



**Statens vegvesen**

# Høringsbrev

Forslag til endring av lov  
18. juni 1965 vegtrafikkloven

(Arbeid på og ved veg)

Journalnummer: 20/38820

Statens vegvesen  
Veg og gate  
12. oktober 2020

## Innhold

Høring – forslag til endringer i vegtrafikkloven knyttet til arbeid på og ved veg.....	3
1. Hovedinnholdet i forslaget.....	3
2. Bakgrunn .....	3
2.1 Bakgrunnen for lovforslaget.....	3
2.2 Behov for lovendring .....	3
3 Noen begreper.....	4
3.1 Arbeid på og ved veg .....	4
3.2 Varsling .....	5
3.3 Sikring .....	5
4. Gjeldende rett .....	5
4.1 Nasjonal rett .....	5
4.2 Regelverk i Sverige og Danmark.....	8
4.3 Forholdet til annet lovverk .....	8
5. Nærmere om de foreslåtte endringene .....	11
5.1 Generelt om forslaget .....	11
5.2 Kommentarer til første ledd.....	12
5.3 Kommentarer til andre ledd .....	12
5.4 Kommentarer til tredje ledd.....	12
5.5 Kommentarer til fjerde ledd.....	13
5.6 Kommentarer til femte ledd.....	16
6. Administrative og økonomiske konsekvenser.....	17
7. Lovforslag .....	18

## Høring – forslag til endringer i vegtrafikkloven knyttet til arbeid på og ved veg

### 1. Hovedinnholdet i forslaget

Vegdirektoratet foreslår å tilføye en ny § 7a i vegtrafikkloven som skal inneholde et samlet og klart hjemmelsgrunnlag til å stille nærmere krav ved arbeid på og ved veg.

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

Til informasjon har Samferdselsdepartementet bedt Vegdirektoratet om å utrede muligheten for å overføre skiltmyndighet inklusiv godkjenning av varslings- og sikringsplaner til fylkeskommunene etter at fylkesvegadministrasjonen ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2020. Dette blir fulgt opp i et eget utredningsarbeid

### 2. Bakgrunn

#### 2.1 Bakgrunnen for lovforslaget

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

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

Et viktig formål med den foreslåtte lovhjemmelen er å ivareta sikkerheten til både trafikanter og arbeidere på de stedene hvor det skal arbeides på eller ved veg. Slikt arbeid kan medføre ekstra fare. Denne ekstra faren kommer i tillegg til den faren man normalt utsetter seg for i trafikken og på en arbeidsplass uten trafikk. Hensynet til sikkerheten tilsier, etter Vegdirektoratets syn, at det må stilles krav for å verne begge de nevnte gruppene mot disse farene. Det er videre sentralt å sikre best mulig framkommelighet og trafikkavvikling i forbindelse med arbeid på og ved veg. For å oppnå dette formålet, er det viktig at trafikkskilt, trafikklyssignaler, vegoppmerking og sikringer samt annet utstyr benyttes på en korrekt måte. Samtidig må sikkerheten ivaretas godt, noe som oppnås ved å bare tillate slikt arbeid etter en godkjent plan basert på risikovurderinger.

#### 2.2 Behov for lovendring

Vegdirektoratet vurderer det slik at dagens vegtrafikklov og skiltforskrift ikke gir tilstrekkelig klart hjemmelsgrunnlag for nødvendige tiltak for å ivareta trafikksikkerheten og framkommeligheten ved arbeid på og ved veg. I tillegg ønskes reglene samlet slik at det blir enklere å se disse som en helhet.

Vi mener det er svært viktig at arbeid på og ved veg er regulert av et regelverk som stiller klare kompetansekrav i de forskjellige rollene vi har ved gjennomføring av arbeid på og ved veg. Det har vi ikke i dag og det er behov for å få en slik hjemmel.

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

Trafikkdirigering behøver ikke alltid være knyttet til det vi tradisjonelt tenker på som arbeid på eller ved veg, men kan også finne sted i forbindelse med hendelser på eller ved veg. Politiet og Statens vegvesen har mange steder begrensede ressurser. Det kan derfor være behov for å kunne sette det bort til private med særskilt opplæring i trafikkdirigering. Dette vil være en bemyndigelse av trafikkdirigenter med særskilt opplæring til å dirigere og lede trafikken jf. trafikkreglene § 3 nr. 2. Bruk av ledebil er i denne sammenhengen, å anse som trafikkdirigering. Bemyndigelsen vil for eksempel kunne skje ved bestilling fra offentlig myndighet eller som et krav i en godkjent varslings- og sikringsplan for arbeid på og ved veg.

Fram til 1. juni 2006 gjaldt forskrift av 1. mars 1984 om varsling av arbeid på offentlig veg. Da ble denne forskriften erstattet med skiltforskriften kap. 14 Midlertidig skilting m.m. ved varsling av arbeid og tilstelninger på offentlig veg. Virkeområdet for forskriften av 1. mars 1984 var varsling og sikring av alle arbeider på eller nær offentlig veg. Forskriften inneholdt også bestemmelser med krav til både skilt, sperreanordninger/sikring og krav om opplæring. Da denne forskriften ble opphevet, ble bl.a. bestemmelsene om opplæring tatt ut. Dette ble begrunnet med at arbeidsmiljøloven, med tilhørende forskrifter, stiller krav om nødvendig opplæring for å utføre et arbeid. Det har imidlertid vist seg å være behov for å ha en tydelig hjemmel i vegtrafikkloven til å stille kompetansekrav, herunder krav til bl.a. innholdet i opplæringen ut fra den jobben som skal gjøres.

Det er skiltmyndigheten som godkjenner arbeidsvarslingsplaner. En godkjenning av en varslings- og sikringsplan gir både tillatelse til å sette opp skilt og til å plassere for eksempel langsgående sikring på vegen. Når det gjelder sikring, betinger det at også vegmyndigheten må involveres. Fram til årsskiftet 2019/2020 var vegmyndighet og skiltmyndighet samlet for offentlig veg. I dag har fylkeskommunene vegmyndighet, men ikke skiltmyndighet på fylkesveger. Det skal utredes om fylkeskommunene skal få skiltmyndighet og vedtaksmyndighet for godkjenning av varslings- og sikringsplaner på fylkesveg.

Begrepet «godkjent arbeidsvarslingsplan» er ikke dekkende da den ikke bare er en plan for å varsle arbeidet, men også kan stille krav til sikring.

På bakgrunn av det ovenstående foreslår vi å endre vegtrafikkloven, ved å tilføye en ny § 7 a som spesifikt omhandler arbeid på og ved. Paragrafen gir hjemmel til å innføre en forskrift med nærmere regler om både varsling, sikring, trafikkregulering, kompetanse, kontroll, sanksjoner mv. Ved at disse gis i forskrifts form, blir de bindende for alle som forskriften gjelder for.

