

Vedlegg 1

Høringsnotat med forslag til forskrifter om ansvarsforhold m.m. når offentlige veger krysser hverandre i samme plan eller ved overgangsbru eller vegundergang.

Vegdirektoratet

Myndighet og regelverk

13. september 2024

Vår ref.: 20/124927

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | INNLEDNING OG BAKGRUNN OG RAMMER FOR OPPDRAGET | 1 |
| 1.1. | <i>Innledning</i> | 1 |
| 1.2. | <i>Bakgrunn, rammer mm for oppdraget</i> | 2 |
| 1.3. | <i>Kort om Vegdirektoratets gjennomføring av oppdraget</i> | 3 |
| 2. | DEFINISJONER OG NOEN RELEVANTE FAKTA OM OVERGANGSBRUER M.M. | 4 |
| 2.1. | <i>Definisjoner.</i> | 4 |
| 2.2. | <i>Statistikk for overgangsbruer på offentlig veg</i> | 5 |
| 3. | VURDERING OG FORSLAG TIL BESTEMMELSER SOM NÆRMERE REGULERER ANSVARSFORHOLD FOR OVERGANGSBRUER M.M. PÅ OFFENTLIG VEGNETT..... | 6 |
| 3.1. | <i>Veglovas bestemmelser m.m. for å fastlegge hvem som er vegmyndighet</i> | 6 |
| 3.1.1 | <i>Hvordan fastlegges ansvarsforholdet mellom vegmyndigheter ved klassifisering av offentlig veg etter veglova?</i> | 7 |
| 3.1.2 | <i>Noen oppgaver m.m. som følger ansvaret med å være vegmyndighet</i> | 8 |
| 3.1.3 | <i>Retningslinjer m.m. som omhandler ansvarsforholdet mellom vegmyndigheter</i> | 9 |
| 3.1.4 | <i>Fastsetting av skillet mellom vegklasser ved gjennomføring av forvaltningsreformen 01.01 2010</i> | 12 |
| 3.2 | <i>Vegdirektoratets vurdering av behov for forskrift som nærmere regulerer ansvarsforhold knyttet til overgangsbruer og vegunderganger m.m. på offentlig veg.</i> | 14 |
| 3.3 | <i>Merknader til forslag til ny forskrift om ansvarsforhold og fastsettelse av vegklasser når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften), se. kapittel 9.1.</i> | 19 |
| 4. | VEGDIREKTORATETS VURDERINGER OG FORSLAG TIL FORSKRIFT SOM REGULERER TEKNISK GODKJENNING AV PLANER FOR BYGGING OG UTBEDRING, INSPEKSJON, OG PÅLEGG AV TILTAK KNYTTET TIL OVERGANGSBRUER OG VEGUNDERGANGER PÅ OFFENTLIG VEG..... | 23 |
| 4.1. | <i>Kort om regelverk som er med å ivareta sikkerhet og framkommelighet knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg</i> | 24 |
| 4.1.1 | <i>Kort om regelverk for fylkesveg</i> | 24 |
| 4.1.2. | <i>Kort om regelverk for riksveg</i> | 25 |
| 4.1.3. | <i>Kort om regelverk for kommunal veg</i> | 26 |
| 4.1.4. | <i>Oppsummering og vurdering knyttet til regelverket</i> | 27 |
| 4.2. | <i>Vegdirektoratets vurdering av behov for forskrift som nærmere regulerer inspeksjon og godkjenning av teknisk plan for bygging, forvaltning m.m. av overgangsbru og vegundergang som er kommunal veg.</i> | 28 |
| 4.2.1. | <i>Vurderinger og forslag når kommunal overgangsbru og vegundergang går over eller under riks- eller fylkesveg.</i> | 28 |
| 4.2.2. | <i>Vurderinger og forslag når kommunal overgangsbru og vegundergang går over eller under kommunale veger.</i> | 29 |
| 4.3 | <i>Vegdirektoratets vurdering av behov for forskrift om inspeksjon, godkjenning av teknisk plan for bygging, forvaltning m.m. av overgangsbru og vegundergang som er fylkesveg.</i> | 30 |

| | |
|--|-----------|
| 4.4. Vegdirektoratets vurdering av behov for forskrift om inspeksjon, godkjenning av teknisk plan for bygging, forvaltning m.m. av overgangsbru og vegundergang som er riksveg | 30 |
| 4.5 Vurdering av behov for å kunne gi pålegg om å gjennomføre tiltak på overgangsbruer og vegunderganger på det offentlige vegnettet | 31 |
| 4.5.1 Nærmere om behov for å kunne gi pålegg om tiltak m.m. knyttet til riksveg | 32 |
| 4.5.2 Nærmere om behov for å kunne gi pålegg om tiltak m.m. knyttet til fylkesveg | 32 |
| 4.5.3 Nærmere om behov for å kunne gi pålegg m.m. knyttet til kommunal veg | 33 |
| 4.6 Merknader til de enkelte bestemmelsene i forslaget til endringer i FOR-2014-09-02-1128 Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg) | 34 |
| 5. VURDERING AV HJEMMEL FOR FORESLÅTTE FORSKRIFTSENDRINGER OG FORSLAG TIL NY FORSKRIFT | 39 |
| 5.1 Hjemmel for ny forskrift om ansvarsforhold og fastsetting av vegklasse m.m. når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften) | 39 |
| 5.2 Hjemmel for endrede og nye bestemmelser i FOR-2014-09-02-1128 Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg)..... | 39 |
| 6. FORHOLDET TIL EØS-RETEN | 39 |
| 7. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER..... | 39 |
| 7.1 Administrative og økonomiske konsekvenser av forslag til forskrift om ansvarsforhold og fastsettelse av vegklasser m.m. når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften)..... | 39 |
| 7.2 Administrative og økonomiske konsekvenser av forslag til endring i bruforskrift for fylkesveg..... | 40 |
| 7.2.2 Administrative og økonomiske konsekvenser av at virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg utvides til å gjelde kommunale overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som krysser over eller under riks- og fylkesveg. | 40 |
| 7.2.3 Konsekvenser knyttet til nye bestemmelser om pålegg av tiltak i forskriftens § 5 nytt femte og sjette ledd | 41 |
| 7.2.4 Konsekvenser for trafikanter og andre av at virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg utvides. | 42 |
| 8. SPØRSMÅL OM ØKONOMISK KOMPENSASJON TIL KOMMUNAL- OG FYLKESKOMMUNAL SEKTOR | 42 |
| 8.1 Noen utgangspunkter for vurderingene | 42 |
| 8.2 Vegdirektoratets vurderinger og anbefaling | 44 |
| 9. FORSLAG TIL FORSKRIFTER..... | 48 |
| 9.1 Vegdirektoratets forslag til forskrift om ansvarsforhold og fastsetting av vegklasser m.m. når offentlige veger krysser hverandre: | 48 |

9.2 Vegdirektoratets forslag til endringer i bruforskrift for fylkesveg (foreslått nytt navn: Bruforskrift for offentlig veg).....51

Høringsnotat med forslag til forskrifter om ansvarsforhold mm når offentlige veger krysser hverandre i samme plan eller ved overgangsbru eller vegundergang.

1. Innledning og bakgrunn og rammer for oppdraget

1.1. Innledning

Det vises til oppdrag fra Samferdselsdepartementet i brev av 6. juni 2019 «*Supplerende tildelingsbrev nr. 10 – nasjonale føringer og revisjon av bru- og tunnelforskrifter*».

I dette brevet gis det oppdrag om å utarbeide forslag til forskrift som regulerer det nærmere ansvarsforholdet for overgangsbruer på det offentlige vegnettet. Utredningen av forslag til forskrift skal være basert på ansvarsforholdet mellom vegmyndighetene iht. vegloven § 9, jf. § 20, og kan ta utgangspunkt i Vegdirektoratets tidligere vurderinger av hvilke prinsipper som bør gjelde for ansvarsdelingen mellom de offentlige myndighetene på dette området.

Videre bes det om en vurdering av om forskriften bør regulere følgende forhold:

- Teknisk godkjenning av planer for bygging og utbedring¹ av overgangsbruer over offentlig veg
- Inspeksjon og innsyn i dokumentasjon knyttet til overgangsbruer for offentlig veg
- Pålegg om gjennomføring av tiltak på overgangsbruer over offentlig veg når dette er nødvendig av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet på underliggende veg.

Til slutt bes det om at de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget utredes. Selv om forskriftsreguleringen har som formål å korrigere praksis som ikke er i tråd med ansvarsforholdet etter veglova, vil forskriftsbestemmelser om dette kunne bli oppfattet som nye av kommunene. Departementet ber derfor Vegdirektoratet vurdere særskilt om forslaget til forskrift bør føre til at kommunal- og fylkeskommunal sektor skal kompenseres økonomisk som en del av forslaget.

For å svare ut de ovennevnte oppdragene sender Vegdirektoratet med dette to forslag til forskrifter på høring. Dette er:

- Forskrift om ansvarsforhold og fastsetting av vegklasse m.m. når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften).
- Utvidet virkeområdet m.m. for FOR-2014-09-02-1128 om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg), til også å gjelde for riksveg og kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over og under riks- og fylkesveg

For den delen av oppdraget som gjelder en vurdering av om forskriften bør regulere «innsyn i dokumentasjon knyttet til overgangsbruer for offentlig veg» er dette behandlet i forslag til forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig veg (ny vegdataforskrift). Dette forslaget til forskrift er svar på Samferdselsdepartementets brev av 30. september 2020 hvor Vegdirektoratet fikk i oppdrag å utrede det nærmere behovet for en forskrift i medhold av veglova § 10 om innhenting og formidling av data til Statens vegvesens nasjonale systemer for vegdata og trafikkinformasjon. Ny vegdata forskrift planlegges vedtatt høsten 2024.

¹ I høringsnotatet brukes begrepene «vedlikehold» og «utbedring» litt om hverandre. Begrepene griper litt inn i hverandre og det er vanskelig å trekke et skarpt skille mellom dem. Utbedring er ofte brukt om det tyngre vedlikeholdet som ligger opp mot investering og kan være ganske kostnadskrevenende.

Vurdering av behov m.m. for forskriftsregulering av innsyn i dokumentasjon knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg anses derfor for å være svart ut og behandles derfor ikke i dette høringsnotatet om ansvarsforhold mm når offentlige veger krysser hverandre i samme plan eller ved overgangsbru eller vegundergang.

1.2. Bakgrunn, rammer mm for oppdraget

Bakgrunnen for oppdraget fra Samferdselsdepartementet og forskriftsforslaget er et behov for nærmere regulering av ansvaret for kommunale overgangsbruer som krysser over riks- og fylkesveger.

Behovet har oppstått fordi Statens vegvesen og enkelte fylkeskommuner i mange år har gjennomført og til dels bekostet² vedlikehold på de mest forfalte kommunale overgangsbruene, for å ivareta sikkerhet og framkommelighet for trafikantene på underliggende riks- og fylkesveg. Gjennomføring av Stortingets anmodningsvedtak om å overføre ansvaret for fylkesdelen av sams vegadministrasjon til fylkeskommunen har aktualisert saken. Ordningen med sams vegadministrasjon ble avviklet 1. januar 2020 og fylkeskommunene etablerte sin egen vegadministrasjon. Oslo kommune, som også har fylkeskommunale oppgaver, har ikke vært omfattet av ordningen med sams vegadministrasjon, og har hatt og har egen vegadministrasjon.

Samferdselsdepartementet henviser i oppdragsbrevet til ansvarsfordelingen mellom staten, fylkeskommunene og kommunene iht. vegloven § 9, jf. § 20, og vurderer at praksisen som har utviklet seg ved at Staten eller fylkeskommunen dekker vedlikeholdskostnader for overgangsbruer ikke er i tråd med veglovas bestemmelser om ansvarsfordeling. Etter veglova er kommunale overgangsbruer et kommunalt ansvar fordi kommunen er vegmyndighet for kommunal veg jf. nærmere redegjørelse nedenfor i kapittel 3.1.1. For å sikre god forankring og en felles forståelse av ansvarsfordelingen foreslås det at dette bør reguleres i forskrift. En videre føring i oppdragsbrevet er ansvarsforholdene mellom vegmyndighetene på dette området tar utgangspunkt i Vegdirektoratets tidligere vurderinger av hvilke prinsipper som bør gjelde for ansvarsfordelingen mellom de offentlige veimyndighetene på dette området.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering må det sikres en felles forståelse av ansvaret for overgangsbruer, og at ansvaret for vedlikehold må følges opp på en forsvarlig måte. Inspeksjon, godt vedlikehold og regelmessig utbedring eller fornyelse av bruer på det offentlige vegnettet, er avgjørende for sikkerhet og framkommelighet både for trafikanter som ferdes på bruene og de som ferdes på veg som krysser under overgangsbruer. Trafikantenes behov for sikre og framkommelige bruer gjelder uavhengig av vegklasse både for næringslivets transporter, kollektivtransporten, utrykningskjøretøyer, forsvarets transporter, personbiltransporten, syklistene, gående og andre som ferdes eller oppholder seg på eller under bruene.

Kommunenes manglende vedlikehold av kommunale bruer/vegunderganger som krysser over/under riks- og fylkesveg har vart i mange år. Det ble vist til utfordringen allerede i 2002, da en arbeidsgruppe bestående av personer fra Statens vegvesen og Oslo kommune ble opprettet for å vurdere og foreslå retningslinjer for å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndighetene. Dette er nærmere omtalt i kapittel 3.1.3 i dette høringsnotatet.

² Dekket utgifter over riksvegmidler og fylkesvegmidler.

I Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* heter det at: «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 er det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren. Det er utviklet fem likestilte mål som gir retningen for ressursbruken i planperioden.*» Etter Vegdirektoratets vurdering er særlig målene om nullvisjonen, enklere reisehverdag og økt konkurransekraft for næringslivet særlig relevante for dette forskriftsarbeidet.

Klare ansvarsforhold mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene (vegmyndighetene), og mellom vegmyndighetene og det statlige utbyggingsselskapet for veg (Nye veier AS), er etter Vegdirektoratets vurdering avgjørende bl.a. for hvem som er riktig vegmyndighet etter veglova og riktig myndighetsorgan etter vegtrafikkloven, m.fl., hvem som eier veggrunn og konstruksjoner på offentlig veg, hvem som er riktig rettighetshaver til rettigheter som er ervervet på andres eiendom, hvem som skal dekke utgifter til planlegging, bygging, drift og vedlikehold, jf. veglova § 20, hvem som er riktig tiltakshaver og byggherre ved bygging, utbedring, drift og vedlikehold av offentlige veger, og hvem som er riktig part i avtaler, ekspropriasjonssaker og andre tvistesaker. Behovet for eksakt avgrensing av hvor ansvar for en riksveg tar slutt og hvor ansvar for en fylkesveg og kommunal veg tar over, er understreket i arbeidet med gjennomføring av forvaltningsreformen, jf. St. prp. nr. 72 (2008-2009) kap. 2.1.

Endringer ved at felles (sams) vegadministrasjon på regionalt nivå ble avviklet i 2020, Nye Veier AS ble opprettet i 2016 og flere fylkeskommuner og kommuner ble slått sammen i 2020, forsterker etter Vegdirektoratets vurdering behovet for forskrifter som nærmere avklarer ansvarsforhold mellom vegmyndighetene, og mellom vegmyndigheter og Nye Veier AS.

Vegdirektoratets vurderinger og forslag skal skje innenfor bestemmelsene i gjeldende veglov. Det vil si at forskriftsforslaget ikke skal utløse behov for lovendringer.

I vurderinger og forslag tas det hensyn til bestemmelsene i kommunelova kapittel 2 og prinsippene for statlig styring av kommunal sektor³.

1.3. Kort om Vegdirektoratets gjennomføring av oppdraget

Vurderinger og forslag gjelder i samsvar med oppdraget offentlig veg, dvs. riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Dette omfatter også riksveger som Nye Veier AS planlegger, prosjekterer, bygger, drifter og vedlikeholder etter avtale med Samferdselsdepartementet.

Private veger, jf. veglova § 1, herunder private overgangsbruer og vegunderganger som krysser offentlig veg, faller utenfor departementets oppdrag. Bestemmelser som gjelder for private bruer og vegunderganger endres derfor ikke ved denne forskrift.

I oppdraget fokuseres det på utfordringer knyttet til sikkerhet og framkommelighet på underliggende offentlig veg når kommunale overgangsbruer går over (krysser over) slike veger. Etter Vegdirektoratets vurdering vil utfordringene knyttet til sikkerhet og framkommelighet være tilsvarende store, på offentlig veg som krysser over annen offentlig veg på kulvert eller annen bærende konstruksjon. Dersom forfall i en kulvert eller mangler knyttet til konstruksjonen av den, fører til svikt i kulverten, vil det kunne få alvorlige konsekvenser for sikkerhet og framkommelighet på overliggende offentlig

³ <https://www.regjeringen.no/contentassets/8d68861d5d014c6ab4183f9f77137760/veileder-om-statlig-styring-av-kommunesektoren-med.pdf>

veg. Direktoratets vurderinger og forslag til forskrift omfatter derfor både når offentlig veg krysser over annen offentlig veg i bru (overgangsbru) eller under i kulvert eller annen bærende konstruksjon (vegundergang). For ordens skyld nevnes at definisjonen av «bru» i forskrift 2. september 2014 nr. 1128 om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg) § 3 omfatter både overgangsbru og vegundergang. Vegdirektoratet legger til grunn i videre arbeid at bestillingen fra departementet gjelder kryssing både ved overgangsbru og vegundergang.

