vi ser for oss her, er i utgangspunktet tenkt å være oppfølging av om mer enkeltstående skilting m.m. er i tråd med skiltforskriften og normalene i N300-serien. Ut fra dette perspektivet, vil det å etablere et eget tilsynsorgan føre til unødvendig byråkratisering og en mindre effektiv forvaltning, noe som ikke er hensiktsmessig sett ut fra hva som her er tenkt.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foreslår at det i første omgang legges opp til at Vegdirektoratet gjør en mer aktiv bruk av overprøvingshjemmelen i § 31, dvs. mer aktivt benytter hjemmelen til å treffe vedtak eller oppheve eller endre vedtak truffet av andre skiltmyndigheter.

Vi foreslår samtidig at vegtrafikkloven § 5 endres, slik at det innføres en hjemmel for at Samferdselsdepartementet på et senere tidspunkt kan gi forskrifter om bl.a. pålegg, retting for vegmyndighetens regning og tvangsmulkt. Dette da det kan være nødvendig å vurdere slike forskriftsendringer dersom endret praksis knyttet til bruk av § 31 ikke får tilsiktet effekt.

13 Andre endringer i skiltforskriften kapittel 13

I dette kapitlet foreslår vi endringer i kapittel 13 som ikke knytter seg direkte til overføring av skiltmyndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, men som vi mener det er hensiktsmessig å endre uavhengig av dette.

Endringene fremgår av vedlegg 2.

Se også omtalen av gjeldende rett i kap. 6 og 11.

§ 26 Myndighet for fartsgrenser m.m.

Tydeliggjøring av hvem som er vedtaksmyndighet

De generelle fartsgrensene 50 og 80 km/t framgår vanligvis av vegens omgivelser, tettbygd strøk eller ikke, og skal som hovedregel ikke skiltes. N300 (Trafikkskilt) oppstiller likevel noen unntak fra dette.

Med bakgrunn i formuleringen i § 26 nr. 1 sammenholdt med nr. 2 om vedtaksmyndighet for tettbygd strøk, er det i praksis slik at Vegdirektoratet kun treffer vedtak for fartsgrenser over 80 km/t. Det vil si at direktoratet treffer vedtak for 90, 100 og 110 km/t. Når det gjelder vedtak for 60 og 70 km/t på noen overordnede veier som går i og gjennom byer og tettsteder, fattes derimot vedtak av Statens vegvesen Transport og samfunn og kommunen. Dette skyldes at slike vegstrekninger («korridorer») med motorveger, motortrafikkveger og ringveger blir ansett å ligge utenfor tettbygd strøk, dette er også presisert i vegnormal N300.

Vi foreslår nå å endre ordlyden i § 26 for å rydde eventuell tolkningstvill av veien. Vi mener ordlyden bør gi et dekkende bilde av hvem som faktisk er vedtaksmyndighet, dvs. at det blir bedre samsvar mellom forskriften og gjeldende praksis. Vi mener det er viktig at det blir tydeligere både for skiltmyndighetene og publikum hvilke fartsgrenser Vegdirektoratet har myndighet til å fastsette.

Endret rekkefølge på nummereringen i bestemmelsen

Om man er innenfor eller utenfor tettbygd strøk kan anses som en forutgående premisse for vedtak om særskilte fartsgrenser, selv om det ikke alltid er blitt fattet et eget vedtak som går på om området er innenfor eller utenfor tettbygd strøk. På denne bakgrunn foreslår vi nå å endre ordlyden i § 26, samt rekkefølgen på nr. 1 og nr. 2, for å klargjøre dette. Vi mener endringene vil tydeliggjøre saksgangen, det vil si at det først fattes vedtak om hvorvidt et område er tettbygd strøk eller ikke, og så eventuelt et særskilt fartsgrensevedtak innenfor det handlingsrommet vedtaket om tettbygd strøk gir.