### 3 Noen begreper

#### 3.1 Arbeid på og ved veg

Forslaget til ny § 7 a omfatter «arbeid på eller ved veg», og det er nødvendig å avgrense hva slags arbeid den nye hjemmelen skal omfatte.

Veglova §§ 32 og 57 lister opp mange forhold som ikke er tillatt uten tillatelse fra vegstyresmakten. § 32 gjelder for eksempel kabler, rør, skinnegang mv. som ikke er tillatt å legge over, under, langs eller nærmere offentlig veg enn 3 m, og noen ganger kan avstanden også være større enn dette. § 57 gjelder for eksempel graving, hugging av trær og andre inngrep, sette opp reklame eller andre innretninger, legge tømmer, stein, byggematerialer mv. på eiendomsområdet for vegen. Arbeid som nevnt her, vil kunne utgjøre en fare for trafikantene og trafikken vil utgjøre en fare for arbeiderne. Det kan også berøre framkommeligheten. Arbeid som nevnt vil som regel falle inn under arbeid på og ved veg.

Arbeid på og ved veg vil også omfatte mer enn tradisjonelt vegarbeid, dvs. ikke kun arbeid i forbindelse med vegbygging, drift og vedlikehold. Settes det for eksempel opp et stillas på vegggrunnen, krever det tillatelse etter veglova § 57. Dette stillaset kan utgjøre en fare for trafikanter ved at de kan kjøre eller gå på dem og skade seg. Dersom stillaset blir påkjørt, kan den som bruker stillaset bli skadet. For å ivareta sikkerheten for trafikanter og arbeider(e), er det derfor behov for å vurdere om det, i tillegg til tillatelse etter veglova, er nødvendig med varsling og sikring.

Tiltak som utføres i nær tilknytning til vegen og som berører trafikantene, vil ofte falle inn under regelverket. Det er viktig å ivareta sikkerheten for trafikanter og de som utfører arbeidet samt framkommeligheten for alle trafikantgrupper.

Det vil finnes arbeid som er i gråsonen og arbeid hvor det ikke stilles krav til å måtte ha en godkjent plan for varsling og sikring av arbeidet, men hvor den/de som skal utføre arbeidet ønsker at det skal varsles og sikres. Disse vil også kunne søke om å få godkjent planen. Dersom noen er usikre på om arbeidet faller inn under regelverket eller ikke, vil vedtaksmyndigheten kunne gi råd og veiledning.

Nærmere avgrensning av hva som faller inn under arbeid på og ved veg samt hvem som vil omfattes av kompetansekravene som skal kunne stilles, vil bli gjort i forbindelse med forskriftsarbeidet.

### 3.2 Varsling

Varsling er en samlebetegnelse på skilt, oppmerking, signaler og annet utstyr som benyttes til å informere, lede og varsle trafikantene, samt regulere trafikken gjennom området med arbeid.

Trafikkdirigering er en del av varslingen, men er også en myndighetsoppgave. Trafikkdirigenten gir anvisninger på hvor/hvordan trafikken skal gå. Tilsvarende gjelder fører av ledebil. Ledebilfører må for eksempel evakuere trafikantene fra tunnelen ved en brann. Det er da viktig at trafikantene skal følge dirigentens anvisninger.

### 3.3 Sikring

Det er en samlebetegnelse for utstyr og elementer som gir en fysisk sikring av arbeidere og/eller trafikanter. Eksempler er kjøretøy, vegrekkverk og gjerder.

## 4. Gjeldende rett

### 4.1 Nasjonal rett

#### *Vegtrafikkloven*

#### § 5 (Skiltregler m.m.)

Første og annet ledd har betydning for varsling og sikring av arbeid på eller ved veg.

Første ledd pålegger alle å rette seg etter de forbud og påbud som gis ved trafikkskilt, signal og oppmerking.

*Enhver skal være oppmerksom på offentlig trafikkskilt, signal og oppmerking og skal rette seg etter de forbud og påbud som gis på denne måte*

Andre ledd gir hjemmel til at offentlige myndigheter kan sette opp skilt, signaler og foreta oppmerking. Annet ledd gir også hjemmel til å delegere myndighet til å treffe vedtak om oppsetting og oppmerking til kommuner. §§ 5, 6 og 43 gir hjemmelsgrunnlaget for skiltforskriften.

*Departementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerking, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking. Myndighet til å treffe vedtak om oppsetting og oppmerking kan også delegeres til kommuner*

#### § 7 (Særlige forbud mot trafikk)

Annet ledd gir Statens vegvesen og kommunene hjemmel til å fatte vedtak om midlertidige trafikkreguleringer i forbindelse med bl.a. arbeid på eller ved veg.

*Det kan treffes midlertidig vedtak om forbud mot all trafikk eller om annen regulering av trafikk på veg dersom forhold på vegen eller i dens omgivelser, arbeid på vegen eller vegens tilstand tilsier det. Slikt vedtak treffes for riksveg og fylkesveg av Statens vegvesen og for kommunal veg av kommunen.*

#### *Skiltforskriften*

##### kap. 14 (Midlertidig skilting m.m. ved varsling av arbeid og tilstelninger på offentlig veg)

Skiltforskriften kap. 14 inneholder bestemmelser om midlertidig skilting m.m. ved varsling av arbeid og tilstelninger på offentlig veg, herunder bestemmelser om ansvar og sanksjoner samt hvem som er skiltmyndighet. Her framgår det bl.a. hvem som er ansvarlig for nødvendig sikringsmateriell. Det er også krav om at varsling og sikring av arbeidsstedet til enhver tid skal være i tråd med godkjent plan.

§ 32 (Alminnelige bestemmelser) nr. 2 klargjør hvem som er skiltmyndighet.

*2. For riks- og fylkesveg er Statens vegvesen skiltmyndighet for varslingen, og for kommunal veg er kommunen skiltmyndighet. For riks- og fylkesveg hvor kommunen har fått myndighet etter vegloven § 17 og § 18, er kommunen ansvarlig skiltmyndighet etter denne forskrift.*

*Kommune som har fått slik myndighet, kan overføre myndigheten til annen kommune som også selv har slik myndighet.*

§ 33 (Ansvar) fordeler ansvaret mellom aktørene ved arbeid på eller ved veg.

*1. Skiltmyndigheten der varslingen skal utføres skal godkjenne skiltplanen og treffe nødvendige vedtak.*

*2. Ansvar for gjennomføring og oppfølging av planen på arbeidsstedet skal tillegges utførende etat eller entreprenør.*

*3. Utførende etat eller entreprenør skal for hvert enkelt arbeidssted utpeke en som er ansvarlig for å påse at varslingen er korrekt og i henhold til planen. Kopi av vedtak, loggbok, arbeidsvarslingsplan og eventuelle vilkår som måtte være fastsatt for vedkommende arbeid skal være tilstede og tilgjengelig på arbeidsstedet. Den ansvarlige skal sørge for at nødvendig varslings- og sikringsmateriell er tilstede, og at varsling og sikring av arbeidsstedet til enhver tid er utført i henhold til godkjent plan. Ved sykdom, ferieavvikling m.m. skal ansvaret overføres til annen kompetent person. Den ansvarliges navn og telefon skal meddeles skiltmyndigheten.*

§ 34 (Sanksjoner) nr. 1 hjemler stans i arbeidet. Nr. 2 gir hjemmel til å trekke tilbake delegert ansvar for gjennomføring og oppfølging av skiltplanen for kortere eller lengre tid.