Vegdirektoratet har innledningsvis vurdert om bestemmelser som nærmere regulerer ansvarsforhold mellom vegmyndigheter, teknisk godkjenning av planer, inspeksjon, dokumentinnsyn m.m. (jf. Samferdselsdepartementets oppdrag), mest hensiktsmessig bør reguleres i en og samme forskrift eller om enkelte bestemmelser om ansvarsforhold mer hensiktsmessig bør/kan inntas i andre forskrifter. Etter direktoratets vurdering vil det gi et enklere, mer oversiktlig og homogent regelverk for offentlig veg, om eventuelle bestemmelser om teknisk godkjenning av planer for bygging og utbedring av overgangsbruer og underganger, inspeksjon, og pålegg om tiltak, reguleres ved å utvide virkeområdet og tilpasse bestemmelser i bruforskrift for fylkesveg, til også å omfatte riksveg og kommunale overgangsbruer og vegunderganger. Bestemmelser som regulerer konkret (fysisk) avgrensing av ansvarsforholdet mellom vegmyndigheter, er det etter direktoratets vurdering mest hensiktsmessig å gi i egen forskrift.

I de etterfølgende vurderinger og forslag legges denne tilnærmingen til grunn.

2. Definisjoner og noen relevante fakta om overgangsbruer m.m.

2.1. Definisjoner.

I det følgende høringsnotatet og forslag til forskrifter vil det være flere begreper som er relevante å definere innledningsvis. Disse følger punktvis under.

- Vegmyndighet: Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene, jf. veglova § 9.
- Det statlige utbyggingsselskapet for veg: Nye Veier AS («Det statlige utbyggingsselskapet for veg» brukes i forslag til forskriftstekster. Ellers benyttes Nye Veier AS i teksten i høringsnotatet. Herunder også i merknadene til de foreslåtte forskriftsbestemmelsene).
- Vegklasser: Riksveg, fylkesveg og kommunal veg, jf. veglova §2.
- Bru: Bærende konstruksjon for kjørende og gående med spennvidde større enn eller lik 2,5 meter og som skal bære trafikklaster. Med bru menes også nedfylte konstruksjoner som kulverter og rør med spennvidde eller diameter på 2,5 meter eller mer.
- Annen bærende konstruksjon: Løsmassetunnel, veglokk/vegoverbygg, tunnelportal, støttemur og lignende med konstruksjonshøyde større enn eller lik 5,0 meter, skredoverbygg m.m.
- Overgangsbru på offentlig veg: Bru med rekkverk og annet sikrings- og styringsutstyr som etter veglova er klassifisert som riksveg, fylkesveg eller kommunal veg og krysser over annen offentlig veg.
- Vegundergang på offentlig veg: Kulvert eller annen bærende konstruksjon med rekkverk og annet sikrings- og styringsutstyr som etter veglova er klassifisert som riksveg, fylkesveg eller kommunal veg, der annen offentlig veg går oppå kulvert eller annen bærende konstruksjon.
- Rekkverk: En anordning som skal hindre at kjøretøy ukontrollert forlater vegen og som skal hindre syklende, gående og andre i ubevisst å forlate vegen.
- Kjørebane: Del av vegen som er bestemt for kjøretøyer, sykling, gåing og ferdsel for andre trafikanter

- Primærveg og sekundærveg: Riksveg er primærveg i forhold til fylkesveg og kommunal veg. Fylkesveg er primær veg i forhold til kommunal veg og sekundærveg i forhold til riksveg. Kommunal veg er sekundærveg i forhold til riksveg og fylkesveg.
- Kryss: Sammenkobling mellom to offentlige veger.
- Kryss i plan: Sammenkobling mellom to offentlige veger hvor hovedtrafikkstrømmene krysser hverandre i samme plan.
- Planskilt kryss: Kryss i to eller flere plan hvor hovedtrafikkstrømmene krysser over eller under hverandre og ikke i plan. Kontakt mellom hovedtrafikkstrømmene skjer via ramper.

2.2. Statistikk for overgangsbruer på offentlig veg

Vegdirektoratet har i det nasjonale bruregistret Brutus sammen med andre opplysninger i Nasjonal vegdatabank (forkortet NVDB), oversikt over og opplysninger om overgangsbruer som er klassifisert som riksveg eller fylkesveg. Brutus inneholder også kommunale overgangsbruer som krysser over riksveg og fylkesveg, men registrene er mangelfulle. Kommunal overgangsbru som krysser over kommunal veg, er i mange tilfeller ikke registrert i Brutus. For noen overgangsbruer kan vegklasse være uavklart eller usikker. Basert på opplysninger i Brutus og NVDB fordeler antall overgangsbruer på offentlig veg seg, som vist i tab. 2.1

Tab. 2.1 Antall overgangsbruer registrert i Brutus fordelt på vegklasser

| | | Vegklasse overgangsbrua | | | |
|-----------------------------|--------------|-------------------------|-----------|--------------|------|
| | | Riksveg SVV | Fylkesveg | Kommunal veg | - |
| Vegklasse underliggende veg | Riksveg SVV | 461 | 220 | 252 | - |
| | Fylkesveg | 218 | 268 | 191 | - |
| | Kommunal veg | 145 | 117 | 33 | - |
| | SUM | 824 | 605 | 476 | 1905 |

Som det framgår av tabell 2.1 er det i Brutus registrert 252 kommunale overgangsbruer som krysser over riksveg og 191 kommunale overgangsbruer som krysser over fylkesveg. Vegundergang (kulvert o.l.) er i Brutus normalt definert som overgangsbru. Det kan i tallene mangle noen få kommunale bruer/ underganger som krysser riks- og fylkesveg.

Det er i Brutus registrert 33 kommunale overgangsbruer som krysser over kommunal veg. Tallet antas å være vesentlig for lavt da kommuner ikke er pliktige til å registrere kommunal veg (inkludert kommunale bruer) i NVDB/ Brutus. Det er i forslag til ny vegdataforskrift kapittel 7 foreslått krav om at også kommunale bruer, vegunderganger, mv. skal registreres i Brutus og NVDB.

3. Vurdering og forslag til bestemmelser som nærmere regulerer ansvarsforhold for overgangsbruer m.m. på offentlig vegnett.

Som del av oppdraget ber Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet utarbeide forslag til forskrift som regulerer det nærmere ansvarsforholdet for overgangsbruer på de offentlige veiene. Utredningen av forslag til forskrift skal være basert på ansvarsforholdet mellom vegmyndighetene iht. veglova § 9, jf. § 20, og kan ta utgangspunkt i Vegdirektoratets tidligere vurderinger av hvilke prinsipper som bør gjelde for ansvarsfordelingen mellom de offentlige vegmyndighetene på dette området.

Ansvarsforholdet mellom stat, fylkeskommune og kommune er regulert i flere lover, forskrifter og stortings- eller regjeringsvedtak. Nedenfor omtales nærmere hvordan veglovas bestemmelser om hva som er offentlig veg, klassifisering, vegmyndighet og ansvar for finansiering, regulerer ansvarsforholdet mellom vegmyndighetene. Gjennom blant annet klassifisering av offentlige veger fastlegges hvilken vegmyndighet som har ansvaret for konkrete veger, inkludert overgangsbruer, jf. veglova § 9. Nye Veier AS sitt ansvar reguleres i avtaler mellom selskapet og Samferdselsdepartementet innenfor bestemmelser i veglova, annen lovgivning, avtaler med Vegdirektoratet m.m.

Ved vurdering av forslag til forskrift er det tatt hensyn til kommuneloven kapittel 2 og prinsipper for statlig styring av kommunal sektor slik disse har kommet til uttrykk blant annet ved gjennomføring av forvaltningsreformen 1. januar 2010, jf. blant annet Ot. prp. nr. 68 (2008-2009).

3.1. Veglovas bestemmelser m.m. for å fastlegge hvem som er vegmyndighet

Veglova § 1 definerer offentlig veg som «[...] veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV.» Alle andre veger er etter veglova å betrakte som private veger. I veglova § 1 andre ledd heter det videre: «[...] til veg blir òg rekna opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate.»⁴

Offentlige veger er etter veglova § 2 delt inn i riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Statens vegvesen er vegmyndighet for riksveger. Fylkeskommunene og kommunene er vegmyndigheter for henholdsvis fylkesveger og kommunale veger, jf. veglova § 9.

Overgangsbru og vegundergang på offentlig veg er dermed en del av den offentlige vegen som den står «i beinveges samband med». En overgangsbru på offentlig veg er derfor enten en riksvegbru, en fylkesvegbru eller en kommunal bru, med henholdsvis Statens vegvesen, fylkeskommunen eller kommunen som vegmyndighet. Tilsvarende gjelder for vegunderganger som er offentlig veg. Klassifiseringen av den offentlige vegen er derfor avgjørende for om en overgangsbru og vegundergang er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg. Dersom eksempelvis begge ender av en

⁴ Veglova ble oversatt fra bokmål til nynorsk ved komiteens behandling av Ot.prp. nr. 53 (1961-62), jf. Innst. O. nr. XIV (1962-63). I Ot.prp. nr. 53 (1961-62) var ordlyden i veglova § 1 andre ledd andre setning slik: «Til veg regnes også opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg eller gate.» I veglova § 1 er ordlyden slik: «Til veg blir òg rekna opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate». Uttrykket «i beinveges samband med» er dermed synonymt med uttrykket «i umiddelbar forbindelse med».

overgangsbru står «i *beinvegs samband med*» en fylkesveg, er brua fylkesveg. Dersom det eksempelvis er fylkesveg i ene enden av brua og kommunal veg i andre enden av brua, avgjør klassifiseringen av brua om den er fylkesveg eller kommunal veg. I kapittel 3.2 og 3.3 omtales og fremmes forslag til bestemmelser, om hvordan vegklasse for en bru fastsettes dersom det reises tvil om ei bru er riks-, fylkes- eller kommunal vegbru.

Unntaksvis kan kulvert være privat med rett for det offentlige til å ha offentlig veg liggende oppå kulverten. Likeså kan kulverten være del av offentlig veg med rett for privat til å ha privat veg liggende oppå kulverten. I disse situasjonene er ansvar, bruk m.m. mellom den private og vegmyndigheten til vanlig regulert i avtale eller skjønnsforutsetninger. Situasjonene omtales derfor ikke nærmere her.

3.1.1 Hvordan fastlegges ansvarsforholdet mellom vegmyndigheter ved klassifisering av offentlig veg etter veglova?

Bortsett fra bestemmelsene i veglova §§ 3-5 første ledd om hva som skal være riksveg, fylkesveg og kommunal veg ved overgang fra tidligere veglov til någjeldende veglov, og bestemmelsen i § 5 andre ledd andre setning, har ikke veglova bestemmelser som direkte fastlegger om en offentlig veg skal være riksveg, fylkesveg eller kommunal veg.

Innretningen i veglova for eksisterende offentlig veg, er at de ulike vegmyndighetene gis hjemmel til å fatte vedtak om å ta opp bestemt veg som riksveg, fylkesveg eller kommunal veg, omklassifisere veg eller legg ned veg som offentlig veg, jf. veglova §§ 3-5 og § 7. Veglova § 3 andre ledd regulerer omklassifisering av fylkesveg eller kommunal veg til riksveg, veglova § 4 andre ledd regulerer omklassifisering av kommunal veg til fylkesveg, og veglova § 5 andre ledd regulerer omklassifisering av privat veg til kommunal veg. I veglova § 7 første ledd reguleres nedlegging av riksveg til fylkesveg eller kommunal veg, mens nedlegging av fylkesveg til kommunal veg reguleres i § 7 andre ledd, og nedlegging av kommunal veg i § 7 tredje ledd, jf. § 8. Veglova § 6 har bestemmelser om hvem som kan vedta å bygge riksveg, fylkesveg eller kommunal veg.

Vedtak om bygging av offentlig veg gjør Stortinget for riksveg, vedkommende fylkeskommune for fylkesveg og vedkommende kommune for kommunal veg, jf. veglova § 6. Statens vegvesen er vegmyndighet etter veglova for riksveg, aktuell fylkeskommune for fylkesveg og aktuell kommune for kommunal veg fra vedtak om bygging er fattet. Disse er også vegmyndighet ved planlegging, prosjektering, eiendomsverv og bygging av veg. Samferdselsdepartementet fastsetter i avtale med Nye Veier AS, hvilke riksveger selskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikehold. Statens vegvesen er vegmyndighet også for riksveg selskapet planlegger, bygger, vedlikeholder og drifter.

Rollen som vegmyndighet og utbygger kan være delt i planleggings- og utbyggingsfasen. Et eksempel i denne sammenheng er at Statens vegvesen og kommunen avtaler at Statens vegvesen ved planlegging og bygging av en riksveg også planlegger og bygger en kommunal gang- og sykkelveg inkludert overgangsbru eller vegundergang for kommunen. En slik avtale endrer ikke at kommunen har ansvaret som vegmyndighet for den kommunale overgangsbrua eller vegundergangen også ved planlegging og bygging. Kommunen kan ikke ved avtale eller på annen måte delegere sitt ansvar som vegmyndighet. Avtalen gjør ikke at Statens vegvesen er eller blir vegmyndighet for mer enn riksvegen, hverken ved planlegging, prosjektering eller bygging, eller ved senere drift, vedlikehold og forvaltning av kommunal veg. Tilsvarende gjelder dersom en fylkeskommune avtaler med en kommune at fylkeskommunen skal planlegge, prosjektere og bygge eksempelvis en kommunal overgangsbru som del av et fylkesveganlegg.

For noen overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg kan det være inngått avtale om at en vegmyndighet utfører oppgaver for annen vegmyndighet ved utbedring av en eksisterende overgangsbru eller vegundergang. Etter veglova §§ 17 og 18 kan Vegdirektoratet eller fylkeskommune fastsette at henholdsvis en riksveg- eller fylkesvegstrekning skal vedlikeholdes av en kommune. Slike avtaler eller vedtak etter veglova §§ 17 og 18 endrer ikke klassifiseringen av offentlige veger, herunder overgangsbruer eller vegunderganger, eller hvem som er ansvarlig vegmyndighet etter veglova § 9.

3.1.2 Noen oppgaver m.m. som følger ansvaret med å være vegmyndighet

Opgaven som vegmyndighet er omfattende og sammensatt, og etterfølgende beskrivelse er derfor ikke uttømmende.

Etter veglova har vegmyndighetene ansvar for planlegging, eiendomserverv, utbygging, vedlikehold, drift og forvaltning av det offentlige vegnettet, inkludert overgangsbruer og vegunderganger. Ansvaret omfatter også å dekke utgifter, jf. veglova § 20.

Vegmyndighetene er normalt eier av grunnarealer, byggverk og andre anlegg som vegen består av, og rettighetshaver i de tilfeller vegmyndigheten har sikret seg rettigheter over andres eiendom for bygging, drift, vedlikehold av vegen. Vegmyndigheten har derfor et betydelig ansvar som eier og rettighetshaver, herunder ansvar som nabo til et meget stort antall privatpersoner, bedrifter, offentlige virksomheter og andre.

Som vegmyndighet er Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene forvaltningsorgan i saker der de etter veglova er tillagt myndighet til å opptre som forvaltningsorgan. De er i tillegg forvaltningsorgan etter flere andre lover, bl.a. lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven forkortet pbl.), lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven forkortet vtrl.), med flere.

Vegmyndighetene har et omfattende ansvar både som myndighetsorgan, eier, byggherre m.m. for at offentlige veger er sikre for de som ferdes på disse vegene inkludert overgangsbruer og vegunderganger. I vegmyndighetenes ansvar ligger blant annet å planlegge, prosjektere, bygge, inspisere, vedlikeholde og drifte overgangsbruer og vegunderganger slik at disse konstruksjonene ikke reduserer sikkerhet og framkommelighet på vegen som krysser under eller over disse bruene og undergangene.

Nye Veier AS sitt ansvar og oppgaver følger av selskapets avtaler med Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, innenfor bestemmelser i veglova, aksjelovent og annen lovgivning. Statens vegvesen er vegmyndighet også på riksveg som Nye Veier AS har ansvaret for. Selskapet er ikke delegert myndighet etter veglova § 9 første ledd.

3.1.3 Retningslinjer m.m. som omhandler ansvarsforholdet mellom vegmyndigheter

3.1.3.1 Rapport 1. juni 2002 fra arbeidsgruppe som vurderte ansvarsforhold mellom vegmyndigheter i vegkryss.

Vegdirektoratet opprettet i desember 2001 en arbeidsgruppe⁵ som ut fra veglovas bestemmelser skulle lage konkrete retningslinjer for ansvarsdeling mellom vegmyndigheter⁶ for drift og vedlikehold av offentlig veg i kryssområder. Arbeidsgruppen la fram sin rapport 1. juni 2002. De fleste overgangsbruene og vegundergangene på offentlig veg ligger i kryssområder, og retningslinjene er derfor av vesentlig interesse for hvem som har ansvaret for overgangsbruer og vegunderganger. I dette høringsnotatet gjelder det særlig den del av retningslinjene som definerer hvor skillet mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg konkret (fysisk) går ute på vegen.

Arbeidsgruppen konstaterte innledningsvis at det i fylkene var noe ulik forståelse og praksis med hensyn til ansvarsdelingen mellom vegmyndighetene i kryssområder. Gruppen uttalte i den forbindelse: «*Det synes som om økonomien i en del kommuner har gjort det vanskeligere for kommunene å følge opp enkelte forhold som kommunene tidligere har tatt hånd om. I noen grad har dette antakelig medført at Vegvesenet har utført oppgavene av hensyn til framkommelighet og trafiksikkerhet.*» Utfordringer av den art som nå tas opp i oppdraget av 6. juni 2019 fra Samferdselsdepartementet for overgangsbruer, synes således ikke å være nye.

Prinsippene i rapporten har vært retningsgivende for hvordan ansvaret for riks-, fylkes- og kommunal veg siden har vært fordelt mellom vegmyndighetene. Prinsippene i rapporten ble lagt til grunn ved utarbeidelse av Vegdirektoratets NA-rundskriv 2/24 *Retningslinjer vedrørende ansvarsdeling for drift og vedlikehold i vegkryss* av 11. november 2002, og blant annet ved gjennomføring av forvaltningsreformen 1. januar 2010, se nedenfor. Prinsippene anvendes ved klassifisering av offentlig veg og har derfor hatt, og har, sammen med veglova § 1 andre ledd stor betydning for hvilken vegmyndighet som har ansvaret for overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg.