Unntak fra kravet om høring ved oppsetting av nye skilt på strekning med fartsgrensevedtak

Vi foreslår videre at § 26 endres slik at det gis unntak for høring ved oppsett av nye skilt på en vegstrekning. Det vil si at det ikke skal være nødvendig med ny høring der det settes opp supplerende fartsgrenseskilt på en strekning som det er fattet fartsgrensevedtak for. Slike justeringer av skiltingen gjøres relativt ofte. Denne endringen vil innebære at det samme

prinsippet legges til grunn her som i § 27 «Myndighet for forkjørsvog, motorveg m.m.». Jf. § 27 nr. 1 der det står følgende: «Unntatt fra høring er skilt 202 «Vikeplikt» der skiltet skal settes opp i et nytt kryss på en forkjørregulert vegstrekning, (...)»

§ 27 Myndighet for forkjørsvog, motorveg m.m.

Unntak fra kravet om høring ved oppsetting av nye skilt 206 «Forkjørsvog» på forkjørregulert vegstrekning

§ 27 gis i dag unntak fra kravene om høring for oppsetting av skilt 202 «Vikeplikt», der dette skiltet skal settes opp i et nytt kryss på en forkjørregulert vegstrekning. Dette er naturlig, siden forkjørregulering er en strekningsregulering. Vi foreslår nå at det også gjøres unntak fra kravet om høring der det er snakk om oppsetting av nye gjentakende skilt 206 «Forkjørsvog» på en allerede forkjørregulert vegstrekning. Dette vil f.eks. omfatte tilfeller der det bygges et nytt kryss på en forkjørregulert strekning.

§ 28 Myndighet for trafikkregulerende skilt

Endring av ordlyden knyttet til delegering av myndighet

Vegtrafikkloven § 5 ble endret med virkning fra 1. januar 2025. Denne lovendringen innebærer at eventuell delegering av skiltmyndighet i fremtiden må skje gjennom forskrift.

Som en oppfølging av endringen i vegtrafikkloven § 5, foreslår vi nå at det gjøres en liten ordlydsendring i skiltforskriften § 28 nr. 1 annet ledd. Det vil si at ordet «delegering» erstattes med «gis» i denne paragrafen. Endringen vil gi lik begrepsbruk i vegtrafikkloven og skiltforskriften.

Klargjøre ordlyden i § 28 nr. 3 femte ledd, samt endring av §§ 29 og 30

Vi er gjort oppmerksom på at det knytter seg uklarhet til hvordan formuleringene i skiltforskriften § 28 nr. 3 fjerde og femte ledd skal forstås. I nr. 3 fjerde ledd står følgende:

«Det kan treffes midlertidig vedtak for et tidsrom av inntil tre måneder uten at det er innhentet uttalelser som nevnt i nummeret her.»

Denne formuleringen knytter seg til det som står foran i dette nummeret om høring på de skilt som omfattes av § 28. Bestemmelsen innebærer at høring kan unnlates hvis et vedtak kun skal gjelde for inntil tre måneder, dvs. for skilt som bare skal stå oppe i en tidsbegrenset periode. Begrunnelsen for at dette ikke må høres, er at det er snakk om kortvarige skiltreguleringer som har mindre konsekvenser enn der det er snakk om mer permanente reguleringer.

I § 28 nr. 3 femte ledd står følgende:

«Politiet kan regulere vegtrafikken med skilt i samsvar med vegtrafikkloven § 9. Vedkommende myndighet kan regulere vegtrafikken med skilt i samsvar med vegtrafikkloven § 7 annet ledd. For veger hvor kommunen har fått delegert vedlikeholdsansvar etter vegloven, har kommunen denne myndighet.»

Formuleringen her viser til at de myndighetene som er angitt i vegtrafikkloven § 7 annet ledd og § 9 kan treffe den typen vedtak som omfattes av § 28. Dette kan bl.a. innebære at kommunen kan treffe midlertidige vedtak som de normalt sett ikke har hjemmel til å treffe etter § 28.