*1. Ethvert arbeid kan stanses av skiltmyndigheten eller politiet inntil de nødvendige tiltak er iverksatt, dersom forholdet kan utgjøre en fare. Likeledes kan arbeidet stanses dersom varsling eller sikring ikke er utført i henhold til godkjent plan e.l. og dette skaper vesentlige ulemper for trafikkavviklingen.*

*2. Delegering av ansvar etter § 33 nr. 2 for gjennomføring og oppfølging av skiltplan kan unnlates eller trekkes tilbake for kortere eller lengre tid til den som utfører arbeidsvarsling og som ikke retter seg etter pålegg gitt av skiltmyndigheten, vegmyndigheten eller politiet, eller som i løpet av tolv måneder har mottatt to slike pålegg, uavhengig av om disse i ettertid er fulgt opp.*

#### § 37 Alminnelige bestemmelser om dekking av skiltutgifter

Skiltforskriften § 37 annet ledd gir hjemmel til at skiltmyndigheten kan få dekket utgifter med andres arbeidsvarsling på offentlig veg.

*Skiltmyndighetenes utgifter i forbindelse med andres arbeidsvarsling kan kreves dekket, helt eller delvis, av vedkommende som har fått arbeids-/gravetillatelse etter vegloven § 32.*

Det innebærer at det er hjemmel til kostnadsdekning i forbindelse med andres arbeidsvarsling for å framføre «Elektrisk eller annen kraftledning, ledning for elektronisk kommunikasjon, vass-, kloakk- eller annen ledning eller renne av alle slag, løypestreng, taubane eller privat skinnegang eller feste for ledning m.m.»

#### *Statens vegvesens normal N301 (Arbeid på og ved veg)*

Normal N301 (Arbeid på og ved veg) inneholder bl.a. krav og retningslinjer til varsling og sikring. Normalen retter seg til alle som utfører arbeid på veg. Det gjelder særlig de som er ansvarshavende for varsling og sikring, samt planleggere av arbeidsvarsling, byggherre, myndigheter mv.

Varsling er skilting, signaler, oppmerking og annet utstyr som benyttes for å informere og varsle trafikantene, samt regulere trafikken gjennom området med arbeid. Bestemmelsene er bindende for alle skiltmyndigheter.

Sikring er fysisk sikring av arbeidere og trafikanter slik at sannsynlighet for skade reduseres og konsekvensene av eventuelle skader minimaliseres.

Normalens vedlegg 2 gir bestemmelser om opplæring. Her stilles det krav om at alle som skal arbeide på og ved veg skal ha nødvendig opplæring i arbeidsvarsling. Det er arbeidsgivers ansvar etter arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter, at opplæring blir gitt. Normalen inneholder også bestemmelser om ulike typer kurs og dokumentasjon av disse, samt at alle kursholdere må være godkjent av Vegdirektoratet. Statens vegvesen skal føre tilsyn med kursarrangørene for å sikre tilfredsstillende kvalitet.

Bestemmelsene om skilting, signaler og oppmerking i N301 Arbeid på og ved veg er bindende for skiltmyndigheten dvs. for Statens vegvesen for riks- og fylkesveg og for kommunen for kommunal veg samt for Politiet. Bestemmelsene om sikring og krav til opplæring gjelder alle som skal arbeid på riks- og fylkesveg. Det innbefatter også kommuner når de har fått delegert myndighet for arbeidsvarsling på riks- og fylkesveger som følge av delegering etter veglova § 17 eller 18.

## 4.2 Regelverk i Sverige og Danmark

### Sverige

I Sverige gir loven (Lag (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer), hjemmel til å gi å gi forskrifter bl.a. for trafikk på veg og i terreng. Bestemmelser er gitt i trafikförordning (1998:1276) som inneholder både overordnede bestemmelser tilsvarende den norske vegtrafikkloven og mer detaljerte bestemmelser som våre trafikkregler. Kap. 2 gir bestemmelser for alle trafikanter. Kap. 12. inneholder bestemmelser om vedlikehold av veg og berging og lignende arbeid.

Tilsvarende bestemmelser som vegtrafikkloven § 5, finner vi i trafikforordningen kap. 2, § 2:

*2 § En trafikant ska följa anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmarkering, en trafiksignal, en ljussignal eller ett sådant tecken av en vakt som avses i 5 kap. 2 § vägmärkesförordningen (2007:90)...*

### Danmark

Færdselsloven i Danmark har omtrent samme detaljnivå som vegtrafikkloven og en rekke tilsvarende bestemmelser som vegtrafikkloven. Færdselsloven gir grunnregler og anvisninger for ferdsel i trafikken. Den gir også hjemmel for bekentgørelsen om afmærking av vejarbeide som gir flere og mer detaljerte bestemmelser i forhold til arbeid på og ved veg. Bekentgørelsen gir kommuner og Vejdirektoratet regler for varsling og sikring mv.

Bestemmelsene om at trafikantene skal rette seg etter skilt, oppmerking og signaler finnes i færdeselsloven § 4 del 1 og er tilsvarende vår § 5. del 1 i vegtrafikkloven.

#### *§ 4. Anvisninger for færdslen*

*Trafikanter skal efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives ved færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cykelsti, signalanlæg eller på anden måde, jf. § 95.*

Tilsvarende er våre bestemmelser i vegtrafikkloven § 7, er færdselsloven § 5.

#### *§ 5. Skiltregler m.m.*

*Enhver skal være oppmerksom på offentlig trafikskilt, signal og oppmerking og skal rette seg etter de forbud og påbud som gis på denne måte.*

I tillegg har lov om offentlige veje bestemmelser om råderetten. Her er for eksempel graving i vegareal, oppstilling av kontainer på vegareal mv er hjemlet.

## 4.3 Forholdet til annet lovverk

### Forholdet til veglova

Kap. V i veglova (§§ 29-48) gjelder byggverk m.m., avkjøringer, gjerde og grind. Bestemmelsene i kapitlet hjemler vedtak som er nødvendige for å hindre anbringelse av noe som varig eller midlertidig antas å ville medføre vesentlig ulempe for trafikken, trafikksikkerheten eller vegvedlikeholdet. Formålet med byggegrensene er å «skape en fri arealstripe i terrenget», slik at vegen kan føres frem over grunn som bare er beregnet til vegformål.