For enklere å beskrive ansvarsforholdet mellom vegmyndighetene (Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene), brukte arbeidsgruppen i rapporten begrepene primærveg og sekundærveg. Gruppen har definert primær- og sekundærveg slik: Riksveg er primærveg i forhold til fylkesveg og kommunal veg. Fylkesveg er primærveg i forhold til kommunal veg og sekundærveg i forhold til riksveg. Kommunal veg er sekundærveg i forhold til både riksveg og fylkesveg. Begrepene primær veg og sekundær veg er også definert i definisjonsliste for Statens vegvesens håndbøker⁷ med et litt annet innhold. Begrepene primær veg og sekundær veg blir brukt i forslaget til vegklasseforskrift jf. nedenfor. Definisjonen av begrepene vil være lik som definisjonen som ble brukt i den forannevnte arbeidsgruppas rapport og i NA-rundskriv 2/24 jf. nedenfor.

I kapittel 8 i rapporten har arbeidsgruppen trukket opp to grenser mellom primærveg og sekundærveg i kryss i plan (T-kryss, X-kryss og rundkjøring); en grense knyttet til grensen mellom primær- og sekundærveienes kjørebane og en grense knyttet til den enkelte vegmyndighets ansvar for drift og vedlikehold av hele vegområdet med kjørebane, grøfter, skråninger m.m.

⁵ Arbeidsgruppen var sammensatt med personer fra Oslo kommune og Statens vegvesen, med kompetanse innenfor juss og drift og vedlikehold av riks-, fylkes- og kommunal veg. Statens vegvesen deltok med personer fra vegkontorene (sams vegadministrasjon for riks- og fylkesveg på regionalt nivå) og Vegdirektoratet.

⁶ I rapporten benevnes vegmyndighet for «vegholder».

⁷ [Definisjonsliste for Statens vegvesens håndbøker | Statens vegvesen](#)

Grenselinjen mellom en primær- og sekundærvegs kjørebane i et kryss i plan, følger ytterkant av primærvegens kjørebane gjennom krysset, slik at eventuell kantlinje for primærvegens kjørebane hører til primærvegens kjørebane. Det er denne kjørebane-kanten gjennom krysset som er avgjørende ved klassifisering av offentlig veg, og som regulerer om en veg er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg.

Den andre grenselinjen som fastlegger hvor langt ut en vegmyndighets ansvar for drift og vedlikehold av sideområder i tillegg går, skal i henhold til rapporten normalt følge ervervsgrensen langs primærvegen.

Arbeidsgruppen illustrerer i figur 1⁸ i rapporten ansvarsdelingen mellom vegmyndigheter i T-kryss slik, der den tykke streken angir hvor primærvegens ansvar for kjørebane og for vedlikehold tar slutt.

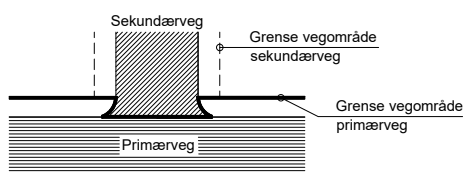


Fig. 1 Prinsipp for ansvarsdeling mellom vegholdere i vegkryss. Den tykke streken representerer foreslått grenselinje mellom de to vegholderes ansvarsområde.

Arbeidsgruppen legger til grunn at gang- og sykkelveg er en selvstendig offentlig veg, et prinsipp som også gjelder for gang- og sykkelveg langs riks-, fylkes- og kommunal veg i dag, jf. blant annet St. prp. nr. 72 (2008-2009) om omklassifiseringen av øvrige riksveger med gang- og sykkelveger ved gjennomføring av forvaltningsreformen 1. januar 2010. I kapittel 10 i gruppens rapport er ansvarsdelingen mellom vegmyndighetene for tre ulike situasjoner illustrert slik når gang- og sykkelvegen er primærveg. Den tykke streken angir hvor primærvegens ansvar for kjørebane og vedlikehold tar slutt:

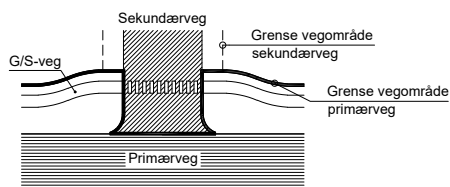


Fig. 2 Deling av vedlikeholdsansvar mellom primærveg med gang- og sykkelveg og sekundærveg.

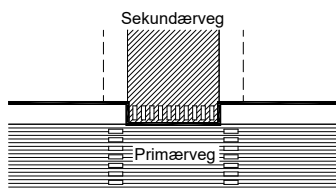


Fig. 3 Ansvarsdeling i vegkryss med fortau

⁸Arbeidsgruppens håndtegnede illustrasjoner er i det etterfølgende erstattet med identiske digitale tegninger.

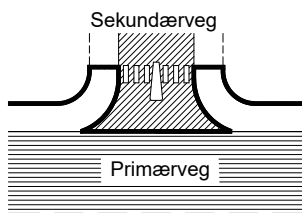


Fig. 4 Ansvarsdeling i regulert vegkryss med sammenhengende fortau langs riksveg

Arbeidsgruppen vurderte ansvarsdelingen mellom vegholdere i kryss i plan knyttet til trafikkøyer og ramper ved avkjøring fra primærveg til sekundærveg. Grensen for ansvarsdelingen mellom vegmyndighetene er illustrert slik, der den tykke streken angir hvor primærvegens ansvar for kjørebane og vedlikehold i denne situasjonen tar slutt:

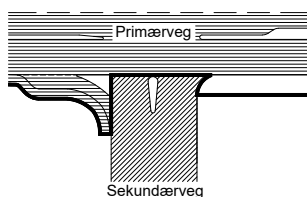


Fig. 5 Ansvarsdeling ved trafikkøyer og ramper

Ansvarsdelingen mellom vegmyndighetene knyttet til rundkjøringer i kryss i plan, følger samme prinsipp som for T- og X-kryss. Rundkjøringen i slike vegkryss er normalt en del av primærvegen. Arbeidsgruppen illustrerer i rapporten ansvarsdelingen mellom vegmyndigheter slik, der den tykke streken angir hvor primærvegens ansvar for kjørebane og vedlikehold tar slutt:

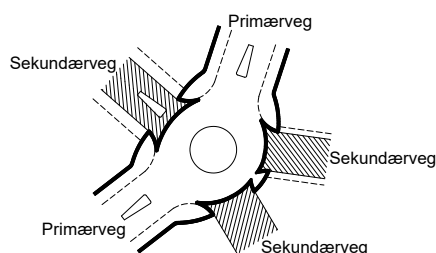


Fig. 6 Ansvarsdeling i rundkjøring

Arbeidsgruppen har videre vurdert ansvarsdeling mellom vegmyndighetene i planskilt kryss, dvs. situasjon-en der sekundærvegen krysser over eller under primærvegen. Ansvarsdelingen når sekundærvegen krysser over primærvegen i overgangsbru er i rapporten illustrert slik, der den tykke streken angir hvor primærvegens ansvar for kjørebane og vedlikehold tar slutt:

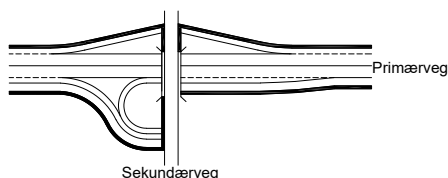


Fig. 7 Ansvarsdeling i planskilt kryss

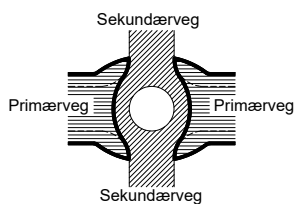


Fig. 8 Ansvarsdeling i planskilt kryss med rundkjøringer på sekundærveg

Skissen i figur 8 er avgrenset til å vise hvor ansvaret for rampene til og fra primærvegen opphører inn mot rundkjøringen på sekundærvegen. Rundkjøringen på sekundærvegen hører til sekundærvegen. På- og avkjøringsrampene opp til rundkjøringen hører til primærvegen.

3.1.3.2 Vegdirektoratets NA-rundskriv nr. 02/24 Retningslinjer vedrørende ansvarsdeling for drift og vedlikehold i vegkryss.

NA-rundskriv nr. 02/24 gjelder ansvarsdeling for drift og vedlikehold i vegkryss. Retningslinjene i rundskrivet har som grunnlag ansvarsdelingen som er beskrevet og illustrert i rapporten av 1. juni 2002 fra arbeidsgruppen, se kapittel 3.1.3.1. I rundskrivet er også benyttet begrepene primærveg og sekundærveg slik disse begrepene er brukt i rapporten.

I likhet med rapporten legger rundskrivet ansvarsdelingen i veglova til grunn. I rundskrivet er det noen praktiske tilpasninger knyttet til drift og vedlikehold av vegutstyr i kryss-områder sammenlignet med rapporten. De praktiske tilpasningene endrer ikke den fysiske avgrensingen av vegmyndighetenes ansvar, slik avgrensingene er beskrevet og illustrert i rapporten. I rundskrivet presiseres at grensen mellom en primær- og sekundærvegs kjørebane i vegkryss, går langs utsiden av kantlinjen for primærvegen. I rundskrivet er det, i tråd med rapporten, inntatt retningslinjer for ansvarsdeling og samarbeid mellom vegmyndigheter når det gjelder gang- og sykkelveg, fortau, rundkjøringer, trafikkøyer og ramper, planskilte kryss, oppmerking, skilt, signalregulering, drenering og siktsoner. I rundskrivet omtales også fordeling av ansvar mellom vegmyndighetene og private knyttet til private avkjørsler og veger, også basert på prinsippene som er trukket opp i nevnte rapport.

Med utgangspunkt i utfordringen knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg, er det en retningslinje i rundskrivet som Vegdirektoratet særlig vil trekke frem: «*Selv om Vegvesenet bygger store deler av et vegkryss mellom forskjellige vegholdere, er dette ikke bestemmende for den framtidige ansvarsdelingen om vedlikeholdet.*»

3.1.4 Fastsetting av skillet mellom vegklasser ved gjennomføring av forvaltningsreformen 01.01 2010

Med virkning fra 1. januar 2010 overførte staten ansvaret for det alt vesentlige av øvrige riksveger med tilhørende gang- og sykkelveger til fylkeskommunene og Oslo kommune. Dette omfattet over 17.000 km. Øvrige riksveger og gang- og sykkelveger som ble overført til fylkeskommunene ble omklassifisert til fylkesveger, i Oslo til kommunale veger. Korte strekninger av øvrig riksvegnett ble beholdt som riksveg og noen korte strekninger av eksisterende fylkesveger og kommunal veger ble omklassifisert til riksveg, basert på kriteriene som fulgte av daværende Kommunal- og regionaldepartementets (KRDs) høringsnotat av 26. februar 2008. Om overføring av ansvar for og omklassifisering av øvrige riksveger inkludert gang- og sykkelveger og ferjesamband vises blant annet til St.meld. nr. 12 og Innst. S. nr. 166 (2006-2007) og Ot.prp. nr. 10, Ot.prp. nr. 68, St.meld. nr. 16, St.prp. nr. 72 og Innst. S nr. 312 alle (2008 -2009).

Gjennomføring av reformen innebar en meget omfattende omklassifisering av riksveg til fylkesveg, i Oslo kommunal veg. På grunn av det store omfanget av veger som skulle omklassifiseres ble det

funnet mest hensiktsmessig å håndtere omklassifiseringen gjennom en egen overgangsbestemmelse, jf. veglova § 62 tredje ledd. Overgangsbestemmelsen gav Samferdselsdepartementet, med Stortingets samtykke, hjemmel til å kunne overføre øvrig riksvegnett uten at veglovas ordinære bestemmelser om omklassifisering og retningslinjer for tekniske krav i veglova § 7 fjerde ledd skulle gjelde. Tilsvarende fremgangsmåte ble benyttet i forbindelse med veglovas ikrafttredelse i 1963.

Omklassifiseringen ble gjennomført i to trinn. Etter høring i fylkeskommuner og Oslo kommune og framlegg i St. prp. nr. 72 (2008-2009), behandlet og vedtok Stortinget i juni 2009 hvilke konkrete vegstrekninger som skulle omklassifiseres, jf. Innst. S. nr. 312 og Stortingets vedtak 464 (2008-2009). Stortinget vedtok samtidig fullmakt til Samferdselsdepartementet til å fastsette den endelige fysiske grensen for «*kor riksveg tek slutt*». Basert på Stortingets vedtak ble det som trinn to gjennomført en ny høring opp mot fylkeskommunene og Oslo kommune, hvor den konkrete fysiske avgrensingen for hver enkelt vegstrekning som Stortinget hadde vedtatt omklassifisert, ble konkretisert og fastsatt ut fra prinsippene omtalt i kapittel 3.1.3. Samferdselsdepartementet delegerte 7. august 2009 sin fullmakt til Vegdirektoratet.

Da omklassifiseringen ved gjennomføring av forvaltningsreformen 1. januar 2010 tydeliggjør viktige prinsipper etter veglova om hvor den konkrete grensen mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg går, skal det redegjøres kort om omklassifiseringen i forbindelse med gjennomføring av reformen.

I St. prp. nr. 72 (2008-2009) er spørsmålet om hvor den konkrete grensen mellom riksveg og fylkesveg skal trekkes, omtalt. I proposisjonen heter det blant annet:

«Omklassifiseringa kan reise spørsmål om kvar ein riksveg konkret sluttar og kvar fylkesveg og kommunal veg tek over. Behovet for konkret (fysisk) avgrensing av riksvegansvaret ute i marka vil gjelde både for bilvegen og for gang- og sykkelvegar. Behovet vil kunne vere til stades i det enkelte kryssområde, for vegar inn mot hamner, andre terminalområde, tettstader m.m. og for andre vegområde der forvaltningsreforma gjer det nødvendig med ny fysisk avgrensing av ansvaret mellom staten og fylkeskommunen og kommunen. Den eksakte avgrensinga vil måtte fastsetjast etter at Stortinget har fatta det strekningsvise omklassifiseringsvedtaket. Staten har ansvaret for arbeidet med konkret avgrensing av kor langt det statlege ansvaret går, med fullmakt for Samferdselsdepartementet til å gjere endeleg vedtak om avgrensinga, jf. veglova § 62 tredje ledd. Dette skal skje i dialog med fylkeskommunane.

Avgrensing som nemnd, blir avgjerande for kven som er rett vegstyresmakt og eigar/rettshavar på konkrete (fysiske) vegstrekningar/-område, kva lov- og forskriftsreglar som gjeld, kven som dekkjer utgifter til planlegging, utbygging, drift, vedlikehald og forvaltning.

Staten skal ta opp nokre korte strekningar med kommunal veg og fylkesveg som riksveg. Prinsippa som gjeld ved omklassifisering av riksveg til fylkesveg og kommunal veg, skal gjelde tilsvarende ved opptaket. Samferdselsdepartementet fastset også i dette tilfelle kor langt det statlege ansvaret skal gå.»

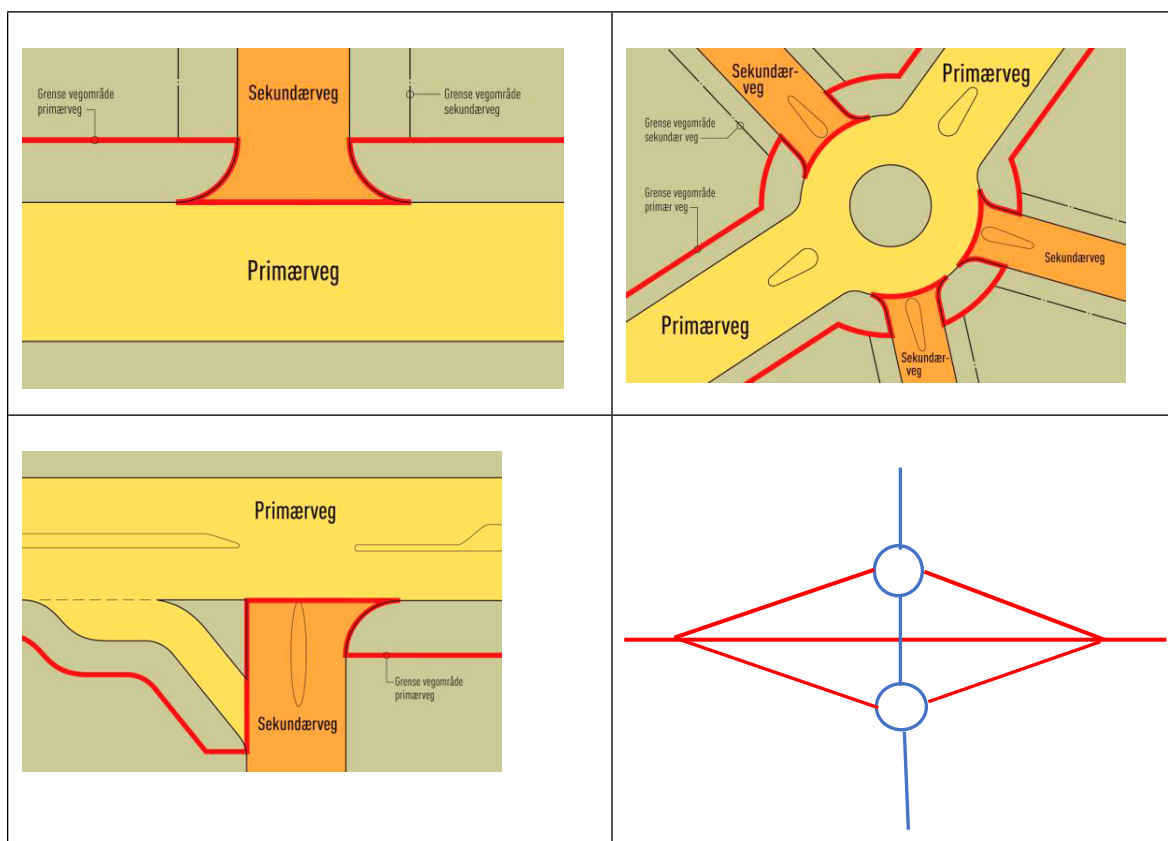
Prinsippene ut fra bestemmelsene i veglova og prinsippene omtalt foran om hvor den konkrete (fysiske) grensen mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg skal trekkes, ble lagt til grunn i Vegdirektoratets arbeid med å fastsett grensene. I høringsprosessen med fylkeskommunene og Oslo kommune ble de viktigste prinsippene for den fysiske grensen i kryssområder beskrevet og illustrert. Det kom ikke innvendinger til prinsippene. Etter høringen ble prinsippene lagt til grunn for Vegdirektoratets vedtak om «*kvar ein riksveg konkret tek slutt og kvar fylkesveg og kommunal veg*

tek over». Etter innspill fra Oslo kommune i høringen ble det gjort noen mindre tilpasninger i den fysiske avgrensingen mellom riksveg og kommunal veg i de mest kompliserte vegkryssene, for å sikre mest mulig sikker trafikkavvikling og rasjonell drift i de aktuelle kryssområdene.