Som følge av den tolkningstvilen som foreligger knyttet til forholdet mellom § 28 nr. 3 fjerde og femte ledd, forslår vi en annen inndeling og nummerering av paragrafen. Dvs. at fjerde og femte ledd får vært sitt nummer.

Skiltforskriften § 29 nr. 2 og § 30 nr. 4 viser til § 28 nr. 3, noe som betyr at også disse bestemmelsene må endres slik at henvisningene der blir riktige.

§ 30 Myndighet for trafikklyssignal og vegoppmerking

Ordlydsendring knyttet til vegoppmerking

I § 30 nr. 3, som regulerer hvem som er vedtaksmyndighet for vegoppmerking, står følgende:

«3. Statens vegvesen kan for riksveg, fylkesveg og privat veg treffe vedtak om oppmerking på vegen av hensyn til trafikksikkerheten. Kommunen har slik myndighet for kommunal veg.»

Det har blitt stilt spørsmål om hva som ligger i formuleringen «*av hensyn til trafikksikkerheten*», det vil si om det ligger noen form for begrensning i dette. Det har ikke lyktes oss å finne ut av hva som var bakgrunnen for denne formuleringen, og vi kan ikke se at den har noen betydning i praksis. Vi viser her også til § 21 nr. 1 der det framgår at vegoppmerking «*nyttes for å lede, varsle eller regulere trafikken, eller for å klargjøre andre bestemmelser gitt ved offentlig trafikkilt eller trafikkregler.*»

For å fjerne eventuell tolkningstvil knyttet til § 30 nr. 3, foreslår vi å fjerne ordene «*av hensyn til trafikksikkerheten*».

Oppdeling av § 30

Vi foreslår i tillegg å dele opp gjeldende § 30 i to nye paragrafer som gjelder henholdsvis trafikklyssignal (ny § 30 a.) og vegoppmerking (ny § 30 b.). Dette da det er snakk om to helt separate myndighetsområder. Vi mener det vil gi skiltforskriften en mer logisk oppbygging og eventuelt bedre muligheten til å differensiere mellom trafikklyssignal og vegoppmerking.

Tydeliggjøring av hvor vedtaksmyndigheten i Vegvesenet ligger

Vi foreslår at ny § 30 a. får en ordlyd som eksplisitt angir hvor vedtaksmyndigheten i Vegvesenet ligger. Det vil si at det skal framgå av skiltforskriften at vedtak om å sette opp eller ta ned 1090 «Kjørefeltsignal» og 1094 «Rødt stoppblinksignal» fattes av Statens vegvesen, ikke Vegdirektoratet.

Praksis i deler av Statens vegvesen er at Vegvesenet fatter vedtak for skilt og oppmerking også på den delen av kommunal veg som berøres direkte av en regulering på riks- eller fylkesveg. Dette selv om det fremgår av skiltforskriften at kommunen har vedtaksmyndighet. Eksempler kan være gangfelt over kommunal veg i forlengelsen av et fortau eller en gang- og sykkelveg langs riks- eller fylkesveg, vikelinje og stopplinje på kommunal veg for vikepliktsregulering mot riks- eller fylkesveg og skilt på trafikkøyer.

Denne praksisen har bakgrunn i et internt notat i Statens vegvesen om drift- og vedlikeholdsansvar fra 2009, som bygger på rundskriv fra 2002, der primærvegen har fått et særskilt ansvar for gangfelt ved gjennomgående fortau/gang- og sykkelveg langs riksveg. Det følger videre av notatet at primærvegen har vedlikeholdsansvaret for trafikkregulerende skilt og oppmerking i selve krysset. I de nevnte tilfellene er riks- eller fylkesveg primærveg, mens kommunal veg er sekundærveg.