Veglova § 57 sier bla.:

*Det er forbode å skade offentlig veg eller å skade eller ta bort innretning som høyrer til offentlig veg.*

*På eigedomsområdet til offentlig veg er det forbode utan løyve frå vegstyremakta*

- 1) å grave, sprengje, ta bort masser, hogge tre eller gjere anna inngrep,*
- 2) å sette reklameinnretning eller anna innretning, å legge tømmer, ved, stein, torv, byggemateriale eller anna på annan stad enn der det er laga særskilt offentleg opplagsplass til slik bruk.*
- 3) å kaste eller legge søppel, ugras e.l, eller å leide inn kloakkvatn eller drensvatn*

Dette er bakgrunnen for at man bl.a. må ha gravetillatelse fra vegmyndigheten for å ha lov til å grave på og ved veg. Som følge av forbud og krav om tillatelse etter veglova § 57, må man også ha tillatelse til å sette opp sikring på og langs veg i forbindelse med arbeid på og ved veg.

*Forholdet til arbeidsmiljøloven og byggherreforskriften*

Arbeidsmiljøloven, med tilhørende forskrifter, har flere krav som retter seg mot arbeidsgiver og arbeidere.

Arbeidsmiljøloven gir blant annet arbeidsgiver plikter både ovenfor egne ansatte og andre:

#### *§ 2-1.Arbeidsgivers plikter*

*Arbeidsgiver skal sørge for at bestemmelsene gitt i og i medhold av denne lov blir overholdt.*

#### *§ 2-2 Arbeidsgivers plikter overfor andre enn egne arbeidstakere, nr. 1)*

*Når andre enn arbeidsgivers egne arbeidstakere, herunder innleide arbeidstakere eller selvstendige, utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til arbeidsgivers aktivitet eller innretning, skal arbeidsgiver:*

- a) sørge for at egen virksomhet er innrettet og egne arbeidstakeres arbeid er ordnet og blir utført på en slik måte at også andre enn egne arbeidstakere er sikret et fullt forsvarlig arbeidsmiljø*

Men arbeidsmiljøloven stiller også krav til arbeidstakernes medvirkningsplikt. Bl.a.

#### *§ 2-3.Arbeidstakers medvirkningsplikt*

*(1) Arbeidstaker skal medvirke ved utforming, gjennomføring og oppfølging av virksomhetens systematiske helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid. Arbeidstaker skal delta i det organiserte verne- og miljøarbeidet i virksomheten og skal aktivt medvirke ved gjennomføring av de tiltak som blir satt i verk for å skape et godt og sikkert arbeidsmiljø.*

*(2) Arbeidstaker skal:*

- a) bruke påbudt verneutstyr, vise aktsomhet og ellers medvirke til å hindre ulykker og helseskader*
- c) avbryte arbeidet dersom arbeidstaker mener at det ikke kan fortsette uten å medføre fare for liv eller helse*

*3) Arbeidstaker som har til oppgave å lede eller kontrollere andre arbeidstakere, skal påse at hensynet til sikkerhet og helse blir ivaretatt under planleggingen og utførelsen av de arbeidsoppgaver som hører under eget ansvarsområde.*

Arbeidsmiljøloven har også krav til opplæring. § 3-2 sier bl.a.

*§ 3-2.Særskilte forholdsregler for å ivareta sikkerheten*

*(1) For å ivareta sikkerheten på arbeidsplassen skal arbeidsgiver sørge for:*

*a) at arbeidstaker gjøres kjent med ulykkes- og helsefarer som kan være forbundet med arbeidet, og at arbeidstaker får den opplæring, øvelse og instruksjon som er nødvendig,*

*b) at arbeidstaker som har til oppgave å lede eller kontrollere andre arbeidstakere har nødvendig kompetanse til å føre kontroll med at arbeidet blir utført på en helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig måte.*

Byggherreforskriften er hjemlet i arbeidsmiljøloven og pålegger byggherren en plikt til å påse at arbeidsmiljøet er forsvarlig. I § 5 første ledd sies det:

*§ 5.Generelle plikter*

*Byggherren skal sørge for at hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplassen blir ivaretatt.*

I tredje og fjerde ledd sier:

*Under utførelsen av arbeidene skal byggherren ivareta hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø ved koordineringen av virksomhetenes arbeid på bygge- eller anleggsplassen.*

*Byggherren skal sikre at pliktene som er pålagt koordinatoren, de prosjekterende, arbeidsgiverne og enmannsbedriftene i denne forskriften blir gjennomført.*

Arbeidstilsynet fører tilsyn med at arbeiderne har (sikkerhets)opplæring for aktuelt arbeid. Byggherren er pålagt en påseplikt. Veg- og trafikkmyndighet skal ikke føre tilsyn med at arbeidsmiljøbestemmelsene er ivaretatt, siden dette faller inn under Arbeidstilsynets ansvarsområde. Veg som er åpen for trafikk er en sikkerhetsutfordring i yrket. Dersom arbeiderne opptrer på en måte som påvirker (trafikk)sikkerheten negativt, kan vegtrafikkmyndighetene stanse arbeidet og deretter varsle og bistå Arbeidstilsynet. Arbeidstilsynet har også egnede sanksjonsmuligheter.

Ved trafikkdirigering, inkl. bruk av ledebil forbi arbeidsstedet, opptrer den enkelte trafikkdirigent på vegne av myndighetene og gir anvisninger til trafikken, jf. trafikkreglene § 3 nr. 2. Dette må foregå på en måte som gir best mulig sikkerhet både for den enkelte arbeider og for trafikantene. Det er derfor behov for å stille klare krav til kompetanse til de som skal dirigere trafikken og/eller kjøre ledebil.

Utsetting, vedlikehold og nedtaking av varsling og sikring, også ved omkjøringer og stenging av veg, er en iverksettelse av vedtaksmyndighetenes vedtak om hvordan varsling og sikring skal gjennomføres. Dette må foregå på en måte som gir best mulig sikkerhet både for den enkelte arbeider og for trafikantene. Det medfører et behov for en kompetanse som sikrer både arbeidere og trafikanter.

Vi kan ut fra det ovenstående ikke se at krav om og kontroll av særlig opplæring og kompetanse for dette personellet, kommer i konflikt med bestemmelsene i arbeidsmiljøloven med forskrifter. Kompetansen skal ivareta både arbeidernes og trafikantenes behov for sikkerhet.

### *Forholdet til politiloven*

Vegdirektoratet ser ikke at det er noen formelle hindre i politiloven for at krav til varsling, sikring og kompetanse mv. for arbeid på eller ved offentlig veg, kan gis i vegtrafikkloven med forskrifter.

## 5. Nærmere om de foreslåtte endringene

### 5.1 Generelt om forslaget

Det foreslås en ny paragraf 7 a i vegtrafikkloven. Bestemmelsene i ny § 7 a vil samle regelverket og gi en tydelig hjemmel til å stille nødvendige krav for å ivareta sikkerheten for arbeiderne og trafikantene ved arbeid på og ved veg. Det er behov for en tydelig forskriftshjemmel til å stille krav om og krav til opplæring og kompetanse. Forskriftsfestede krav vil bidra til klargjøring av hvilke krav som gjelder. God kompetanse bidrar til bedre sikkerhet.