I høringsbrevene til fylkeskommunene og Oslo kommune var det som nevnt inntatt beskrivelse og illustrasjoner for hvor den konkrete (fysiske) grensen mellom riksveg og fylkes- eller kommunal veg, skulle trekkes i ulike kryssområder. Prinsipp for avgrensing i kryssområder er i høringsbrevene beskrevet slik:

- Ved T-kryss og X-kryss går ansvarsgrensen i riksvegens kjørebane kant
- Ved enkel rundkjøring (kryss i plan) mellom riksveg og fylkesveg hører rundkjøringen til riksvegen
- Av- og påkjøringsramper hører normalt til vegen de går langs
- I toplanskryss med rundkjøring hører rundkjøringen til fylkesvegen

Prinsippene ble illustrert med fire figurer som vist nedenfor. I illustrasjonene er brukt begrepene primærveg og sekundærveg.



Bestemmelsene om klassifisering av offentlig veg, herunder hvor grensen mellom offentlige veger konkret går, ble ikke endret ved gjennomføring av regionreformen 1. januar 2020.

3.2 Vegdirektoratets vurdering av behov for forskrift som nærmere regulerer ansvarsforhold knyttet til overgangsbruer og vegunderganger m.m. på offentlig veg.

I vurderingene legger Vegdirektoratet til grunn definisjonen av offentlig veg i veglova § 1 første ledd, og at overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg etter veglova § 1 andre ledd, er en del av den offentlige vegen som brua og undergangen «står i beinveges samband med». Direktoratet legger

videre til grunn at offentlig veg etter veglova §§ 3-7, jf. § 2, er klassifisert enten som riksveg, fylkesveg eller kommunal veg, så langt den offentlige vegen ikke er lagt ned etter bestemmelsene i §§ 7 og 8. Kommunal veg og overgangsbruer og vegunderganger som «står i beinvegs samband med» kommunal veg, har kommunene det økonomiske ansvaret for etter veglova § 20. Fylkeskommunene og staten og Nye Veier AS har det økonomiske ansvaret for henholdsvis fylkesveg og riksveg, herunder overgangsbruer og vegunderganger som «står i beinvegs samband med» disse vegene.

Med grunnlag i veglovas bestemmelser ble det i 2002 utarbeidet nærmere retningslinjer angående ansvarsdelingen mellom vegmyndighetene ved drift og vedlikehold av offentlig veg iblant annet vegkryss, jf. kapittel 3.1.3. Retningslinjene angir blant annet hvor det konkrete fysiske skillet mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg i kryssområder skal gå. Retningslinjene har siden vært anvendt, og anvendes fortsatt, både ved opptak og nedleggelse av offentlig veg og ved omklassifisering av offentlig veg fra eksempelvis riksveg til fylkesveg eller kommunal veg. Vegklassen avgjør om det er Statens vegvesen, fylkeskommunen eller kommunen, som er vegmyndighet etter veglova for en konkret offentlig veg, herunder en konkret overgangsbru eller vegundergang, jf. veglova §§ 1 og 9. Retningslinjene ble lagt til grunn ved gjennomføring av forvaltningsreformen 1. januar 2010 om hvor riksveg konkret fysisk tar slutt og hvor fylkesveg og kommunal veg tar over, jf. kapittel 3.1.4.

Etter Vegdirektoratets vurdering regulerer veglova §§ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 20 med NA-rundskriv 02/24, ansvarsforholdet mellom vegmyndighetene for overgangsbruer og vegunderganger på det offentlige vegnettet, på en entydig og tilstrekkelig måte. Det gjelder også det fysiske skillet med hensyn til hvor en vegklasse tar slutt og en annen vegklasse tar over. Utfordringen med eventuell usikkerhet om hvilken vegmyndighet som har ansvaret for bestemte overgangsbruer eller vegunderganger på offentlig vegnett, synes etter Vegdirektoratets vurdering ikke å være mangel på regelverk og retningslinjer etter veglova, men at regelverk og retningslinjer på området er for dårlig kjent blant annet hos kommuner og andre, kombinert med en praksis som kan ha bidratt til usikkerhet.

En praksis som kan ha bidratt til usikkerhet hos kommuner og andre om hvem som har ansvaret for en overgangsbru eller vegundergang, kan være at Statens vegvesen ved utbygging av en riksveg eller fylkesveg iblant har planlagt og bygd en kommunal overgangsbru eller vegundergang for kommunen samtidig med utbygging av en riksveg eller fylkesveg. Statens vegvesen har i disse tilfellene ofte også fulgt opp entreprenørens garantiansvar i etterfølgende garantiperiode. Usikkerhet hos kommunen kan også ha oppstått ved at Statens vegvesen ved avtale med kommunen, har inspisert, driftet og/eller vedlikeholdt en kommunal overgangsbru eller vegundergang for kommunen i et kryss med riksveg, fylkesveg og kommunal veg. At Statens vegvesen har planlagt og bygd, eventuelt i garantitid og driftsfasen utført arbeider for kommunen på kommunalt vegnett, kan etter Vegdirektoratets mening ikke føre til at kommunen ikke har fullt ansvar som vegmyndighet for den kommunale vegen inkludert eventuell overgangsbru eller vegundergang som er del av den kommunale vegen. Kommunen kan ikke ved avtale eller delegering fraskrive seg sitt ansvar som vegmyndighet.

Usikkerhet om hvilken vegmyndighet som har ansvar for en bestemt overgangsbru eller vegundergang, kan også ha som årsak at vedtaket om klassifisering av den offentlige vegen ikke oppgir, eller ikke er tydelig med hensyn til hvor riksveg eller fylkesveg slutter og kommunal veg tar over. Det kan også være at vegmyndighetene av ulike årsaker ikke finner vedtaket, eller at vedtak mangler. Det siste er ikke uvanlig for eldre overgangsbruer og vegunderganger, men kan heller ikke utelukkes for nyere overgangsbruer og vegunderganger.

At det i et klassifiseringsvedtak ikke er opplyst om hvor en riksveg eller fylkesveg konkret fysisk slutter og en kommunal veg tar over, vil i mange tilfeller skyldes at vegmyndigheten som fattet vedtaket, har sett det som tilstrekkelig å legge nevnte retningslinjer om vegmyndigheters ansvar i kryssområder til grunn, uten å angi nærmere i vedtaket hvor de respektive veger konkret slutter eller

tar til. Denne praksisen er i betydelig grad fulgt av Statens vegvesen i vedtak for riksveg og fylkesveg. Det kan etter direktoratets vurdering ikke hevdes at vedtakene ut fra den praksisen er mangelfulle. Men for privatpersoner, virksomheter, kommuner og andre myndigheter som ikke kjenner retningslinjene, gir ikke vedtaket alene alle opplysninger som de eventuelt har behov for, for å vite hvilken vegmyndighet som har ansvar for overgangsbrua eller vegundergangen.

Dersom vegmyndighetene ikke finner vedtak om klassifisering for en kommunal overgangsbru eller vegundergang, eller vedtaket er uklart, er det etter Vegdirektoratets vurdering naturlig å avgjøre spørsmålet om hvem som er vegmyndighet for brua eller undergangen ut fra prinsippene i NA rundskriv 02/24 og rapporten av 1. juni 2002 og langvarig praksis med grunnlag i disse dokumentene.

I oppdraget fra departementet om å utrede behovet for og foreslå forskrift som regulerer nærmere ansvarsforholdet for overgangsbruer på det offentlige vegnettet, er ansvaret for kommunale overgangsbruer særlig omtalt. Uklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter kan oppstå i samme grad når kommunal veg går under riksveg eller fylkesveg i kulvert eller annen bærende konstruksjon (vegundergang). Behovet for klare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter er derfor etter Vegdirektoratets vurdering, like stort når offentlig veg krysser under annen offentlig veg i kulvert eller annen bærende konstruksjon, som når offentlig veg krysser over annen offentlig veg i overgangsbru.

Som det framgår av avsnittene over, vil det kunne være flere årsaker til at Statens vegvesens felles vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveg, over lang tid har utført og til dels⁹ bekostet vedlikehold og utbedring av enkelte kommunale bruer og vegunderganger som krysser over eller under riksveg og fylkesveg. Uansett årsak har tiltakene som Statens vegvesen har utført og dels bekostet av riksvegmidler og fylkesvegmidler, vært vurdert å være nødvendige for å ivareta sikkerhet og framkommelighet for trafikanter på riks- og fylkesveger som krysser under den kommunale overgangsbrua eller over den kommunale vegundergangen.

Tiltakene er dels gjennomført på bruer der forfallet på kommunale bruer/vegunderganger har kommet så langt at risikoen for skade på trafikanter på riks- eller fylkesvegen var for stor, uten at kommunene har prioritert å ruste opp bruene. I andre tilfeller har tiltakene blitt gjennomført av Statens vegvesen for å være i forkant og forebygge uakseptabelt forfall på kommunale overgangsbruer og vegunderganger. I noen tilfeller har det vært uavklarte ansvarsforhold mellom vegmyndighetene som har gjort at Statens vegvesen har utført og dels bekostet vedlikeholdet/utbedringen av kommunale bruer og vegunderganger som krysser riks- eller fylkesveg.

Med de betydelige endringene strukturelt, organisatorisk, kompetansemessig m.m. i vegsektoren, herunder flere nye og endrede vegadministrasjoner, har behovet for tydelige og lett tilgjengelige bestemmelser om hvor det konkrete skillet mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg går, blitt enda viktigere enn tidligere. Både kommunene, fylkeskommunene, Statens vegvesen, andre offentlige organer, Nye Veier AS, private personer, bedrifter og ulike virksomheter vil ha nytte av et lett tilgjengelig og harmonisert regelverk som regulerer hvor det konkrete skillet mellom riks-, fylkes- og kommunal veg går.

Vegdirektoratet har merket seg at behovet for klare avgrensinger av ansvaret for riks-, fylkes- og kommunal veg er understreket i St. prop. nr. 72 (2008-2009), se kapittel 3.1.4. I tilknytning til

⁹ Med uttrykket «til dels bekostet» menes at Statens vegvesen har utført tiltakene, men at aktuell kommune helt eller delvis har betalt utgiftene med tiltakene.

forslaget om at staten gis ansvar for fysisk avgrensning av «*kvar ein riksveg konkret sluttar og kvar fylkesveg og kommunal veg tek over*», heter det i proposisjonen s. 2:

«Avgrensing som nemnd, blir avgjerande for kven som er rett vegstyresmakt og eigar/rettshavar på konkrete vegstrekningar/-område, kva lov- og forskriftsreglar som gjeld, kven som dekkjer utgifter til planlegging, utbygging, drift, vedlikehald og forvaltning».

Forslaget i proposisjonen ble fulgt opp ved Stortingets behandling, jf. Innst. S. nr. 312 og Stortingets vedtak nr. 464 (2008-2009).

Med henvisning til vurderingene over mener Vegdirektoratet at bestemmelser i forskrift som regulerer hvor det konkrete fysiske skillet ute på vegen går mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg, er et nødvendig og effektivt virkemiddel for å fastlegge ansvarsforholdet mellom vegmyndigheter blant annet når det gjelder overgangsbruer og vegunderganger på det offentlige vegnettet. Vegdirektoratet foreslår derfor at prinsippene for hvor det konkrete fysiske skillet går mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg, blir forskriftsfestet i en ny forskrift om ansvarsforhold og fastsettelse av vegklasser når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften). Direktoratets forslag til forskrift innebærer at prinsippene gjelder både når en offentlig veg krysser over en annen offentlig veg i bru, og når en offentlig veg krysser under en annen offentlig veg i kulvert eller annen bærende konstruksjon. Direktoratet foreslår at prinsippene skal gjelde både når kryssing mellom offentlige veger skjer i kryssområder og når kryssing skjer utenom kryssområder.

Det kan oppstå tvil om en konkret overgangsbru eller vegundergang på offentlig veg, er kommunal veg, fylkesveg eller riksveg. Vegdirektoratet foreslår i den forbindelse:

- I spørsmål om en offentlig veg er riksveg eller fylkesveg, eller riksveg eller kommunal veg, fastsetter Vegdirektoratet med endelig virkning hva som er riksveg, og hvor riksveg tar slutt og fylkesveg tar til, eventuelt hvor riksveg tar slutt og kommunal veg tar til.
- I spørsmål om en veg er fylkesveg eller kommunal veg fastsetter fylkeskommunen med endelig virkning hva som er fylkesveg og hvor fylkesveg tar slutt og kommunal veg tar til.
- Oppstår tvil om hvor skillet mellom riksveg som Nye Veier AS har ansvar for går, i forhold til fylkesveg og kommunal veg, fastsettes skillet som angitt i første kulepunkt av Vegdirektoratet.

Vegmyndighet som blir berørt skal gis mulighet til å uttale seg før Vegdirektoratet eller fylkeskommunen fastsetter hva henholdsvis vegklasse riksveg eller fylkesveg omfatter og konkret skille mellom vegklasser, jf. forskriftsforslagets § 4 første og tredje ledd og § 5 første og tredje ledd. Nye Veier AS skal på tilsvarende måte gis mulighet til å uttale seg når riksveg som selskapet har ansvar for å bygge ut blir berørt av Statens vegvesens eller fylkeskommunens fastsettelse.

Bestemmelsene om hvem som har myndighet til å fastsette med endelig virkning hva vegklasse riksveg eller fylkesveg fysisk omfatter og hvor vegklassen riksveg eller fylkesveg konkret (fysisk) tar slutt og hvor vegklassen fylkesveg eller kommunal veg konkret (fysisk) tar til i forslaget til ny vegklasseforskrift §§ 4 og 5 er i prinsippet lik bestemmelsene i veglova §§ 3-4 og 7. Bestemmelsene i veglova §§ 3-4 gjelder hvem som har myndighet til å ta opp veg som henholdsvis riksveg og fylkesveg, og bestemmelsen i veglova § 7 om hvem som har kompetanse til å legge ned eller omklassifisere riksveg eller fylkesveg. Med «ta opp» i veglova §§ 3 -5 menes at vegen omklassifiseres. I forarbeidene til veglova (se Ot.prp.nr. 53 (1961-1962)) er slike opptak omtalt på forskjellig måte. Denne avgjørelsen om opptak regnes etter langvarig praksis ikke som et vedtak etter forvaltningsloven, men som en beslutning om å påta seg det økonomiske ansvaret for vegen. Tilsvarende gjelder ved nedklassifisering eller nedleggelse av riks-, fylkes- eller kommunal veg etter veglova § 7.

Etter Vegdirektoratets vurdering utfyller forslagene til vegklasseforskrift §§ 4 og 5 bestemmelsene i veglova §§ 3 og 4. I og med Samferdselsdepartementets og fylkeskommunenes opptak av veg til henholdsvis riksveg og fylkesveg i veglova §§ 3 og 4 etter langvarig praksis ikke regnes som vedtak etter forvaltningsloven, og forslag til vegklasseforskrift bare utfyller bestemmelsene i veglova §§ 3 og 4, er det etter Vegdirektoratets vurdering ikke naturlig at fastsetting av den konkrete fysiske avgrensingen av riksveg og fylkesveg etter forslag til ny vegklasseforskrift skjer ved forskrift eller anses som enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Vegdirektoratet har ved utforming av bestemmelsen i forslaget til forskrift også sett hen til Stortingets vedtak 464 (2008-2009) pkt. 3: «*Samferdselsdepartementet fastset med endeleg verknad kor riksveg tek slutt*».

Det har blitt vurdert om fastsettelse av den fysiske avgrensingen av riksveg burde legges til Samferdselsdepartementet og ikke Vegdirektoratet. Når Samferdselsdepartementet i eget delegasjonsvedtak kan delegere oppgaven med å fastsette fysisk avgrensing for riksveg til Vegdirektoratet – slik departementet gjorde ved gjennomføring av forvaltningsreformen – må Samferdselsdepartementet i forslaget til vegklasseforskrift kunne legge denne oppgaven direkte til Vegdirektoratet som foreslått i forslaget til vegklasseforskrift.

For fylkesveg oppstår ikke dette spørsmålet. Det er fylkeskommunen som både tar opp veg som fylkesveg etter veglova § 4 og som etter forslaget til vegklasseforskrift § 5 fastsetter fysisk hvor fylkesveg tar slutt.

Vegmyndighet som blir berørt skal gis mulighet til å uttale seg før Vegdirektoratet eller fylkeskommunen fastsetter hva henholdsvis vegklasse riksveg eller fylkesveg omfatter og konkret skille mellom vegklasser, jf. forskriftsforslagets § 4 første og tredje ledd og § 5 første og tredje ledd. Nye Veier AS skal på tilsvarende måte gis mulighet til å uttale seg når riksveg som selskapet har ansvar for å bygge ut blir berørt av Statens vegvesens eller fylkeskommunens fastsettelse. Det er også svært viktig at selve fastsettelsen gjøres kjent for de berørte parter (vegmyndigheter og evt Nye Veier AS) ved et brev eller lignende korrespondanse og at fastsettelsen arkiveres slik at det er lett å finne tilbake til denne.