I kryss mener vi det er logisk og hensiktsmessig at vedtaksmyndigheten for skilt og oppmerking på primærvegen, også får vedtaksmyndighet for skilt og oppmerking på sekundærvegen. En forutsetning for dette er at de aktuelle skiltmyndigheter har fått uttale seg om løsningen knyttet til skilting og vegoppmerking.

Skiltforskriften § 29. Myndighet for andre offentlige trafikkskilt, angir hvem som er vedtaksmyndighet for en rekke ikke-regulerende skilt. § 29 har en bestemmelse om at *«Statens vegvesens vedtak kan likevel om nødvendig også gjelde skilting på kommunal veg, dersom skiltene på riksveg, fylkesveg eller privat veg må suppleres med skilt på kryssende kommunal veg.»*

Det som står i § 29 innebærer f.eks. at vegvisning som er vedtatt satt opp på riks- eller fylkesveg, må suppleres (følges opp) på kommunal veg for å følge kontinuitetsprinsippet for vegvisning.

Vi foreslår nå at det gjøres endringer i skiltforskriften slik at vedtaksmyndigheten for primærvegen får utvidet vedtaksmyndighet i kryssområder. Dette vil være i tråd med den praksisen som har vært flere steder og som vi mener er logisk, hensiktsmessig og ressursbesparende. Endringene vil gjøre at det blir samme instans som drifter og vedlikeholder som fatter vedtak, noe som er i tråd med øvrige forslag i denne høringen. Vi foreslår på denne bakgrunn endringer i §§ 28 og 29 og at ny 30 b. (Vegoppmerking) får et nytt nr. 3. Det foreslås også at fylkeskommunene får tilsvarende vedtaksmyndighet på kommunal veg i kryss med fylkeskommunal veg.

Det fremgår av N300 (Trafikkskilt) at vikelinje og stopplinje skal følge skiltingen i gitte tilfeller, men det framgår ikke av skiltforskriften at det er Vegvesenet som har vedtaksmyndighet på vikelinje og stopplinje som følger av vikepliktsskilt og stoppskilt. Vi foreslår derfor også en presisering av vedtaksmyndighet på vikelinje og stopplinje i skiltforskriften ny § 30 b.

14 Økonomiske og administrative konsekvenser

Overføring av skiltmyndighet til fylkeskommunene vil få noen administrative og økonomiske konsekvenser for både fylkeskommunene og Statens vegvesen. Hvilke konsekvenser det vil bli snakk om, avhenger av hvilke alternativ som blir valgt for de ulike myndighetsområdene.

Ved overføring av skiltmyndighet må fylkeskommunene innrette seg slik at de kan forvalte myndigheten på en god måte. De må bl.a. lage nye rutiner for saksbehandlingen, sørge for nødvendig opplæring, skaffe seg tilstrekkelig ressurser dersom dette ikke er på plass, tilpasse datasystemer m.m. Det må også skje en overføring av pågående saker med tilhørende dokumentasjon. I tillegg må eksisterende vedtaksregistre overføres til de respektive fylkeskommunene.

Fylkeskommunene bør også videreutvikle god kommunikasjon og samarbeid seg imellom, og fylkeskommunene og Statens vegvesen må ta ansvar for å sikre god dialog og samhandling der det er hensiktsmessig.

14.1 Bemanning

Både fylkeskommunene og Statens vegvesen er i dag involvert i saksbehandlingen av skiltsaker på fylkesveg. I 2020 ble det utarbeidet saksbehandlingsrutiner som innebærer at fylkeskommunene forbereder saker og Vegvesenet fatter vedtak, jf. omtalen i kap. 7. Fylkeskommunene ble ikke tilført særskilte ressurser til å gjennomføre denne oppgaven, men en del personer med skiltkompetanse gikk fra stillinger i Vegvesenet til fylkeskommunene.