Trafikantene plikter, som i dag, å følge reguleringene som blir gitt ved skilt, signaler, oppmerking og trafikkdirigering. Offentlige myndigheter skal vurdere søknad om arbeid på og ved veg, godkjenne varslings- og sikringsplaner samt drive tilsyn og kontroll. Den som har fått slik godkjenning, har ansvar for at dette foregår i tråd med bestemmelsene i den godkjente planen.

En godkjent varslings- og sikringsplan for arbeid på og ved veg, vil innebære tillatelse etter vegtrafikkloven. I tillegg kan det være krav om andre tillatelser for eksempel etter veglova. Dette kan eksempelvis være å asfaltere, grave, mv. Slike tillatelser vil måtte legges fram ved søknad om godkjenning av varslings- og sikringsplan. Godkjent varslings- og sikringsplan etter vegtrafikkloven gir tillatelse til bl. a. å sette opp varsling og sikring og godkjenning foretas av vedtaksmyndigheten.

Det foreslås at departementet fastsetter vedtaksmyndighet i forskrift. I dag er Statens vegvesen vedtaksmyndighet for varslings- og sikringsplaner for riks- og fylkesveg. For kommunal veg er det kommunen som er vedtaksmyndighet.

Fylkeskommunen har styringsretten over sine veger ved at for eksempel tillatelse til gravearbeider gis av vegeier (vegmyndigheten) og slik tillatelse skal ligge ved en søknad om godkjenning av plan for varsling og sikring for arbeid på eller ved veg. Behovet for sikring følger av at det er gitt tillatelse til selve arbeidet, for eksempel graving. Dagens skiltforskrift § 32 nr. 2 lyder:

*2. For riks- og fylkesveg er Statens vegvesen skiltmyndighet for varslingen, og for kommunal veg er kommunen skiltmyndighet. For riks- og fylkesveg hvor kommunen har fått myndighet etter vegloven § 17 og § 18, er kommunen ansvarlig skiltmyndighet etter denne forskrift.*

*Kommune som har fått slik myndighet, kan overføre myndigheten til annen kommune som også selv har slik myndighet.*

Dagens kap. 14 i skiltforskriften er tenkt endret slik at det ikke lenger vil gjelde for arbeid ved innføring av ny § 7 a i vegtrafikkloven og fastsetting av ny forskrift for arbeid på og ved veg. Bestemmelsene i kapittelet vil fortsatt gjelde for tilstelninger. Hvem som skal fatte vedtak for arbeid på og ved veg i de tilfeller hvor en kommune har fått delegert myndighet for riks- eller fylkesveg (skiltforskriften § 32 nr. 2, første ledd, annet punktum) vil blir vurdert og klargjort i forbindelse med arbeidet med den nye forskriften.

## 5.2 Kommentarer til første ledd

Første ledd stiller krav om at det skal foreligge en godkjent plan for varsling og sikring av arbeidet før arbeid på eller ved veg kan starte opp. Uten en slik godkjent plan er det ikke tillatt å foreta arbeid på eller ved veg.

### *Nytt begrep*

En godkjent plan for varsling og sikring mv. for arbeid på og ved veg, er i dag ofte omtalt som en «godkjent arbeidsvarslingsplan» og skal inneholde nødvendige tiltak bl.a. basert på en risikovurdering. Vedtaksmyndigheten vurderer om forslag til gjennomføring av arbeidet og tiltak i form av varsling og sikring mv. i søknaden, er tilfredsstillende før godkjenning gis.

Det er ønskelig å gå bort fra begrepet «godkjent arbeidsvarslingsplan» fordi det ikke er tilstrekkelig dekkende. En godkjent plan inneholder mer enn bare varsling av arbeidet. Det inneholder bl.a. også krav til sikring, krav til gjennomføring, informasjonsrutiner mv.

## 5.3 Kommentarer til andre ledd

Annet ledd inneholder hjemmel for at departementet, i forskrift, kan gi nærmere regler om godkjenning av plan for varsling og sikring av arbeid på eller ved offentlig veg.

Andre ledd angir videre at myndighet til å godkjenne plan for varsling og sikring for arbeid på eller ved offentlig veg fastsettes i forskrift. Slik godkjenning gis i dag av Statens vegvesen for riks- og fylkesveger, og kommunen for kommunal veg. En godkjent plan for skilting, varsling ved omkjøringer og stenging av veg, er en tillatelse til varsling og sikring.

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å utrede muligheten for å overføre skiltmyndighet inklusiv godkjenning av varslings- og sikringsplaner til fylkeskommunene etter at fylkesvegadministrasjonen ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2020. Dette blir fulgt opp i et eget utredningsarbeid og resultatet av dette utredningsarbeidet vil bli innarbeidet i forskriften.

## 5.4 Kommentarer til tredje ledd

Tredje ledd gir hjemmel til å gi regler om krav til bruk av offentlige trafikkskilt, signaler, oppmerking, sikring, trafikkregulering som trafikkdirigering mv. i forbindelse med arbeid på og ved veg. Hvilke skilt, signaler og oppmerking som er tillatt å bruke, vil fortsatt være gitt i skiltforskriften. Dette vil ikke medføre store endringer i dagens praksis.

I tillegg gir tredje ledd hjemmel til å stille krav om bruk av spesielt merkede kjøretøy og til selve merkingen av kjøretøyet. Dette kan for eksempel gjelde spesiell merking av kjøretøy som benyttes ved dirigering av trafikk. I dag brukes såkalte «ledebiler» for å lede trafikantene gjennom områder med arbeid på eller ved veg, med teksten «Ledebil - Følg meg». Bruk av ledebiler utgjør en sentral og viktig del av trafikkdirigeringen. Vegdirektoratet finner det ryddig å gi en klar hjemmel til å kunne stille krav til bruk og merking av slike kjøretøy.

Det er viktig med en klar hjemmel til at myndighet til å regulere trafikken ved trafikkdirigering, kan delegeres til private. Dette inkluderer ledebilkjøring som anses som en del av trafikkdirigeringen. Det kan være utførende av arbeidsvarsling eller andre private virksomheter som spesialiserer seg på fagområdet som utfører trafikkdirigering. Slik bruk foregår i utstrakt grad i dag, og gjelder både trafikkdirigenter og ledebilsjåfører, og er derfor en forankring og presisering av dagens praksis.

Vegdirektoratet vil tydeliggjøre adgangen til å gi private trafikkdirigenter med kompetanse til trafikkdirigering, myndighet til å dirigere trafikken. Det gir trafikantene en like tydelig plikt til å følge anvisninger gitt av private dirigenter som anvisninger gitt av tjenestemann i Politiet eller Statens vegvesen, jf. trafikkreglene § 3 nr. 2 (vår utheving).