Avslutningsvis presiseres det at selv om forskriften som foreslås er ny innebærer den ikke nye materielle krav. Ansvarsforholdene for overgangsbruer og vegunderganger som «står i beinvegs samband med» kommunal veg, følger som nevnt ovenfor av veglova §§ 1 andre ledd 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 20 og er kommunens ansvar. Etter Vegdirektoratets vurdering er forslaget til vegklasseforskrift en presisering av av veglovas bestemmelser. Det at retningslinjene (NA -rundskriv 02/24) som presiserer hvor det konkrete fysiske skillet mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg i kryssområder skal gå blir foreslått formalisert og kodifisert gjennom en forskrift innebærer etter vår vurdering ikke at det materielt stilles nye krav til kommunene. Retningslinjene har vært anvendt siden 2002 og anvendes fortsatt, både ved opptak og nedleggelse av offentlig veg og ved omklassifisering av offentlig veg fra eksempelvis riksveg til fylkesveg eller kommunal veg.

3.3 Merknader til forslag til ny forskrift om ansvarsforhold og fastsettelse av vegklasser når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften), se. kapittel 9.1.

Hjemmel for forskriften

Forskriften foreslås gitt med hjemmel i veglova § 62 første ledd, jf. § 2 andre ledd.

Til § 1 Formål

Formålsbestemmelsen i forslaget til forskriftens § 1 er å bidra til å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter når offentlige veger krysser hverandre, samt sikre god trafiksikkerhet og framkommelighet på det offentlige vegnettet.

Det foreslåtte uttrykket «å bidra til» er ment at det i forskriften gis bestemmelser for å fastsette det konkrete skillet mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Med det skillet som grunnlag vil man ut fra veglova § 9 vite hvem som er ansvarlig vegmyndighet når det blant annet gjelder ansvaret for overgangsbruer og vegunderganger, hvilke lov- og forskriftsbestemmelser som gjelder for vegen, utgiftsdekning og hvem som er rett part i avtaler og søksmål.

Et mål med forskriftsforslaget er at det – ved å bidra til å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter - skal bidra til god trafiksikkerhet og framkommelighet på det samlede offentlige vegnettet uavhengig av vegklasse. Vegdirektoratet viser i den forbindelse til to av de fem likestilte langsiktige målene for transportsektoren i Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*, hvor det heter:

- En enklere reisehverdag og økt konkurransekraft for næringslivet
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken

Klare ansvarsforhold mellom vegmyndighetene er etter Vegdirektoratets vurdering og erfaring en viktig forutsetning for at hver vegmyndighet til enhver tid utfører nødvendig tilsyn og vedlikehold knyttet til bruer på vedkommende respektive vegnett. Dette vil igjen kunne føre til at trafikanter til enhver tid har et sikkert og effektivt samlet offentlig vegnett å ferdes på. Tilsvarende gjelder for ansvarsforholdet mellom vegmyndighetene og Nye Veier AS.

Forskriften kommer til anvendelse ved behov. I det ligger at forskriften ikke legger opp til en massiv avklaring av ansvarsforhold mellom vegmyndigheter slik det var nødvendig å gjøre ved gjennomføring av forvaltningsreformen i 2010, jf. St.prp. nr. 72 (2008-2009).

Til § 2 Virkeområde

Forskriftsforslaget omfatter bestemmelser om fastsettelse av fysisk innhold i vegklasse og det konkrete skillet mellom vegklasser når offentlige veger krysser hverandre. Forslaget omfatter både offentlig veg som er bestemt for vanlig ferdsel, gang- og sykkelveger og offentlig veg ellers, jf. veglova § 1.

Gang- og sykkelveger er offentlige veger som klassifiseres uavhengig av hvilken veg de går parallelt med og eventuelt krysser over eller under. Det innebærer eksempelvis at en gang- og sykkelveg langs kommunal veg som krysser den kommunale vegen ved overgangsbru eller vegundergang, kan være klassifisert som fylkesveg eller riksveg. Tilsvarende vil gjelde veg beregnet kun for sykling.

Privat veg, herunder privat overgangsbru eller vegundergang omfattes ikke av forskriftsforslaget. Følgelig vil og private- og offentligrettslige bestemmelser som gjelder for den private vegen, overgangsbrua eller vegundergangen fortsatt være gjeldende.

Forskriftsforslaget gjelder riksveg, fylkesveg og kommunal veg som etter veglova er offentlig veg. Forslaget gjelder både når offentlige veger krysser hverandre ved kryss i plan, ved planskilt kryss, og når offentlige veger krysser over eller under hverandre utenfor kryss.

Hvilke vegelementer¹⁰ i kryssområder som fysisk inngår i den enkelte vegklasse, og hvor det konkrete fysiske skillet mellom vegklasser går, er som nevnt avgjørende for hvem som blant annet er riktig vegmyndighet etter veglova § 9.

Ved at man i kryssområder fastsetter hvilke fysiske vegelementer som inngår i henholdsvis riksveg og fylkesveg, hvor riksveg og fylkesveg konkret tar slutt, og henholdsvis fylkesveg eller kommunal veg konkret tar til, har man entydig fastlagt hvilken vegmyndighet i kryssområder som er riktig vegmyndighet etter veglova § 9 til de ulike vegene, herunder overgangsbruer og vegunderganger. Hvor kommunal veg tar slutt i forhold til privat veg eller private plasser, terminaler m.m., er ikke nødvendig å regulere i forskriften for å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndighetene.

Forskriften er ment å regulere ansvar mellom vegmyndigheter. Statens vegvesen er vegmyndighet for hele riksvegnettet, også den del av riksvegnettet som Nye Veier AS har ansvar for å planlegge, bygge, drifte, vedlikehold og forvalte etter avtale med Samferdselsdepartementet. Det gjøres ved denne forskrift ingen endring med hensyn til at Statens vegvesen er vegmyndighet for hele riksvegnettet.

Forslaget til forskrift regulerer ikke om det er staten, fylkeskommunen eller kommunen som er eier av ulike vegarealer, hvem som har bruksrett i fast eiendom eller eiendomsgrenser. Registrering av veggrunn må følges opp i matrikkelen.

Til § 3 Definisjoner

Når definisjoner ikke framgår av veglova er det tatt utgangspunkt i definisjoner som benyttes i vegnormalene etter veglova med eventuelle tilpasninger som har vært nødvendig for å konkretisere definisjonene til vegklassedefinisjonen. Det bemerkes at definisjonen av begrepene primær veg og sekundær veg er lik definisjonen som ble brukt i den forannevnte arbeidsgruppas rapport og i NA-rundskriv 2/24 og er derfor annerledes enn definisjonen av de samme begrepene i definisjonsliste for Statens vegvesens håndbøker jf. kommentarer i kapittel 3.1.3 ovenfor.

Til § 4 Innhold i og avgrensing av vegklasse riksveg m.m.

Til § 4 første ledd

Bestemmelsene i forslaget til vegklassedefinisjon §§ 4 og 5 utfyller som nevnt i avsnitt 3.2 ovenfor bestemmelsene i veglova §§ 3 og 4.

Vegdirektoratet fastsetter med endelig virkning hva vegklasse riksveg fysisk omfatter og hvor vegklassen konkret (fysisk) tar slutt og hvor vegklassen fylkesveg og kommunal veg konkret (fysisk) tar til.

Vegdirektoratets fastsettelse vil gjelde konkret kryssing mellom offentlige veger der riksveg er en del av et kryss i plan eller et planskilt kryss. Fastsettelsen kan også gjelde der riksveg går over eller under en annen offentlig veg, uten at de kryssende vegene er koplet sammen i et vegkryss. Vegdirektoratet

¹⁰ For eksempel kjørebane, rundkjøringer, på- og avkjøringsramper, vegarmer, holdeplasser, innfartsparkeringer, terminalområder, rasteplasser m.m.

fastsetter i slike saker hvilke fysiske kjørebaner, vegbaner for gang- og sykkelveger, på- og avkjøringsramper, overgangsbruer, vegunderganger, rundkjøringer, holdeplasser, innfartsparkeringer, rasteplasser og andre deler av offentlig veginfrastruktur som det er naturlig at inngår i vegklasse riksveg i det enkelte kryssområdet. Vegdirektoratet bestemmer hvor omfattende og detaljert fastsettelsen skal være.

Ved å fastsette konkret hvor vegklasse riksveg tar slutt og vegklassene fylkesveg eller kommunal veg tar til, fastlegges hvor langt Statens vegvesens ansvar som vegmyndighet etter veglova § 9 fysisk går og hvor fylkeskommune eller kommune fysisk tar over ansvaret som vegmyndighet for henholdsvis fylkesveg og kommunal veg. Konkret fastsetting av skillet mellom hva som er vegklasse riksveg og hva som er vegklasse fylkesveg eller kommunal veg er som nevnt blant annet avgjørende for om det er staten, fylkeskommunen eller kommunen som skal dekke utgifter til planlegging, bygging, utbedring, drift, vedlikehold og eiendomserverv etter veglova § 20. Det konkrete skillet er også avgjørende for hvem som eksempelvis er riktig part i avtaler, søksmål og erstatningssaker, hvor langt Vegtilsynets kompetanse fysisk går ute på vegnettet og hvilken vegmyndighet Statens havarikommisjon for transport skal rette sine tilrådninger til.

Vegdirektoratets kompetanse etter bestemmelsen er å fastsette hvor vegklasse riksveg konkret fysisk tar slutt og vegklassene fylkesveg og kommunal veg tar til på vegnettet i konkrete krysningsområder mellom offentlige veger der riksveg inngår. At Vegdirektoratets kompetanse også omfatter å fastsette hvor vegklasse fylkesveg eller kommunal veg tar til, er nødvendig for å sikre at overgangen i ansvar mellom aktuelle vegmyndigheter blir sømløs. Ved at skillet skal være konkret er det enkelt å fastslå hvem som er riktig vegmyndighet etter veglova § 9 i kryssområder.

Vegdirektoratets beslutninger etter forslaget til § 4 første ledd, inkludert eventuelle fravik etter tredje ledd, er endelige. Dette er i tråd med at avgjørelsen om opptak og nedleggelse av veg etter veglova §§ 3-5 og § 7 etter langvarig praksis, ikke anses som et vedtak etter forvaltningsloven, men som en beslutning om å påta eller frasi seg det økonomiske ansvaret for vegen. Beslutninger etter forskriftsforslagets §§ 4 første ledd og 5 første ledd er derfor ikke forskrifter etter forvaltningsloven, og heller ikke enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningsloven.

Som det vises til under er prinsippene en forskriftsfesting av lengre tids praksis, og vil gi økt forutsigbarhet og likebehandling. Eventuelle fravik må avhenge av særlige forhold, blant annet andre vedtak eller rettsgrunnlag. For en nærmere redegjørelse av hensynene bak fravik, og behandlingen av disse, se merknadene under til § 4 andre og tredje ledd.

Til § 4 andre og tredje ledd

I § 4 andre ledd foreslås prinsipper som skal anvendes når Vegdirektoratet skal fastsette hva vegklasse riksveg omfatter i det enkelte kryssområde og hvor vegklasse riksveg tar slutt og vegklassene fylkesveg og kommunal veg tar til. Prinsippene som foreslås forskriftsfestet har vært anvendt i lang tid. Prinsippene gjelder både for veg som er bestemt for vanlig kjøring/ferdsel, gang- og sykkelveg, sykkelveg og annen offentlig veg etter veglova § 1.

Som nevnt ovenfor under kommentarene til § 2 Virkeområde ber vi om høringsinstansenes innspill på om det bør tas inn en bestemmelse om ansvarsforhold for bruer/underganger utenfor kryssområder i forskriften? Eller om dette anses tilstrekkelig regulert av veglova § 1 andre ledd at overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg er en del av den offentlige vegen som brua og undergangen «står i beinveges samband med» slik at en ytterligere presisering av dette i forskrift er unødvendig. En slik bestemmelse kan eventuelt tas inn som en egen bokstav i § 4 andre ledd.

Prinsippene har imidlertid i noen tilfeller vært dårlig kjent og blitt noe ulikt praktisert, jf. kapittel 3.2. Ved å forskriftsfeste prinsippene oppnås i større grad lik behandling av like saker, noe som gir mer entydige ansvarsforhold mellom vegmyndigheter når offentlige veger krysser hverandre og økt forutsigbarhet. For å oppnå mer entydige ansvarsforhold mellom vegmyndighetene og mellom vegmyndighetene og Nye Veier AS, er det forutsatt at skillet mellom vegklasser fastsettes konkret, noe som ikke alltid er gjort fram til nå.

Ordlyden «normalt» i § 4 andre ledd bokstav a refererer til bokstav d som gir uttrykk for en annen løsning i *planskilte kryss*.

Det foreslås at prinsippene skal være bindende. Etter forslaget inntatt i tredje ledd kan Vegdirektoratet imidlertid fravike prinsippene når særlige grunner tilsier det. Særlige grunner kan være at det i skriftlig klassifiseringsvedtak eller annet rettsgrunnlag er fastsatt noe annet enn det som følger av prinsippene i andre ledd. Annet rettsgrunnlag kan være avgjørelser i domstolene. Som annet rettsgrunnlag regnes ikke utsagn som måtte framkomme i brev, reguleringsplaner, kontrakter om eiendomserverv, skjønnsforutsetninger o.l., uten at utsagn er fulgt opp med et formelt klassifiseringsvedtak etter veglova.

Fravik kan ha betydelige konsekvenser for ansvarsdelingen mellom vegmyndigheter, herunder hvilken vegmyndighet som skal dekke kostnader. Fraviket kan også ha konsekvenser for hvem som er byggherre, riktig part i avtaler, tvister, tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport m.m. I forslag til forskrift foreslås derfor at fravik skal begrunnes skriftlig.

I § 4 andre ledd bokstav g er det foreslått at de fire figurene inntatt til slutt i forskriften, skal være en del av forskriften. Til hver figur er det gitt en kort beskrivelse som er utformet med sikte på at den kan presenteres med skriftegn som kan leses av blinde og svaksynte. Det foreslås at figurene følger forskriften som vedlegg.

Til § 4 fjerde ledd

I bestemmelsen er det foreslått at fylkeskommunene og/eller kommunene som blir berørt av Vegdirektoratets beslutning etter første ledd og eventuelt fravik etter tredje ledd, skal gis anledning til å uttale seg før Vegdirektoratet fastsetter hva vegklasse riksveg omfatter og hvor vegklassen riksveg tar slutt og hvor vegklassene fylkesveg eller kommunal veg tar til. Nye Veier AS skal gis samme anledning til å uttale seg dersom riksveg som selskapet har ansvar for, blir berørt av Vegdirektoratets beslutning etter første ledd og fravik etter tredje ledd. Det er også svært viktig at selve fastsettelsen og eventuelle fravik gjøres kjent for de berørte parter (vegmyndigheter og evt Nye Veier AS) ved et brev eller lignende korrespondanse og at fastsettelsen og en eventuell avgjørelse om fravik arkiveres slik at det er lett å finne tilbake til denne.

§ 5 Innhold i og avgrensning av vegklasse fylkesveg

Til § 5 første ledd

I bestemmelsen foreslås det at fylkeskommunen med endelig virkning fastsetter hva vegklasse fylkesveg fysisk omfatter og hvor vegklassen fylkesveg konkret fysisk tar slutt og vegklassen kommunal veg konkret fysisk tar til.

Merknadene til § 4 første ledd gjelder tilsvarende for fylkeskommunen for fylkesveg etter § 5 første ledd.

Til § 5 andre og tredje ledd

Merknadene til § 4 andre og tredje ledd gjelder tilsvarende for fylkeskommunen for fylkesveg etter § 5 andre og tredje ledd.

Til § 5 fjerde ledd

Kommune og eventuelt annen vegmyndighet som blir berørt av fylkeskommunens beslutning etter første ledd og eventuelt fravik etter tredje ledd, skal etter forslaget gis anledning til å uttale seg før fylkeskommunen fastsetter hva vegklasse fylkesveg omfatter og hvor vegklasse fylkesveg tar slutt og kommunal veg tar til. Nye Veier AS skal gis samme anledning til å uttale seg dersom riksveg som selskapet har ansvaret for, blir berørt av fylkeskommunens beslutning etter første ledd og eventuelt fravik etter tredje ledd.

Til § 7 Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft fra det tidspunkt Samferdselsdepartementet bestemmer.

4. Vegdirektoratets vurderinger og forslag til forskrift som regulerer teknisk godkjenning av planer for bygging og utbedring, inspeksjon, og pålegg av tiltak knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg.

Samferdselsdepartementet ber Vegdirektoratet vurdere om forskrift som nærmere regulerer ansvarsforhold for overgangsbruer på offentlig veg (riks-, fylkes- og kommunal veg), også bør regulere følgende forhold:

- teknisk godkjenning av planer for bygging og utbedring av overgangsbruer over offentlig veg
- inspeksjon og innsyn i dokumentasjon knyttet til overgangsbruer over offentlig veg
- pålegg om gjennomføring av tiltak på overgangsbruer over offentlig veg når dette er nødvendig av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på underliggende veg.

Vurderingene omfatter også vegunderganger, jf. kapittel 1.3

Med overgangsbru og vegundergang på offentlig veg menes bru og undergang som er del av veg som etter veglova er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg, jf. veglova §§ 1 og 2, og som krysser over eller under offentlig veg.

I kapittel 4.1 gis en kortfattet beskrivelse og vurdering av noen bestemmelser (lov, forskrift, instruks og avtaler) som er særlig relevante for å ivareta sikkerhet og framkommelighet knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg.

I kapitlene 4.2 - 4.4 vurderes behov for forskrift knyttet til teknisk godkjenning av planer for bygging, utbedring og inspeksjon av overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg.

I kapittel 4.5 vurderes behov for å kunne gi pålegg om tiltak av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på under- og overliggende veg.

I Kapittel 4.6 gis merknader til Vegdirektoratets forslag til forskrift - inntatt i høringsnotatets kapittel 9.2 - om å utvide virkeområdet m.m. til FOR-2014-09-02-1128 Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg)

Spørsmålet om innsyn i dokumentasjon knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg, inngår som nevnt i kapittel 1.1 i forslag til forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m for offentlig veg («Forskrift om vegdata og

trafikkinformasjon»). Forslag til denne forskriften har vært på høring og er til behandling i Samferdselsdepartementet.