Det er variasjoner i bemanning og kompetanse mellom fylkeskommunene. Dersom fylkeskommunene får et større ansvar, dvs. at de i tillegg til saksforberedelse får myndighet til å treffe skiltvedtak, kan det medføre at enkelte fylkeskommuner må øke bemanningen.

I Statens vegvesen Transport og samfunn vil ressursene som nå brukes på skiltvedtak på fylkesveg, helt eller delvis omdisponeres til å svare på høringer knyttet til reguleringer på fylkesveg.

For saker med klageadgang (serviceskilt og virksomhetsvisning), vil overføring av myndighet føre til at klagebehandlingen flyttes fra Vegvesenet til fylkeskommunene. Dette vil gi en besparelse for Vegvesenet, men kan medføre noen mindre administrative og økonomiske konsekvenser for fylkeskommunene. Myndighetsoverføring anses uansett hensiktsmessig, og kan bl.a. redusere ressursbruken man i dag har på å svare på henvendelser om slike saker.

14.2 Tiltak for å sikre god skiltforvaltning

I kapittel 9 omtales ulike tiltak som kan bidra til god skiltforvaltning. Noen tiltak foreslås innført ved forskriftsendringer, mens andre tiltak krever at det tas konkrete initiativ fra fylkeskommunene eller Vegvesenet.

Opplæring, kompetansetiltak og nettverksbygging

Ulik bemanning og kompetanse i fylkeskommunene kan gjøre det nødvendig med kompetanseheving innenfor dette fagområdet. Det kan også være behov for å etablere flere nettverk mellom fylkeskommunene, og mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen, for å fremme samarbeid og erfaringsutveksling. Dette vil medføre noe økte kostnader.

Statens vegvesen som høringsinstans for vedtak fylkeskommunene treffer

For de vedtak hvor det i dag er krav om høring, vil saksbehandlingstiden ikke øke selv om Statens vegvesen får høringsrett. Dersom Vegvesenet får høringsrett på ytterligere bestemmelser, vil dette medføre noe økt saksbehandlingstid og økte administrative kostnader for disse vedtakene.

Ved en overføring av myndighet kan arbeidet som Statens vegvesen i dag bruker på vedtak, benyttes til å svare på høringer. Det vil være opp til Vegvesenet å vurdere om det skal gis innspill på konkrete høringer. Tidsbruken på høringer vil bl.a. avhenge av hvor godt forslaget til skiltplan er utredet av fylkeskommunen. Det forventes at det opprettholdes en god dialog mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen, som i dag.

Overprøving av skiltvedtak m.m.

En mer aktiv oppfølging av om regelverket følges vil få administrative og økonomiske konsekvenser. Som nevnt i kapittel 12, er det mange alternative måter å følge dette opp på. Hvilke konsekvenser dette vil få, avhenger dermed av hvordan man beslutter at dette skal følges opp.

Dersom Vegdirektoratet skal bruke hjemmelen i § 31 nr. 5 mer aktivt, vil dette kreve økte ressurser. Det er foreløpig anslått at et slikt arbeid kan innebære behov for om lag fem årsverk. Det må også utarbeides rutiner for slik oppfølging. Det vil i tillegg medføre utgifter til retting av feil skilting for aktuell vegmyndighet. De andre alternativene som er skissert i kapittel 12.2 vil få større økonomiske og administrative konsekvenser. Aktiv bruk av hjemmelen i § 31 nr. 5 i kombinasjon med at Vegdirektoratet får hjemmel til å gjennomføre retting for vegmyndighetens regning, vil medføre ytterligere konsekvenser. Eventuelle klager på Vegdirektoratets pålegg om retting og vedtak om å rette for vegmyndighetens regning, må anses som enkeltvedtak som kan påklages, og slike klager vil måtte behandles av Samferdselsdepartementet, noe som vil medføre mer byråkrati og økt ressursbehov både i direktoratet og departementet. Det vil i tillegg medføre utgifter til retting av feil skilting for aktuell vegmyndighet. Aktiv bruk av hjemmelen i § 31 nr. 5 i kombinasjon med at Vegdirektoratet får hjemmel for bruk av tvangsmulkt hvis pålegg om retting ikke følges opp