*2. Anvisning gitt av politiet, Statens vegvesen, tollvesenet eller militærpolitiet gjelder foran anvisning gitt på annen måte. **Det samme gjelder anvisning fra annen person som har myndighet til å regulere trafikken eller å kontrollere kjøretøy, last eller fører.***

Tydeliggjøring av hvilket ansvar og myndighet som følger med rollen som privat trafikkdirigent, vil bli gitt i forskriften.

Trafikkdirigering innenfor rammene av § 7 a kan bl.a. omfatte det å lede trafikk gjennom områder med arbeid ved bruk av ledebil, dirigere trafikk dersom bare et kjørefelt er åpent, eller å dirigere trafikk til omkjøringsstrekninger.

## 5.5 Kommentarer til fjerde ledd

### *Generelt*

I dette leddet gis det hjemmel til å stille krav til kompetanse, uniformering og egnethet for utføring av varsling, sikring, midlertidig regulering av trafikken, trafikkdirigering, arbeid på eller ved veg mv. Dette inkluderer personell som utfører skilting, varsling mv. ved omkjøringer og stenging av veg. Det vil være forskjellige krav til kompetanse avhengig av hvilken funksjon og hvilket ansvar den enkelte har.

Regler om krav i forbindelse med opplæring og kompetanse vil bli gitt i forskrift. Dette kan bl.a. gjelde krav til opplæring, krav om bestått prøve, legitimasjonsplikt for å avlegge prøve, krav til prøvens innhold, karenstid, kompetansebevis, gebyr for avleggelse av prøve og utstedelse av kompetansebevis, påbud om å ha med kompetansebevis under arbeidet, gyldighetstid, inndragning av kompetansebevis og elektronisk register over personer med gyldig kompetansebevis o.l.

De som skal utføre varsling, sikring eller midlertidig regulering av trafikken ved arbeid på eller ved veg samt ved trafikkdirigering, er særlig risikoutsatte. Å gjøre feil kan medføre stor risiko i trafikken. Det er derfor svært viktig at disse forstår risikoen for seg selv, arbeiderne og trafikantene og opptrer trygt og forutsigbart for alle parter.

Ledebilfører kjører hele tiden gjennom arbeidsområdet og må derfor ha god forståelse for varslingen og sikringen i området. De trenger derfor opplæring i dette samt at de må tilfredsstillende de samme krav som en som dirigerer trafikk. Når det brukes ledebil ved arbeid i tunnel, må ledebilfører også ha kunnskap om bl.a. evakuering dersom det for eksempel skulle oppstå brann i tunnelen.

I tillegg til krav om opplæring og kompetanse, kan det gis nærmere regler om uniformering, alder og skikkethet. Når det gjelder uniformering, mener vi det er nødvendig å kunne stille krav til synlighetstøy. Det kan for eksempel være krav om å bruke trafikkdirigentjakka ved trafikkdirigering slik at trafikkdirigenterne er gjenkjennelig for trafikantene over hele landet. Det kan også være ønskelig å stille synbarhetskrav til verneklær som benyttes for arbeid på og ved veg. Det kan for eksempel være synbarhetstøy klasse 3 etter EN ISO 20471. Videre kan krav om alder og skikkethet være viktige sikkerhetskrav. Språkkrav er også viktig for sikkerheten. Med skikkethet menes at det for eksempel kan stilles krav til arbeidernes vandel.

### Personell fra annen EU/EØS-stat

For personell som skal jobbe på eller ved veg, skal arbeidsgiver sørge for at tilstrekkelig opplæring blir gitt. For arbeid som anses å være farlig, slik som for eksempel arbeid på eller nær en veg som er åpen for trafikk, skal det i tillegg gjennomføres sikker-jobb-analyse (SJA) av de personene som skal utføre jobben. Det er et arbeidsgiveransvar at dette blir gjort og det gjelder uavhengig av hvilket land arbeideren kommer fra.

Utføring av varsling, sikring mv. medfører et behov for mer opplæring. Det er fordi både trafikanter og arbeidere skal ivaretas på en sikker og trygg måte. Det kan derfor falle inn under tjenesteloven (LOV-2009-16-19-103) og/eller definisjonen av «lovregulert yrke» i lov om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner (LOV-2017-06-16-69). Dersom vi stiller krav til konkret opplæring av hver enkelt person, vil dette falle inn under yrkeskvalifikasjonsloven og/eller tjenesteloven.

De største utfordringene i dag, er at varslingen og sikringen ikke settes opp i samsvar med den godkjente planen, og heller ikke følges godt nok opp. Det er også her konsekvensene av feil og mangler blir størst. Arbeidere og trafikanter vil bli rammet av for dårlig arbeid, og følgene kan i verste fall være fatale. En viktig kompetanse for personell som setter opp, vedlikeholder og tar ned varsling og sikring mv., er at de har god forståelse på norsk både skriftlig og muntlig. De må kjenne til regelverket og skal lese, forstå og utføre tillatelser og godkjenninger som kan inneholde særskilte vilkår gitt av vedtaksmyndigheten. Det må også kunne kommuniseres godt med vedtaksmyndighet om grunnlaget for godkjenningen av varslings- og sikringsplanen, for eksempel i forståelse av arbeidet som skal gjennomføres. Vedtaksmyndighet skal være trygg på at saken er tilstrekkelig opplyst, og språkproblemer kan gi utfordringer for trafiksikkerheten.

Tjenesteloven og yrkeskvalifikasjonsloven kommer ikke til anvendelse når det gjelder forhold som faller inn under arbeidsretten, dvs. lovbestemmelser eller kontraktbestemmelser om ansettelsesvilkår, arbeidsvilkår, herunder helse og sikkerhet på arbeidsplassen og forholdet mellom arbeidsgivere og arbeidstakere. Dersom opplæringskravet legges på arbeidsgiver, vil altså ikke kravet falle inn under yrkeskvalifikasjonsloven eller tjenesteloven.

Trafikkdirigering og kjøring av ledebil er utøvelse av myndighet. Krav til opplæring av disse personene vil derfor uansett falle utenfor tjenesteloven og yrkeskvalifikasjonsloven.

### Forholdet til tjenesteloven

Tjenesteloven kommer til anvendelse dersom det kreves dokumentasjon for at krav er oppfylt for å kunne tilby en tjeneste, jf. § 8, første ledd:

*En tjenesteyter eller tjenestemottaker som må legge frem et dokument for å vise at et krav er oppfylt, kan i stedet legge frem et dokument utstedt i en annen EØS-stat når det tjener samme formål eller viser at tilsvarende krav er oppfylt.*

Ny § 7 a) gir hjemmel til å fastsette regler om opplæring og kompetanse. Tjenesteloven vil komme til anvendelse dersom det i lovverket stilles krav til kompetansebevis for å dokumentere kompetanse.