4.1. Kort om regelverk som er med å ivareta sikkerhet og framkommelighet knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg

Arealmessig planlegging av offentlige veger (riksveg, fylkesveg og kommunal veg), herunder overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg, skal skje etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven, jf. veglova § 12.

Ved bygging av offentlige veg, herunder kommunal veg med bruer og vegunderganger, er prosjektering og bygging i betydelig grad unntatt fra bestemmelsene om byggesaksbehandling i byggesaksforskriften og tekniske krav i byggt teknisk forskrift, se byggesaksforskriften § 4-3. Begrunnelsen for unntaket er at de samme hensyn som byggesaksreglene og byggt teknisk forskrift skal ivareta, forutsettes ivaretatt av vegmyndighetene gjennom veglovas system med blant annet forskrifter og vegnormaler.

Nedenfor omtales kort noen utvalgte forskrifter, vegnormaler, instruksjer, avtaler m.m. som er av vesentlig betydning for å ivareta sikkerhet og framkommelighet knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på fylkesveg, riksveg og kommunal veg. Mer generelt regelverk som også gjelder for offentlig veg slik som veglova og vegtrafikkloven blir derfor bare unntaksvis omtalt når de har særlig betydning for å ivareta sikkerhet og framkommelighet knyttet til overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg.

4.1.1 Kort om regelverk for fylkesveg

For overgangsbruer som er klassifisert som fylkesveg gjelder blant annet FOR-2014-09-02-1128 «Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg)» og vegnormal N401 «Bruforvaltning fylkesveg. Forvaltning av bærende konstruksjoner på fylkesveg».

Bruforskrift for fylkesveg er et viktig regelverk for å ivareta sikkerhet og framkommelighet knyttet til bl.a. overgangsbruer og vegunderganger som er fylkesveg. Forskriftens formål er å bidra til at bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesvegnettet ved prosjektering, bygging og forvaltning gis en enhetlig og god standard med hensyn til sikkerhet og funksjonalitet. Det er i forskriftens § 4 gitt nærmere bestemmelser om kontroll og godkjenning ved prosjektering og bygging av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon. I § 5 er det gitt bestemmelser om forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon, herunder inspeksjon av bruene. Vegnormal N401 er gitt med hjemmel i § 5 i forskriften. Normalen utdyper forskriftens bestemmelser, bl.a. forskriftens § 5 fjerde ledd om fylkeskommunenes ansvar for rutinemessige inspeksjoner og inspeksjoner ut over de rutinemessige.

Vegnormaler etter veglova gjelder for all offentlig veg så langt annet ikke er bestemt i forskrift etter veglova eller framgår av den enkelte vegnormal. For bruer og andre bærende konstruksjoner vises det særlig til vegnormal N400 *Bruprosjektering* og vegnormal N101 *Rekkverk og vegens sideområder* (Rekkverksnormalen).

Hovedregelen er at Statens vegvesen ved Vegdirektoratet kan fravike vegnormalene når det gjelder riksveg. Tilsvarende kan fylkeskommunene og kommunene fravike vegnormalene når det gjelder henholdsvis fylkesveg og kommunal veg. Fylkeskommunene har dermed myndighet til å gjøre vedtak om å fravike vegnormalene dersom ikke annet følger av forskrift etter veglova, se forskrift 29. mars

2007 nr. 363 om anlegg av offentlig veg (anleggsforskriften) § 3 nr. 4. I bruforskrift for fylkesveg er myndighet til fravik lagt til Vegdirektoratet, jf. forskriften §§ 4 og 5.

For fylkesveger og noen kommunale veger i Oslo gjelder FOR-2010-12-03-1525 «*Forskrift om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig veg, trafikken m.m. (vegdataforskriften)*». Denne forskriften foreslås nå erstattet jf. omtale av forslaget til forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m for offentlig veg («Forskrift om vegdata og trafikkinformasjon») ovenfor. Forslaget til ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon innebærer imidlertid ikke noen materiell endring når det gjelder fylkeskommunenes plikt til å innhente, kvalitetssikre, formidle og oppdatere data om tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang med tilhørende dokumentasjon til Nasjonal vegdatabank (NVDB som bruforvaltningssystemet Brutus er en del av).

Statens vegvesen har utarbeidet flere retningslinjer og faglige veiledere med anvisning på tekniske og funksjonelle løsninger, prosedyrer m.m. som fylkeskommunen, konsulenter og andre benytter aktivt i arbeidet med fylkesveg, uten at fylkeskommunen er formelt forpliktet til å bruke dem.

Trafikken på fylkesveg, herunder totalvekt og aksellast for kjøretøyer på bru, hvem som lovlig kan ferdes på vegen, hel eller delvis stenging av veg for trafikk m.m., reguleres etter bestemmelsene i lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) med tilhørende forskrifter og normaler. Fylkeskommunen har etter vegtrafikkloven § 40a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerhet på offentlig veg i fylket.

4.1.2. Kort om regelverk for riksveg

For overgangsbruer som er klassifisert som riksveg, er det hensiktsmessig å skille mellom overgangsbruer og vegunderganger på riksveg som inngår i porteføljen til Nye Veier AS og overgangsbruer og vegunderganger som Statens vegvesen har ansvar for. I begge tilfellene er overgangsbruene og vegundergangene klassifisert som riksveg, men de to vegorganisasjonene har ulik organisering, finansiering og styring. Statens vegvesen er også vegmyndighet for riksveg som Nye Veier AS har ansvar for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde.

4.1.2.1. Riksveg som Statens vegvesen har ansvar for å bygge ut, drifte og vedlikeholde

For overgangsbruer og vegunderganger som er klassifisert som riksveg og bygges, driftes og vedlikeholdes av Statens vegvesen, gjelder vegdirektørens instruks hvor blant annet bestemmelsene i bruforskrift for fylkesveg, vegnormal N401 *Bruforvaltning fylkesveg* og vegdataforskriften skal følges også av Statens vegvesen. Etter forslaget til ny vegdataforskrift blir det forskriftsfestet at Statens vegvesen er et pliktsubjekt for krav om innhenting og formidling av data om bruer på riksvegnettet.

Vegnormaler etter veglova, herunder N400 *Bruprojektering* og N101 *Rekkverksnormalen*, gjelder for riksveg, med Vegdirektoratet som fravikmyndighet. Retningslinjer inntatt i Statens vegvesens håndbøker og rundskriv om tekniske standarder, funksjoner og prosedyrer er i tillegg bindende for Statens vegvesens virksomhet for å ivareta sikkerhet, framkommelighet og miljø ved prosjektering, bygging, vedlikehold, drift og annen forvaltning av riksveg.

Statens vegvesen har i tillegg utarbeidet flere faglige retningslinjer og veiledere som er i bruk i arbeid med riksveg. Ved instruks er retningslinjene bindende for Statens vegvesen.

Trafikken på riksveg, herunder totalvekt og aksellast for kjøretøyer på bru, hvem som lovlig kan ferdes på vegen, hel eller delvis stenging av veg for trafikk m.m., reguleres etter bestemmelsene i vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter og normaler.

4.1.2.2. Riksveg som Nye Veier AS har ansvar for å bygge ut, drifte og vedlikeholde

Etter avtaler med Samferdselsdepartementet planlegger, prosjekterer, bygger, vedlikeholder og drifter Nye Veier AS konkrete angitte riksvegstreknninger, inkludert overgangsbruer og vegunderganger. Ut over det som følger av veglova med forskrifter og vegnormaler gitt med hjemmel i loven og annen lovgivning, er virksomheten til Nye Veier AS regulert i avtaler som selskapet har med Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. Myndighet til å fravike vegnormaler tilligger Vegdirektoratet også for riksveg som inngår i porteføljen til Nye Veier AS. Etter forslaget til ny vegdataforskrift blir det forskriftsfestet at Nye Veier AS er et pliktsubjekt for krav om innhenting og formidling av data om bruer på riksveger de har fått ansvaret for.

I avtalene mellom Nye Veier AS og Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet er det inntatt bestemmelser som skal ivareta blant annet sikkerhet og framkommelighet på den del av riksvegnettet som selskapet har avtalt å planlegge, prosjektere, bygge, drifte og vedlikeholde. I henhold til avtale mellom Nye Veier AS og Vegdirektoratet, skal Nye veier AS legge prinsippene i bruforskrift for fylkesveg til grunn for sin virksomhet. Mellom de samme parter er det i egne avtaler avtalt at Nye Veier AS skal legge bestemmelsene i håndbok R411 til grunn for sin bruforvaltning, og at Nye Veier AS skal følge bestemmelsene i vegdataforskriften.

Bestemmelser med tekniske og funksjonelle krav i lov, forskrift, vegnormaler og avtaler gjelder for all riksveg selskapet har ansvar for å planlegge, prosjektere, bygge, drifte, vedlikeholde og ellers forvalte, inkludert overgangsbruer og vegunderganger som er riksveg.

Statens vegvesens retningslinjer og veiledere er stilt til disposisjon og brukes en del av Nye Veier AS. Nye Veier AS er bare forpliktet til å følge retningslinjer m.m. så langt slik plikt følger av avtale.

4.1.3. Kort om regelverk for kommunal veg

Vegnormaler gitt med hjemmel i veglova § 13 jf. § 9, gjelder også for kommunal veg så langt ikke annet er bestemt i forskrift etter veglova eller den enkelte vegnormal. Det gjelder blant andre vegnormal N400 *Bruprosjektering* og N101 *Rekkverksnormalen*, som begge inneholder tekniske og funksjonelle krav som også gjelder ved planlegging, prosjektering og bygging av bru, ferjekai og andre bærende konstruksjoner på kommunal veg. Kommunen har myndighet til å fravike krav i vegnormalene på kommunal veg dersom annet ikke følger av forskrift etter veglova. Kommunene kan fravike N400 og N101.

Bruforskrift for fylkesveg og vegnormal N401 Bruforvaltning fylkesveg (se kapittel 4.1.1), gjelder ikke for kommunal veg, og dermed heller ikke for kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg. Det er heller ikke gitt bestemmelser ellers etter veglova med bindende krav til inspeksjon, drift, vedlikehold og annen forvaltning av kommunal veg, inkludert overgangsbruer og vegunderganger.

FOR-2010-12-03-1525 «Forskrift om innhenting, kvalitetssikring og formidling av data knyttet til offentlig veg, trafikken m.m. (vegdataforskriften)» gjelder som nevnt tidligere ikke for kommunal veg, bortsett fra for kommunal veg i Oslo så langt Vegdirektoratet har besluttet etter bestemmelsen i vegdataforskriften § 2. Forslaget til ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon innebærer som nevnt over, forslag om at kommunene også skal ha plikt til å innhente, kvalitetssikre, formidle og oppdatere data om tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang med tilhørende dokumentasjon til Nasjonal vegdatabank/Brutus.

Trafikken på kommunal veg, herunder totalvekt og aksellast for kjøretøyer på bruer, hvem som lovlig kan ferdes på vegen, hel eller delvis stenging av veg for trafikk m.m., reguleres etter bestemmelsene i *vegtrafikkløven* med tilhørende forskrifter og normaler, dels med kommunen og dels med Statens vegvesen og politiet som myndighetsorganer.

4.1.4. Oppsummering og vurdering knyttet til regelverket Fylkesveg

Det samlede regelverket (lover, forskrifter, vegnormaler og normaler) med tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav m.m., som gjelder for bl.a. overgangsbruer og vegunderganger som er fylkesveg, er etter Vegdirektoratets vurdering tilstrekkelige til at sikkerhet og framkommelighet forsvarlig kan ivaretas på/i fylkesvegbruene/-undergangene. Regelverket vurderes også å være tilstrekkelig til forsvarlig å ivareta sikkerhet og framkommelighet på offentlig veg som går under overgangsbruer eller oppå vegunderganger som er fylkesveg.

Vegdirektoratet legger til grunn at det ikke er behov for ytterligere bestemmelser med tekniske-, funksjonelle- og prosesskrav for overgangsbruer og vegunderganger som er fylkesveg for å ivareta sikkerhet og framkommelighet på offentlig veg som krysser under eller over disse bruene eller undergangene.

Riksveg

Lov, forskrift, vegnormaler, normaler, instruksjoner og avtaler med tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav som gjelder for bl.a. overgangsbruer og vegunderganger som er riksveg, er etter Vegdirektoratets vurdering tilstrekkelige til at sikkerhet og framkommelighet forsvarlig kan ivaretas på disse bruene og i undergangene. Etter direktoratets vurdering er også regelverket med instruksjoner og avtaler, tilstrekkelig til forsvarlig å ivareta sikkerhet og framkommelighet på offentlig veg som krysser under overgangsbruer eller over vegunderganger som er riksveg.

Etter etableringen av Nye Veier AS 1. januar 2016 og reformene i vegsektoren 1. januar 2020 bør det imidlertid etter direktoratets mening vurderes nærmere om bestemmelser som i dag er regulert i instruksjoner og avtaler, skal reguleres i forskrift som også omfatter overgangsbruer og vegunderganger som er riksveg. En nærmere vurdering følger i kapittel 4.4.

Kommunal veg

Tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav i regelverket som gjelder ved prosjektering, bygging, vedlikehold, drift og annen forvaltning av overgangsbruer og vegunderganger som etter veglova er klassifisert som kommunal veg, er etter Vegdirektoratets vurdering ikke tilstrekkelige til å ivareta sikkerhet og framkommelighet på kommunale overgangsbruer og vegunderganger.

Regelverket er heller ikke tilstrekkelig til at sikkerhet og framkommelighet på riksveg og fylkesveg som går under eller over kommunale overgangsbruer eller vegunderganger, blir forsvarlig ivaretatt. At Statens vegvesen og noen fylkeskommuner har sett seg nødt til å gjennomføre og bekoste vedlikehold av kommunale overgangsbruer, samt utbedre dem, er etter direktoratets vurdering ikke nødvendigvis et utslag av feil praktisering av gjeldende regelverk. Det er heller et utslag av at tilstrekkelig bindende regelverk for de kommunale overgangsbruene og vegundergangene mangler eller er mangelfullt.

Vegdirektoratet mener det er behov for å vurdere nærmere bestemmelser med tekniske, funksjonelle og prosesskrav for overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg, for å ivareta forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på offentlig veg som krysser under eller over disse bruene og undergangene. Slike vurderinger følger nedenfor i kapittel 4.2.

I forslaget til forskrift om vegdata og trafikkinformasjon (se kapittel 1.1. er det foreslått at kommunene skal være omfattet av kravene til å innhente og formidle data om tilstand og bruksklasse for bru og vegunderganger med tilhørende dokumentasjon. Dersom dette forslaget blir vedtatt vil kommunene ha plikt til å levere data om kommunale bruer og vegunderganger til NVDB/

Brutus. Fylkeskommuner, Statens vegvesen og Nye Veier AS, redningsetater, og samfunnet ellers, vil da få tilgang i nasjonale registre med kvalitetssikrede data om konstruksjon og tilstand for kommunale overgangsbruer og vegunderganger. Dermed vil de bedre kunne vurdere og ivareta sikkerhet og framkommelighet på riks- eller fylkesveg som krysser under/over kommunale overgangsbruer/vegunderganger.

4.2. Vegdirektoratets vurdering av behov for forskrift som nærmere regulerer inspeksjon og godkjenning av teknisk plan for bygging, forvaltning m.m. av overgangsbru og vegundergang som er kommunal veg.

4.2.1. Vurderinger og forslag når kommunal overgangsbru og vegundergang går over eller under riks- eller fylkesveg.

Som omtalt i kapittel 4.1.4 er Vegdirektoratets vurdering at kommunale overgangsbruer og vegunderganger ikke omfattes av tilstrekkelige bindende tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav for å ivareta forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på riksveger og fylkesveger som går over/under kommunale overgangsbruer/vegunderganger.

Statens vegvesen og fylkeskommuner har som nevnt i kapittel 1.2, gjennom mange år erfart at relativt mange kommuner ikke har prioritert tilstrekkelige med midler og andre ressurser til inspeksjon, vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer. Årsakene til kommuners manglende prioritering kan være sammensatt.

Når prioriteringene knyttet til vedlikehold og utbedring er utilstrekkelige over mange år, vil bruene gradvis forfalle med den konsekvens at bæreevnen i brua reduseres. Videre kan det føre til at sikkerheten i rekkverk og annet sikringsutstyr svekkes og deler av betong eller andre materialer i overgangsbrua kan løsne og falle ned på underliggende veg. Slikt nedfall kan få meget alvorlige konsekvenser for kjørende, syklende, gående og andre på underliggende veg. Forfallet vil kunne få enda større konsekvenser dersom en kommunal overgangsbru bryter sammen når en fullastet tømmerbil kjører over den, eller at rekkverk på brua ikke tåler en påkjøring og kjøretøy kjører utfor og faller ned på underliggende riks- eller fylkesveg.

Tilsvarende situasjon som for overgangsbruer vil kunne oppstå dersom en kommunal vegundergang under riks- og fylkesveg svikter, i verste fall bryter sammen når eksempelvis en fullastet tømmerbil kjører bortetter riksvegen eller fylkesvegen.

Etter Vegdirektoratets syn er de eksempelvis situasjonene over, uakseptable. Dette har medført behovet til Statens vegvesen og fylkeskommuner for å gjennomføre og dels bekoste tiltak på kommunale overgangsbruer. Tiltakene har vært gjort av hensyn til sikkerhet og framkommelighet for trafikanter på underliggende riks- og fylkesveg.