vil også medføre mer byråkrati og økt ressursbehov i Vegdirektoratet. Et vedtak om tvangsmulkt kan påklages og eventuelle klager må behandles av Samferdselsdepartementet. Det vil i tillegg medføre utgifter til retting av feil skilting for aktuell vegmyndighet. Hvis aktiv bruk av hjemmelen skal kombineres med at Vegdirektoratet, etter å ha anmodet om retting, retter for egen regning, vil det medføre at direktoratet får utgifter til å gjennomføre rettingen. Som for alternativene over, vil også dette medføre mer byråkrati og økt ressursbehov for Vegdirektoratet. Etablering av et eget tilsynsorgan vil det være det mest ressurskrevende av alternativene. Ut fra formålet med oppfølgingen, mener vi dette alternativet vil medføre unødvendig byråkratisering og en mindre effektiv forvaltning.

14.3 Andre administrative konsekvenser

Statens vegvesen har som en etat stordriftsfordeler i form av robusthet og fleksibilitet, noe som sikrer at gjennomføringsevnen opprettholdes ved sykdom, permisjoner og turnover. Vegvesenet har også et felles saksbehandlingssystem for arkivering av vedtak for fylkesveg og riksveg. Ved overføring av skiltmyndighet vil fylkeskommunene kunne ha 15 ulike arkivsystem som må tilpasses, oppdateres og driftes. Utvikling av felles digitale løsninger på tvers av flere organisasjoner kan også gi flere administrative og økonomiske konsekvenser enn utvikling av et system i en organisasjon, forutsatt at det ikke lages et felles nasjonalt system. Drift av flere systemer vil kreve flere ressurser og gi høyere kostnader.

Koordinering mellom skiltmyndighetene er viktig for å se reguleringene på hele vegnettet i sammenheng. Samordning kan gi besparelser.

Det vil bli mer krevende å gi samlede besvarelser på henvendelser fra f.eks. Samferdselsdepartementet om bl.a. fartsgrenser, ulike typer skilting, samt å framlegge oversikter/statistikk knyttet til både riks- og fylkesveger.

En tydeligere rollefordeling vil kunne redusere behovet for dialog om løsninger, noe som kan effektivisere prosessene. I de tilfellene fylkeskommunene ønsker å utnytte handlingsrommet i regelverket som Vegvesenet ikke slutter seg til, kan fylkeskommunene spare ressurser ved å ta helhetlig ansvar for løsningen. Dette kan f.eks. være ulike syn på hvordan fysiske utbedringstiltak og tilhørende reguleringer på eksisterende vegnett bør løses.

Når det gjelder endringsforslagene som er omtalt i kap. 13 Andre endringer i skiltforskriften kap. 13, vil de fleste av forslagene få ingen eller begrensede økonomiske og administrative konsekvenser. Endringen av § 26 Myndighet for fartsgrenser m.m., innebærer primært en klargjøring av ordlyden knyttet til hvem som er vedtaksmyndighet for ulike fartsgrenser. Endringen i nummereringen vil kunne medføre en mer aktiv bruk av myndigheten til å vurdere om et område er tettbygd strøk eller ikke. Ellers vil endringene i §§ 26 og 27 knyttet til unntak fra kravet om høring, gjøre saksbehandlingen litt enklere og dermed spare ressurser. Når det gjelder forslaget til endring knyttet til vedtaksmyndighet i kryssområder, mener vi den vil kunne gi en mer hensiktsmessig myndighetsfordeling slike steder.

15 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **30. juni 2026**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringsvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Myndighet og regelverk
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **24/54309** dersom høringsvar sendes inn via e-post eller pr. post.