Et krav om at trafikkdirigenter må kunne gjøre seg godt forstått på norsk, vil falle utenfor tjenesteloven da kravet vil være begrunnet i hensynet til offentlig orden og sikkerhet. Språklige misforståelser ved trafikkdirigering kan få alvorlige følger.

### Forholdet til yrkeskvalifikasjonsloven

Yrkeskvalifikasjonsloven kommer til anvendelse for yrkesutøvere fra et EU/EØS-land eller fra Sveits som vil utøve et lovregulert yrke i Norge, men som har ervervet eller fått godkjent sine kvalifikasjoner i EU/EØS/Sveits, jf. § 2 første ledd.

Loven gir ikke rett til å utøve yrker innen offentlig myndighetsutøvelse, jf. § 2, tredje ledd.

Noen relevante definisjoner fra yrkeskvalifikasjonsloven (§ 3):

*lovregulert yrke: en eller flere former for yrkesvirksomhet som er underlagt lov- eller forskriftsfestede krav om bestemte yrkeskvalifikasjoner, eller hvor bruken av en yrkestittel ved lov eller forskrift er begrenset til innehavere av en gitt yrkeskvalifikasjon*

*yrkeskvalifikasjoner: kvalifikasjoner bekreftet ved et kvalifikasjonsbevis, et kursbevis eller yrkeserfaring*

*kvalifikasjonsbevis: vitnemål, attester og annen dokumentasjon utstedt av en myndighet utpekt i henhold til lover eller forskrifter i vedkommende medlemsstat, og som dokumenterer en bestått yrkesrettet opplæring som i hovedsak er ervervet i en EØS-stat eller Sveits*

*lovregulert utdanning: utdanning som er særlig rettet mot utøvelsen av et bestemt yrke og som omfatter ett eller flere kurs, eventuelt supplert med yrkesrettet opplæring, en praktisk prøveperiode eller yrkespraksis hvis nivå og struktur er fastsatt ved lov eller forskrift*

Hvorvidt yrkeskvalifikasjonsloven kommer til anvendelse, vil være avhengig av hvordan kompetansekravene stilles. Dersom opplærings- og kompetansekrav stilles til den enkelte som skal utføre varsling, sikring mv., vil det falle inn under yrkeskvalifikasjonsloven. Det er kompetansekrav til utføringen av arbeidet som reguleres og som er viktig for sikkerheten. Et krav til arbeidsgiver om å sikre at personellet har rett opplæring og kompetanse, innebærer for eksempel at når en person skifter arbeidsgiver, må ny arbeidsgiver sjekke at personen har nødvendig opplæring og kompetanse til å kunne utføre det arbeidet som arbeidsgiver har påtatt seg å utføre. Det vil derfor ikke være et krav for å kunne utøve et yrke og vil derfor heller ikke falle inn under yrkeskvalifikasjonsloven.

I gjeldende regelverk for arbeid på og ved veg, stilles det ikke krav til kompetanse innenfor ulike yrker. Det stilles krav til kompetanse dersom yrket skal utøves på eller ved veg. Det er klart at det er et arbeidsgiveransvar at arbeiderne har kompetansen. Det stilles i dag krav til hvilke kurs den enkelte arbeider skal ha ut fra hvilken funksjon vedkommende skal utføre. En videreføring av dette kravet slik det praktiseres i dag, vil, som forklart ovenfor, falle inn under yrkeskvalifikasjonsloven.

Krav til sikkerhetsopplæring som følges opp av, og som krav til arbeidsgiver, vil ikke være underlagt yrkeskvalifikasjonsloven fordi det ikke stilles som et krav for å kunne utføre et yrke. Dette tilsier at dersom arbeidsgiver skal følge opp og sikre opplæring av arbeiderne, slik også arbeidsmiljøloven med forskrifter sier, vil ikke kravene i yrkeskvalifikasjonsloven komme til anvendelse.

Opplæring i hvordan man opptrer på en sikker og trygg måte på/ved veg kan være en del av sikkerhetsopplæringen i bedriften eller som egne kurs. Arbeidsgiver har ansvaret for at dette skjer. Stans av arbeid begrunnet med trafikkfarlig opptreden, faller inn under skiltmyndighetenes ansvarsområde.

Dersom vi for eksempel stiller formelt krav til kompetansebevis til hver enkelt av disse arbeiderne for at de skal kunne jobbe på stedet, vil yrkeskvalifikasjonsloven komme til anvendelse.

Hvordan opplærings- og kompetansekravene skal formuleres, vil bli utdypet i forskriften.

## Trafikkdirigenter

Vi anser at trafikkdirigering faller inn under utøvelse av offentlig myndighet jf. trafikkreglene § 3 nr. 2 og ny § 7 a. Krav om opplæring, kompetanse mv. til trafikkdirigenter vil derfor ikke være underlagt bestemmelsene i yrkeskvalifikasjonsloven (og tjenesteloven). Vi regner kjøring av ledebil også for å være trafikkdirigering da denne bl.a. regulerer hastighet forbi arbeidsstedet.

### 5.6 Kommentarer til femte ledd

Dette leddet gir hjemmel til å gi nærmere regler i forskrift om blant annet kontroll, tilsyn og sanksjoner. Forslaget innebærer også at en slik forskrift vil inneholde regler om hvem som kan utføre kontroll og tilsyn.

Det er i dag utfordringer ved at krav i den godkjente planen ikke overholdes. Det er derfor behov for å kunne kontrollere de enkelte arbeidssteder. Det kan også være behov for å foreta tilsyn på mer overordnet nivå, for eksempel av virksomheter som systematisk ikke overholder regelverket, eller på et generelt forbyggende nivå. Her må man vurdere avgrensning mot og samarbeid med Arbeidstilsynet.

Brudd på bestemmelsene i vegtrafikkloven kan sanksjoneres med straff jf. § 31, men Vegdirektoratet finner det hensiktsmessig også å ha hjemmel for forvaltnings sanksjoner. Sanksjonene som foreslås er stans av arbeid, tilbakekall av godkjenning av planer for varsling og sikring mv. og overtredelsesgebyr. Det foreslås videre at det kan gis nærmere regler om bruken av disse sanksjonene i forskrift.

Forslaget ivaretar forskriftsfestelse av sanksjonene i dagens skiltforskrift § 34, men går også lenger enn dagens regelverk. Det legges bl.a. opp til at det kan forskriftsfestes regler om karantene, overtredelsesgebyr samt dekning av vedtaksmyndighetens utgifter knyttet til arbeid på eller ved veg. Skiltforskriften § 37 hjemler dekning av skiltmyndighetens utgifter av de som har fått arbeids-/gravetillatelse etter veglova § 32, slik som for eksempel gravetillatelser til å legge ned kabler og rør. Etablering av avkjørsler, graving som ikke innebærer at noe skal ligge i bakken etterpå, drift av vegnettet som for eksempel kantklipp og tunnelsvask osv., faller ikke inn under denne hjemmelen. Det er derfor behov for en hjemmel til sanksjoner også i forbindelse med slikt arbeid.