For å ivareta forsvarlig sikkerhet og tilfredsstillende framkommelighet for trafikanter og andre som ferdes eller oppholder seg på offentlige veger som krysser over eller under hverandre, er det etter Vegdirektoratets vurdering nødvendig med like tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav for likeartede overgangsbruer og vegunderganger, uavhengig av om bruer eller underganger er del av kommunal veg, fylkesveg eller riksveg. Like krav for likeartede bruer må etter Vegdirektoratets vurdering gjelde både ved prosjektering, bygging, inspeksjon, drift og vedlikehold, for at overgangsbruer og vegunderganger på offentlig veg over tid skal være sikre og effektive å ferdes på. Slike krav er også nødvendige av hensyn til ferdsel på offentlig veg som krysser over eller under slike underganger eller bruer. Kravene til teknisk og funksjonell standard og prosesskravene må være like, samtidig som at de må kunne tilpasses om det er en bru eller undergang eksempelvis bare for gående og syklende eller en bru/ undergang for kjøretøyer, herunder tungtransport.

Etter direktoratets vurdering vil slike like krav som forsvarlig ivaretar sikkerhet og framkommelighet på offentlig veg, mest hensiktsmessig kunne innføres ved at kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- eller fylkesveg, også omfattes av bruforskrift for fylkesveg, og som ved instruks og avtale brukes som minstekrav på riksveg. De tekniske og funksjonelle kravene og prosesskravene er i regelverket tilpasset hva slags bru eller undergang det gjelder. Regelverket gjelder både prosjektering, bygging, inspeksjon, drift vedlikehold og forvaltning, noe som etter Vegdirektoratets vurdering er nødvendig for å kunne ivareta forsvarlig sikkerhet og framkommelighet over tid når offentlige veger krysser hverandre med overgangsbru eller vegundergang.

For å ivareta nødvendig sikkerhet og framkommelighet på offentlig veg og ut fra beskrivelse og vurderinger over, foreslår Vegdirektoratet at virkeområdet til FOR-2014-09-02-1128 Bruforskrift for fylkesveg utvides til også å omfatte riksveg og kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under riksveg eller fylkesveg.

Direktoratet har ved sin vurdering sett hen til og avveid prinsippet om kommunesektorens behov for handlefrihet¹¹ opp mot trafikantenes behov for forsvarlig sikkerhet og framkommelighet og retningslinjer for statlig styring av kommunesektoren.

4.2.2. Vurderinger og forslag når kommunal overgangsbru og vegundergang går over eller under kommunale veger.

I tillegg til kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under riksveg eller fylkesveg, er det på kommunal veg et stort antall slike bruer og underganger som går over eller under kommunal veg. Spørsmålet er om forslaget om å utvide bruforskriftens virkeområde til å gjelde kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under riks- eller fylkesveg også bør gjelde når kommunale overgangsbruer og vegunderganger går over eller under kommunal veg?

Sentralt også her er prinsippet om kommunesektorens handlefrihet og gjeldende retningslinjer for statlig styring av kommunesektoren, som må vurderes opp mot trafikantenes behov for forsvarlig sikkerhet og framkommelighet.

Etter Vegdirektoratets vurdering taler hensynet til sikkerhet og framkommelighet for trafikanter og andre som ferdes på det kommunale vegnettet, for at regelverket bør gjelde alle kommunale overgangsbruer og vegunderganger, uavhengig av om de krysser riksveg, fylkesveg eller kommunal veg.

Det kommunale vegnettet har imidlertid i betydelig grad en annen og mer lokal funksjon og ofte mindre trafikk, bortsett fra i større byer og enkelte andre steder. Med unntak for noen kommunale veger er det også færre tunge kjøretøyer som regelmessig bruker det kommunale vegnettet. Mange kommunale veger har normalt lavere fartsgrenser enn riksveg og fylkesveg. Med forbehold om enkelte kommunale veger, er det etter Vegdirektoratets vurdering samlet sett mindre risiko for alvorlige ulykker med personskade og store materielle skader når en kommunal overgangsbru eller vegundergang krysser annen kommunal veg, enn når slik overgangsbru eller undergang krysser riks- eller fylkesveg. Vegdirektoratet foreslår derfor i denne omgang at virkeområdet i bruforskrift for fylkesveg ikke utvides til å omfatte kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under andre kommunale veger.

¹¹ Jf. Bl.a. Innst. S Nr. 166 (2006-2007) og Ot.prp. nr. 68 (2008-2009)

Med uttrykket «i denne omgang» mener Vegdirektoratet at det kan være nødvendig å utvide virkeområdet til bruforskrift for fylkesveg til å omfatte kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under annen kommunal veg. Før en slik utvidelse eventuelt foreslås er det direktoratets vurdering at spørsmålet først må utredes grundigere for å klarlegge behov, omfang, nytte m.m. Inntil videre vil bruforskrift for fylkesveg, vegnormaler etter veglova og retningslinjer og veiledere i Statens vegvesens håndbøker være gode hjelpemidler som kommunene etter direktoratets syn bør fortsette å benytte. Dette vil etter direktoratets syn bidra til å ivareta sikkerhet og framkommelighet knyttet til kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser annen kommunal veg.

Vegdirektoratet foreslår i dette høringsnotatet at virkeområdet til bruforskrift for fylkesveg som gjelder alle bruer og vegunderganger på fylkesveg, utvides til å omfatte alle bruer på riksveg og kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg. Blir forslaget vedtatt innebærer det at bruer og vegunderganger på offentlig veg, med unntak for de kommunale bruene og undergangene som faller utenfor forslaget, omfattes av ett og samme regelverk med hensyn til sikkerhet og framkommelighet. Det er ønskelig med synspunkter fra høringsinstansene om deres behov for at bruforskrift for fylkesveg utvides til å omfatte mer av det kommunale vegnett, enn det som er foreslått i dette høringsnotatet.

4.3 Vegdirektoratets vurdering av behov for forskrift om inspeksjon, godkjenning av teknisk plan for bygging, forvaltning m.m. av overgangsbru og vegundergang som er fylkesveg.

Det vises til beskrivelse og vurderinger i kapittel 4.1.

Etter Vegdirektoratets vurdering er det som nevnt ikke behov for bestemmelser utover de som gjelder i dag for fylkesveg for forsvarlig å ivareta sikkerhet og framkommelighet på offentlig veg som går under overgangsbruer eller over vegunderganger som er fylkesveg, jf. kapittel 4.1.4.

4.4. Vegdirektoratets vurdering av behov for forskrift om inspeksjon, godkjenning av teknisk plan for bygging, forvaltning m.m. av overgangsbru og vegundergang som er riksveg

Det vises til beskrivelse og vurderinger i kapittel 4.1.

Etter Vegdirektoratets vurdering er det som nevnt ikke behov for bestemmelser med tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav utover de som gjelder for riksveg i dag for forsvarlig å ivareta sikkerhet og framkommelighet på offentlige veger som går over eller under overgangsbruer eller vegunderganger som er riksveg, jf. kapittel 4.1.4.

Etter Vegdirektoratets vurdering kan imidlertid dagens bestemmelser for riksveg, som dels følger av lov, forskrift og vegnormaler og dels av instruksjoner og avtaler, framstå som uoversiktlige. Etter etableringen av Nye Veier AS 1. januar 2016 og reformene i vegsektoren 1. januar 2020, kan de samlede bestemmelsene for riksveg også framstå som uoversiktlig for Statens vegvesen og Nye Veier AS, særlig når det gjøres endringer i instruksjoner og avtaler. Etter direktoratets vurdering er det derfor behov for å vurdere om bestemmelser som følger av interne instruksjoner i Statens vegvesen og avtaler mellom Statens vegvesen og Nye Veier AS bør forskriftsfestes.

Vegdirektoratet har vurdert om en forskriftsfesting av bestemmelser som følger av interne instruksjoner og avtaler skal begrenses til riksvegbruer og vegunderganger som krysser over eller under fylkesveg og kommunal veg. Etter direktoratets vurdering vil en slik begrensning øke og ikke redusere uklarheter

om hvilke bestemmelser som gjelder for riksveg. Ettersom interne instruksjoner og avtaler knyttet til bruforskrift for fylkesveg fastsetter at forskriftenes bestemmelser skal følges for hele riksvegnettet, er det etter direktoratets mening ikke ønskelig eller nødvendig med en slik begrensning. Utvidelse av virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til å gjelde all riksveg er etter Vegdirektoratets vurdering i all hovedsak bare en forskriftsfesting av bestemmelser som Statens vegvesen og Nye Veier AS allerede følger opp på riksveg. Vegdirektoratet foreslår derfor at virkeområdet til bruforskrift for fylkesveg utvides til å gjelde for hele riksvegnettet.

Etter Vegdirektoratets vurdering har en utvidelse av virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til å gjelde for hele riksvegnettet, ikke negative økonomiske og administrative konsekvenser for verken Statens vegvesen eller Nye Veier AS. I praksis innebærer det som nevnt at de to organisasjonene i all hovedsak fortsetter å følge bestemmelsene i bruforskrift for fylkesveg slik de gjør i dag. Det formelle grunnlaget for å følge bestemmelsene er imidlertid forskrift og ikke interne instruksjoner og avtaler.

Ved å utvide virkeområdet til bruforskrift for fylkesveg til å omfatte riksveg og kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under riks- og fylkesveg, vil like tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav gjelde for en betydelig del¹² av det offentlige vegnettet. Direktoratet vil peke på at dette vegnettet for mange trafikanter framstår som et sammenhengende offentlig transportvegnett. Det sammenhengende offentlige transportvegnettet vil med forslaget være underlagt like tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav når det gjelder overgangsbruer og vegunderganger, uavhengig av vegklasse.

Like tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav i en felles forskrift slik som foreslått, vil etter Vegdirektoratets vurdering være et effektivt virkemiddel både for staten, fylkeskommunene og kommunen for å ivareta forsvarlig sikkerhet og god og forutsigbar framkommelighet, når offentlige veger som utgjør i et samlet og sammenhengende transportvegnett krysser hverandre.

Et helhetlig regelverk vil etter direktoratets vurdering også kunne bidra til et mer sikkert, forutsigbart og effektivt offentlig vegnett for næringslivet. Det samme vil gjelde for annen transport av personer enten de kjører bil, sykler eller går, kollektivtransport, utrykningskjøretøyer og annen vegtransport. Et helhetlig regelverk vil også tilrettelegge for likebehandling av like saker i vegadministrasjonene som skal praktisere regelverket.

Ut fra vurderingene over foreslår Vegdirektoratet at virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg utvides til også å gjelde riksveg. Den foreslåtte utvidelsen gjelder både riksveg Statens vegvesen og Nye Veier AS har ansvar for.

4.5 Vurdering av behov for å kunne gi pålegg om å gjennomføre tiltak på overgangsbruer og vegunderganger på det offentlige vegnettet

Samferdselsdepartementet ber i oppdragsbrevet Vegdirektoratet vurdere om forskrift som regulerer ansvarsforhold knyttet til overgangsbruer på det offentlige vegnettet, også bør regulere pålegg om gjennomføring av tiltak på overgangsbruer over offentlig veg når dette er nødvendig av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på underliggende veg. Vurderingene omfatter også vegunderganger, jf. kapittel 1.3.

¹² Ca. 55. 000 km.

4.5.1 Nærmere om behov for å kunne gi pålegg om tiltak m.m. knyttet til riksveg

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerhet knyttet til riksvegene, jf. veglova §§ 11 a og 11 b. Vegtilsynet kan etter veglova § 11 d pålegge retting innenfor gitte frister, og etter § 11 e treffe vedtak om tvangsmulkt dersom pålegg ikke blir fulgt opp av Statens vegvesen eller Nye Veier AS innen den frist som Vegtilsynet har satt. Etter Vegdirektoratets vurdering er det ikke behov for andre bestemmelser som regulerer pålegg om tiltak og sanksjoner knyttet til overgangsbruer og vegunderganger som er riksveg.

Det bør også nevnes at Statens havarikommisjon for transport i tillegg gir tilrådninger knyttet til alvorlige ulykker på riksveg. Statens vegvesen og Nye Veier AS følger opp disse tilråkningene med nødvendige tiltak på riksveg, med rapportering til Vegtilsynet.

4.5.2 Nærmere om behov for å kunne gi pålegg om tiltak m.m. knyttet til fylkesveg

Vegtilsynets formelle kompetanse er avgrenset til tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS når det gjelder riksveg. Vegtilsynet fører ikke tilsyn med fylkeskommunene når det gjelder fylkesveg. Statens havarikommisjon for transport gir tilrådninger knyttet til alvorlige ulykker på fylkesveg. Det må kunne legges til grunn at fylkeskommunene følger opp disse tilråkningene.

Etter Vegdirektoratets vurdering er den eksterne kontroll av fylkeskommuners oppfølging av tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav som skal bidra til forsvarlig sikkerhet og framkommelighet knyttet til fylkeskommunale overgangsbruer og vegunderganger begrenset. Det er ikke krav om eller tilsyn med om fylkeskommunene har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerheten knyttet til fylkesveger, slik det er på riksveg etter veglova §§ 11 a og 11 b. Etter det Vegdirektoratet kjenner til fører ikke Statsforvalteren tilsyn med fylkeskommunene med fokus på trafiksikkerhet og framkommelighet på fylkesveg. Fra 1. januar 2020 ble ordningen med felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveg på regionalt nivå, avvirket og erstattet med ti nyopprettede vegadministrasjoner i fylkeskommunene.

Forfallet på fylkesveg er til dels betydelig. Fylkeskommunale overgangsbruer og vegunderganger er ikke skjermet fra dette forfallet.

Vegdirektoratet utelukker derfor ikke at det framover kan oppstå situasjoner der teknisk standard og tilstand for noen fylkeskommunale overgangsbruer og vegunderganger blir så dårlig at det går utover sikkerhet og framkommelighet både på fylkeskommunale overgangsbruer og vegunderganger og på offentlig veg som krysser under eller over slike bruer og underganger. Skulle slike situasjoner oppstå vil det være naturlig at forholdet tas opp enten av Statens vegvesen eller berørt kommune med sikte på at fylkeskommunen gjennomfører nødvendige tiltak. Dersom fylkeskommunen ikke etterkommer en slik anmodning og gjennomfører nødvendige tiltak i tide, kan det være aktuelt at Statens vegvesen fatter vedtak etter vegtrafikkloven § 7 om midlertidig å regulere, eller stenge trafikken på aktuell fylkeskommunal overgangsbru eller vegundergang.

Vegdirektoratet har vurdert om det er nødvendig å innføre bestemmelser som gir Statens vegvesen eller annen myndighet, hjemmel til å pålegge aktuell fylkeskommune å utføre fysiske tiltak. Etter direktoratets vurdering bør Statens vegvesens hjemmel etter vegtrafikkloven til å vedta trafikkregulerende tiltak på fylkesveg, i første omgang være tilstrekkelige til å ivareta sikkerhet og akseptabel framkommelighet på offentlig veg knyttet til fylkeskommunale overgangsbruer og vegunderganger. Skulle de trafikkregulerende tiltakene vise seg å være utilstrekkelige, vil Vegdirektoratet anbefale at det vurderes å utvide virkeområdet i veglova kapittel II A Tilsyn med

riksveg, til også å gjelde tilsyn med fylkeskommunale overgangsbruer og vegunderganger, eventuelt fylkesveg i sin helhet.

Direktoratet har ved vurderinger og forslag også i denne forbindelse sett hen til og avveid prinsippet om kommunesektorens handlefrihet¹³ og retningslinjer for statlig styring av kommunal sektor, opp mot trafikantenes behov for forsvarlig sikkerhet og framkommelighet.

4.5.3 Nærmere om behov for å kunne gi pålegg m.m. knyttet til kommunal veg.

Vegtilsynets formelle kompetanse er som nevnt avgrenset til tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS på riksveg. Vegtilsynet fører dermed ikke tilsyn med kommunene på kommunale veier. Statens havarikommisjon for transport gir tilrådninger knyttet til alvorlige ulykker på kommunal veg.

Den tekniske standarden og tilstanden på ganske mange kommunale overgangsbruer og vegunderganger er etter Vegdirektoratets vurdering allerede så lav at det kan være behov for snarlige tiltak på en del overgangsbruer og vegunderganger for å ivareta forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende riks- eller fylkesveg. I disse tilfellene er det etter Vegdirektoratets vurdering behov for å forskriftsfeste at Statens vegvesen for riksveg og fylkeskommunen for fylkesveg, kan av hensyn til nasjonale mål og trafikksikkerhet gi aktuell kommune pålegg om å gjennomføre inspeksjon innenfor nærmere angitte frister for aktuell kommunal bru eller vegundergang.

Dersom inspeksjon og andre nødvendige undersøkelser avdekker at det er behov for å gjennomføre tiltak på en kommunal overgangsbru eller vegundergang for å ivareta forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende veg, foreslår Vegdirektoratet at Statens vegvesen for riksveg gis hjemmel til å kunne pålegge aktuell kommune å gjennomføre fysiske og/eller trafikkregulerende tiltak knyttet til kommunal overgangsbru eller vegundergang innen en fastsatt frist. Dette så langt tiltak er nødvendig av hensyn til forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende riksveg. Vegdirektoratet avgjør hva som er nødvendig tiltak. Videre foreslår direktoratet at fylkeskommuner gis tilsvarende hjemmel for fylkesveg.

I henhold til gjeldende bestemmelser dekker kommunene utgifter etter veglova § 20 til å gjennomføre inspeksjon og fysiske og/eller trafikkregulerende tiltak på kommunal overgangsbru og vegundergang.

Vegdirektoratet legger til grunn at kommuner gjennomfører pålegg om inspeksjon og fysiske og trafikkregulerende tiltak.

Dersom kommunen ikke følger opp Statens vegvesens eller fylkeskommunens pålegg innen fastsatt frist, foreslår Vegdirektoratet at Statens vegvesen gis hjemmel til å gjennomføre inspeksjon og andre undersøkelser knyttet til aktuell kommunal overgangsbru og vegundergang som krysser riksveg. Kommunen skal på forhånd varsles med anledning til å uttale seg. Statens vegvesens inspeksjon og undersøkelser skal begrenses til det som er nødvendig for å ivareta forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende riksveg. Vegdirektoratet foreslår at fylkeskommunene gis tilsvarende hjemmel til å gjennomføre inspeksjon og undersøkelser på aktuell kommunal overgangsbru eller vegundergang som krysser fylkesveg, for å ivareta forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende fylkesveg. Kommunen forpliktes til å betale Statens

¹³ Jf. Innst. S nr. 166 (2006-2007) og Ot.prp. nr. 68 (2008-2009)

vegvesens og fylkeskommunens kostnader med inspeksjon og andre undersøkelser. Kommunens kostnadsansvar følger også av veglova § 20 første ledd.