Generelt kan vi si at stans av arbeidet er en sanksjon som kan benyttes ved brudd på vilkår i den godkjente varslings- og sikringsplanen. Det kan også benyttes dersom arbeidet utgjør en fare for trafiksikkerheten og/eller skaper vesentlige ulemper for fremkommeligheten. Stans av arbeidet kan videre benyttes der det ikke foreligger noen godkjent plan, ved at man enten ikke har søkt slik godkjenning eller at søknaden er avslått. Stans av enkeltpersoners arbeid kan være aktuelt når det for eksempel er åpenbart at personen opptre på en måte som er til fare for trafikantene. Det samme gjelder for eksempel dersom den som er satt til å dirigere trafikken, ikke har den nødvendige kompetansen. Det kan i noen tilfeller være hensiktsmessig å ilegge et firma karantene. Nærmere regler vil bli gitt i forskrift.



I dag har det ingen direkte økonomiske konsekvenser dersom man ikke sørger for tilstrekkelig varsling og sikring forbi et arbeidssted. Unntaket er at skiltmyndigheten helt eller delvis kan få dekket skiltutgifter i forbindelse med andres arbeidsvarsling dersom det er utstedt arbeids-/ gravetillatelse etter veglova § 32 som gjelder kabler og rør mv. Stans av arbeidet innebærer riktignok en indirekte økonomisk konsekvens. Utstyr til varsling og sikring samt oppsetting, vedlikehold og nedtaking av varsling og sikring, koster tid og penger. Det tar også noe tid å få behandlet en søknad om å få godkjent en plan for varsling og sikring for arbeid på og ved veg. Dette kan være incitament til å unnlate å søke om godkjenning av plan og/eller å unnlate å sette opp (tilstrekkelig) varsling og sikring.

Det er ønskelig at vedtaksmyndigheten skal ha hjemmel til å kunne sørge for at korrekt varsling og sikring mv. blir satt opp dersom det foreligger feil eller mangler. Det normale skal være at utførende av varsling og sikring mv. selv korrigerer feilene. Dette kan for eksempel være at arbeidsstedet er forlatt for dagen, men forholdene på stedet utgjør en umiddelbar fare for trafikantene og det ikke er åpenbart hvem som er ansvarlig for arbeidet. I slike tilfeller ønskes det hjemmel til at vedtaksmyndigheten kan få dekket sine utgifter til varslingen og sikringen. Det kan være aktuelt å kreve kostnadsdekning av enten den som har søkt og fått godkjent varslings- og sikringsplan for arbeid på eller ved veg, den utførende av varsling og sikring eller av firma som enten er oppdragsgiver til arbeid eller arbeider uten en godkjent varslings- og sikringsplan.

Mangelfull og dårlig varsling og sikring er et stort problem, og bidrar til å svekke tilliten til dette hos trafikantene. Det øker også risikoen for ulykker med arbeidere og/eller trafikanter. Erfaring viser at økonomi ofte styrer mer enn sikkerhet. Muligheten for å bli ilagt gebyrer av en størrelse som gjør at det ikke er økonomisk lønnsomt å unnlate varsling og sikring i tråd med den godkjente varslings- og sikringsplanen, antas derfor å ha en positiv virkning på sikkerheten. Det er derfor ønskelig å ha hjemmel for å kunne innføre gebyr, men størrelsen på og eventuell gradering av gebyret må utredes.

Reglene om sanksjoner gjelder også skilting, varsling mv. ved omkjøringer og stenging av veg.

## 6. Administrative og økonomiske konsekvenser

Lovforslaget innebærer en samling og klargjøring av hjemlene til å gi nærmere regler knyttet til arbeid på og ved veg. Forslaget er i stor grad en videreføring av dagens praksis og vil derfor ha få administrative og økonomiske konsekvenser.

En mulig konsekvens, kan være en større profesjonalisering av bransjen på grunn av sanksjoner. Dette antas å påvirke trafiksikkerheten positivt, men kan også medføre noe mer klager.

Ny forskrift som regulerer arbeid på og ved veg vil kunne gi enkelte konsekvenser for de ulike aktørene, selv om disse ikke anses å være store hverken med hensyn til det økonomiske eller administrative.

Dersom vedtaksmyndighet for fylkesveg blir overført til fylkeskommunene, vil det ha en del økonomiske og administrative konsekvenser. Dette blir vurdert i forbindelse med utredningen om overføring av skiltmyndighet til fylkeskommunene.

Godkjenning av varslings- og sikringsplaner innebærer bl.a. å treffe skiltvedtak. Skiltvedtak er ikke enkeltvedtak og har derfor ikke klagerett etter forvaltningsloven. En godkjenning av en varslings- og sikringsplan, inneholder også andre elementer enn skiltvedtak, men praksis har vært at slik godkjenning ikke har vært ansett som et enkeltvedtak. Da en godkjenning av en varslings- og

sikringsplan retter seg mot søker og søkers behov for å kunne gjennomføre et arbeid på eller ved veg, synes det imidlertid riktig å anse dette som enkeltvedtak.

Endringen i praksis vil medføre behov for ressurser til å behandle eventuelle klager. Vi antar at det vil være et særlig ressursbehov i en periode fram til det er bygget opp erfaringer med hva som gir rom for endring som følge av en klage. Etter dette antar vi at ressursbehovet ikke vil være større enn ved å fortsette med dagens praksis, da det også i dag returneres saker som vil være avslag når saksbehandlingen følger bestemmelsene om enkeltvedtak i forvaltningsloven.

## 7. Lovforslag

Vegdirektoratet foreslår at ny § 7 a i vegtrafikkloven skal lyde:

### **§ 7 a Arbeid på og ved veg**

*Før det igangsettes arbeid på og ved offentlig veg, skal det foreligge en godkjent plan for varsling og sikring av arbeidet (varslings- og sikringsplan).*

*Departementet gir i forskrift regler om varslings- og sikringsplan, herunder om godkjenningmyndighet for slik plan*

*Departementet kan i forskrift gi regler om varsling, sikring og midlertidig regulering av trafikk i forbindelse med arbeid på eller ved veg. Departementet kan i forskrift også gi regler om merking av kjøretøy og trafikkdirigering samt bestemme at myndighet til trafikkdirigering kan gis til private.*

*Departementet kan i forskrift gi regler om kompetanse, uniformering, alder og skikkethet for utføring av varsling, sikring, midlertidig regulering, trafikkdirigering og arbeid på eller ved veg. Regler om kompetanse kan blant annet gjelde krav til opplæring, krav om bestått prøve, legitimasjonsplikt for å avlegge prøve, krav til prøvens innhold, karenstid, kompetansebevis, gebyr for avleggelse av prøve og utstedelse av kompetansebevis, påbud om å ha med kompetansebevis under arbeidet, gyldighetstid, inndragning av kompetansebevis og elektronisk register over personer med gyldig kompetansebevis.*

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