Dersom det viser seg at flere kommuner mot formodning ikke følger pålegg fra Statens vegvesen eller fylkeskommune om å gjennomføre tiltak, anbefaler Vegdirektoratet at det vurderes å utvide virkeområdet i veglova kapittel II A *Tilsyn med riksveg* til også å omfatte tilsyn med kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riksveg eller fylkesveg.

Med henvisning til kapittel 4.2.1 foreslår Vegdirektoratet at bestemmelser om pålegg til å gjennomføre inspeksjoner og fysiske tiltak og/eller trafikkregulerende tiltak innarbeides i forslag til bruforskrift for offentlig veg. Likeså foreslås det at det i bruforskriften innarbeides bestemmelser som gir Statens vegvesen og fylkeskommuner for henholdsvis riksveg og fylkesveg rett til å gjennomføre inspeksjon og undersøkelser på kommunenes kostnad, dersom kommunen ikke etterkommer pålegg innen fastsatt frist.

Vegdirektoratet har ved vurderinger og forslag sett hen til kommuneloven kapittel 2 og avveid prinsippet om kommunesektorens handlefrihet¹⁴ og retningslinjer for statlig styring av kommunal sektor, opp mot trafikantenes og samfunnets behov for forsvarlig sikkerhet og framkommelighet også på kommunal veg.

Etter direktoratets vurdering vil konsekvensene for trafikanter på riksveg og fylkesveg kunne være meget store dersom en kommunal overgangsbru eller vegundergang over eller under riks- eller fylkesveg, svikter på grunn av mangler ved konstruksjonen eller vedlikeholdet, jf. omtale i kapittel 1.2 og 4.2.1. Ut fra en slik vurdering er det Vegdirektoratets oppfatning at hensynet til trafikantenes sikkerhet på riks- og fylkesveg må gis prioritet selv om det fører til en reduksjon i kommunenes handlefrihet. I avveiningen er det også sett hen til samfunnets kostnader knyttet til trafikkulykker og langtidsvirkninger, som at mennesker i kortere eller lengre tid for eksempel er ute av arbeidslivet som følge av en ulykke, samt konsekvenser stengte veier kan ha for bl.a. samfunnskritiske funksjoner, f.eks. som følge av lange omkjøringsveier eller isolering av lokalsamfunn. Etter direktoratets vurdering vil reduksjonen i kommuners handlefrihet kompenseres noe ved at reglene som foreslås vil kunne bidra til bedre sikkerhet og framkommelighet for kommunens innbyggere på kommunale overgangsbruer og vegunderganger.

4.6 Merknader til de enkelte bestemmelsene i forslaget til endringer i FOR-2014-09-02-1128 *Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg)*

Til forskriftens navn

Tittelen på forskriften endres slik at det av tittelen framgår at forskriften også vil omfatte riksveg og overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og går over eller under riks- og fylkesveg. Forskriftens navn foreslås endret til: *Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på **offentlig veg** (bruforskrift for offentlig veg)*

¹⁴ Jf. Innst. S nr. 166 (2006-2007) og Ot.prp. nr. 68 (2008-2009)

Til § 1 Formål

Forskriftens formål endres til også å omfatte riksveg og overgangsbru og vegunderganger som er kommunal veg og som går over eller under riksveg og fylkesveg.

Til endringer i § 2 Virkeområde

Første ledd: Virkeområdet til bruforskrift for fylkesveg i dag er bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon i fylkesvegnettet. Forskriftens virkeområde foreslås endret slik at den også omfatter bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon i riksvegnettet og overgangsbru og vegunderganger som er kommunal veg og som går over eller under riksveg og fylkesveg.

En slik utvidelse av forskriftens virkeområde vil innebære at både Statens vegvesen og Nye Veier AS, vil bli omfattet av blant annet forskriftens bestemmelser i § 4 om kontroll og godkjenning ved prosjektering og bygging av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon og forskriftens bestemmelser i § 5 om forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon.

Utvidelsen av virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til å gjelde for riksveg, er i all hovedsak en forskriftsfesting av bestemmelser som i dag følger av interne instruksjoner for Statens vegvesen og av avtaler mellom selskapet og Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet for Nye Veier AS.

Utvidelsen av virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til å omfatte overgangsbru og vegunderganger som etter veglova er kommunal veg og som krysser riks- og fylkesveg, vil innebære at disse bruene og undergangene kommer inn under bestemmelsen i forskriftens §§ 4 og 5 på linje med tilsvarende bru og underganger som er fylkesveg og riksveg. Det vil medføre at overgangsbru og vegunderganger på kommunal veg som krysser over eller under riks- eller fylkesveg, blir prosjektert, bygd og forvaltet etter samme regelverk som tilsvarende overgangsbru og vegunderganger på fylkesveg og riksveg.

Utvidelsen av bruforskriftens virkeområde på kommunal veg er avgrenset til kommunale overgangsbru og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg og er kommunal veg etter veglova. Andre kommunale overgangsbru og vegunderganger vil ikke bli omfattet av bruforskrift for offentlig veg.

Et likt og samlet regelverk for riksveg, fylkesveg og de nevnte kommunale overgangsbruene og vegundergangene vil bidra til økt sikkerhet og framkommelighet på et samlet vegnett bestående av riksveg, fylkesveg og nevnte kommunale overgangsbru og vegunderganger.

Andre ledd: er nytt og fastlegger forskriftens virkeområde til også å omfatte at Statens vegvesen for riksveg og fylkeskommunen for fylkesveg kan gi en kommune pålegg om å gjennomføre inspeksjon og tiltak på overgangsbru eller vegundergang som er kommunal veg og som krysser over eller under riks- eller fylkesveg. Dette så langt det er nødvendig av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende riks- eller fylkesveg. Dersom kommune innen fastsatt frist ikke gjennomfører inspeksjon kan Statens vegvesen og fylkeskommunen gjennomføre inspeksjon og andre undersøkelser som er nødvendig på kommunens kostnad.

Bestemmelsen er tatt inn fordi konsekvensene for trafikantene på riks- og fylkesveg og samfunnet ellers, vil kunne være meget store dersom en overgangsbru eller vegundergang på offentlig veg svikter eller deler av en overgangsbru (eksempelvis en betongbit) løsner og faller ned på underliggende riks- eller fylkesveg og treffer en bil i fart eller en fotgjenger, sykelist eller annen trafikant. For riksveger er det etablert et uavhengig tilsyn (Vegtilsynet), og på fylkesveg gitt bestemmelser med adgang for Statens vegvesen til å fatte vedtak etter vegtrafikkloven, for å ivareta

forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på over- eller underliggende offentlig veg. Tilsvarende bestemmelser finnes ikke for kommunal veg.

Nytt andre ledd gjelder bare for overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som krysser over eller under riks- eller fylkesveg. Bruforskrift for offentlig veg gjelder dermed ikke for andre bruer eller vegunderganger som er kommunal veg.

Tredje ledd: Andre ledd i någjeldende bruforskrift for fylkesveg blir tredje ledd i bruforskrift for offentlig veg.

Til endring i § 3 Definisjoner

Strekpunkt tre og fire er nye. Ved å utvide virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til å omfatte overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som krysser over eller under riks- og fylkesveg, tilpasses definisjonene denne utvidelsen. Någjeldende strekpunkter tre, fire, fem og seks flyttes og blir nye strekpunkter fem, seks, syv og åtte.

Til endringer i § 4 Kontroll og godkjenning ved prosjektering og bygging av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon

Endring i § 4 Første ledd: I § 4 1. ledd i gjeldende bruforskrift for fylkesveg sies at «Vegdirektoratet kontrollerer prosjekteringsmateriale og godkjenner arbeidstegninger». Begrepet arbeidstegninger peker på tegninger i papirformat. Byggebransjen digitaliseres og arbeidstegninger i papirformat blir et u hensiktsmessig begrep. Ordlyden i forskriften foreslås derfor endret ved å erstatte arbeidstegninger med arbeidsgrunnlag.

Endring i § 4 tredje ledd: Virkeområdet til forskrift for fylkesveg utvides til også å omfatte riksveg og overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg, jf. kommentarer til forskriftens § 2 første ledd. Paragraf 4 tredje ledd endres derfor slik at det også omfatter riksveg og overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som går over eller under riksveg og fylkesveg.

Til endring i § 5 Forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon.

Endring i § 5 første ledd: Virkeområdet til forskrift for fylkesveg utvides til også å omfatte riksveg og overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som går over eller under riks- og fylkesveg, jf. kommentarer til forskriftens § 2 første ledd. Paragraf 5 første ledd endres derfor slik at den også omfatter riksveg og overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som går over eller under riksveg og fylkesveg.

Endring i § 5 andre ledd: Vegdirektoratet kan etter § 5 første ledd i bruforskrift for fylkesveg, i vegnormal fastsette utfyllende bestemmelser for inspeksjon, drift, vedlikehold og annen forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg. Etter § 5 andre ledd skal fylkeskommunen gis anledning til å uttale seg før vegnormal fastsettes. Ved at virkeområdet til bruforskrift for fylkesveg utvides til også å omfatte bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på riksveg og kommunale overgangsbruer som krysser over eller under riks og fylkesveg, skal Nye Veier AS og kommuner som vil bli berørt av vegnormal etter § 5, gis anledning til å uttale seg før Vegdirektoratet fastsetter vegnormal.

Endring i § 5 fjerde ledd: Virkeområdet til forskrift for fylkesveg utvides til også å omfatte riksveg og overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som går over eller under riks- og fylkesveg, jf. kommentarer til forskriftens § 2 første ledd. Paragraf 5 fjerde ledd endres derfor slik at

det også omfatter riksveg og overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som går over eller under riksveg og fylkesveg.

Siste setning i dagens forskrift § 5 fjerde ledd er delt i to. Det er en redaksjonell endring knyttet til at forskriften foreslås å omfatte også riksveg og nevnte overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg.

Ny § 5 femte ledd:

Forslag til ny § 5 femte ledd gir Statens vegvesen hjemmel til å pålegge kommune å gjennomføre inspeksjon og gjennomføre tiltak på overgangsbru og vegundergang som er kommunal veg og som går over eller under riksveg, når det er nødvendig av hensyn til forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende riksveg. Fylkeskommune kan gi kommune tilsvarende pålegg av hensyn til forsvarlig sikkerhet og framkommelighet på fylkesveg.

Bestemmelsen er som nevnt i kommentaren til § 2 tatt inn fordi konsekvensene for trafikantene på riks- og fylkesveg og samfunnet vil kunne bli meget store dersom en overgangsbru eller vegundergang på offentlig veg svikter eller deler av en overgangsbru løsner og faller ned på underliggende riks- eller fylkesveg og treffer en bil, fotgjenger eller syklist. Tilsvarende vil det kunne føre til trafikale utfordringer ved at underliggende veg blir stengt og sammenrast eller defekt bru ikke kan benyttes. Særlig utfordrende er dette for samfunnskritiske funksjoner.

For riksveg fører Vegtilsynet tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS har og bruker nødvendige styringssystemer for å ivareta sikkerhet på riksvegene. Ved avvik kan tilsynet gi Statens vegvesen og selskapet pålegg om å rette avviket og eventuelt ilegge gebyr om retting ikke har skjedd innen fastsatt frist. På fylkesveg kan Statens vegvesen etter vegtrafikkloven vedta regulering av trafikken, i ytterste fall stenge en fylkeskommunal overgangsbru eller vegundergang, dersom det er nødvendig av hensyn til sikkerheten på over- eller underliggende offentlig veg. Tilsvarende uavhengig tilsynsorgan eller annet forvaltningsorgan, finnes ikke for overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og går over eller under riks- og fylkesveg.

For å ivareta sikkerhet og framkommelighet på riksveg og fylkesveg som går under eller over kommunale overgangsbruer og vegunderganger, er det derfor i § 5 femte ledd foreslått at Statens vegvesen og fylkeskommune kan pålegge kommune å gjennomføre inspeksjon og gjennomføre tiltak på overgangsbruer og vegunderganger som nevnt.

Det kan ikke pålegges tiltak for andre kommunale overgangsbruer og vegunderganger enn de som krysser over eller under riksveg eller fylkesveg. Pålegg kan heller ikke gå lenger enn det som er nødvendig for å ivareta sikkerhet og framkommelighet på riksveg eller fylkesveg. Pålegg kan gis for de overgangsbruer og vegunderganger som er regnet som kommunal veg etter veglova. Private overgangsbruer og vegunderganger er ikke omfattet av forskriften.

Før Statens vegvesen eller fylkeskommune gir pålegg til en kommune om å gjennomføre inspeksjon eller gjennomføre tiltak skal kommunen varsles skriftlig og gis rimelig frist til å uttale seg. Hva som er rimelig frist, vil avhenge blant annet av hvor presserende iverksettelsen av tiltaket anses å være, for å opprettholde eller gjenopprette/ bedre sikkerhet og framkommelighet på riksvegen eller fylkesvegen. Er sikkerhet og framkommelighet allerede redusert på grunn av en uforutsett hendelse (påkjørrelse, flom, skred mm) knyttet til den kommunale overgangsbrua eller vegundergangen, kan fristen måtte være kort.

Statens vegvesen utøver myndighet etter den foreslåtte bestemmelsen også for riksveg som Nye Veier AS har ansvaret for.

Ny § 5 sjette ledd:

I sjette ledd foreslås at Statens vegvesen eller fylkeskommune gis hjemmel til å gjennomføre nødvendige registreringer og analyser og inspeksjon av kommunal overgangsbru og vegundergang som krysser over eller under riksveg eller fylkesveg, dersom kommunen ikke følger opp pålegg som Statens vegvesen eller fylkeskommune har gitt etter § 5 femte ledd.

Sjette ledd er en bestemmelse som bare kommer til anvendelse dersom en kommune ikke etterkommer pålegg etter femte ledd innenfor de frister som er satt i pålegget. At bestemmelsen i utgangspunktet er en unntaksbestemmelse er basert på en oppfatning om at kommuner vil gjennomføre pålegg innenfor de frister som er satt, eventuelt ta opp med Statens vegvesen eller fylkeskommune muligheten for fristforlengelse dersom det er nødvendig.

Registreringer og analyser og inspeksjon vil kunne omfatte grunnundersøkelser, drenering, undersøkelser av fundamenter og prøver av betong, armering, bærekabler og annet i eller rundt den kommunale overgangsbrua eller vegundergangen som kan ha betydning for sikkerhet og framkommelighet på riksveg eller fylkesveg som krysser under eller over aktuell kommunal overgangsbru eller vegundergang. Registreringer, analyser og inspeksjon vil også omfatte rekkverk og annet utstyr som har betydning for sikkerhet og framkommelighet på under- og overliggende riksveg og fylkesveg. I noen tilfeller kan det være behov for å avklare virkninger på bru og undergang av hendelser som påkjørsel, naturhendelser og andre uønska hendelser som kan ha konsekvenser for sikkerhet og framkommelighet på under- og overliggende riksveg og fylkesveg.

Statens vegvesens og fylkeskommunes registreringer, analyser og inspeksjon kan ikke gå lenger enn det som er nødvendig for å avklare sikkerhet og framkommelighet, og behov for eventuelle tiltak på kommunal overgangsbru eller vegundergang for å ivareta sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende riksveg eller fylkesveg.

Før Statens vegvesen eller fylkeskommune gjennomfører nødvendige registreringer, analyser og inspeksjoner, skal kommunen etter skriftlig varsel og med rimelig frist gis anledning til å uttale seg. Hva som er rimelig frist, vil avhenge blant annet av hvor presserende iverksettelsen av tiltaket anses å være, for å opprettholde eller gjenopprette/ bedre sikkerhet og framkommelighet på riksvegen eller fylkesvegen. Er sikkerhet og framkommelighet allerede redusert på grunn av en uforutsett hendelse (påkørsel, flom, skred mm) knyttet til den kommunale overgangsbrua eller vegundergangen, kan fristen være kort.

Kommunen skal dekke kostnadene som Statens vegvesen og fylkeskommunen har til nødvendig registrering, analyse og inspeksjon. Det gjelder både interne kostnader, kostnader til konsulenter og firmaer som det er nødvendig å leie inn og erstatning for eventuell skade og ulempe overfor tredjepart. I denne sammenheng vises det til kommunens kostnadsansvar for blant annet utbedring og vedlikehold av kommunal veg, herunder kommunale overgangsbruer og vegunderganger, jf. veglova § 20 første ledd annet punktum.

Statens vegvesen utøver myndighet etter denne bestemmelse også for riksveg som inngår Nye Veier AS sin portefølje.

Syvende ledd:

Någjeldende femte ledd blir nytt syvende ledd.

5. Vurdering av hjemmel for foreslåtte forskriftsendringer og forslag til ny forskrift

5.1 Hjemmel for ny forskrift om ansvarsforhold og fastsetting av vegklasse m.m. når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften)

Ny forskrift om ansvarsforhold og fastsetting av vegklasse når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften) foreslås hjemlet i veglova § 62 første ledd jf. § 2 andre ledd. Det følger av veglova § 62 første ledd at departementet kan gi forskrifter til gjennomføring og utfylling av lovens bestemmelser. Veglova § 62 første ledd tjener som naturlig forskriftshjemmel for å regulere ansvarsforholdet mellom vegmyndighetene når offentlige veger krysser hverandre.

5.2 Hjemmel for endrede og nye bestemmelser i FOR-2014-09-02-1128 Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg)

Bruforskrift for fylkesveg er fastsatt av Samferdselsdepartementet 2. september 2014. Hjemmelshenvisning i veglova er § 13, § 16 og § 62 første ledd.

6. Forholdet til EØS-retten

I henhold til norsk rett er ansvaret for det offentlige vegnettet lagt til offentlige myndigheter, dvs. til staten, fylkeskommunene og kommunene. Offentlige myndigheter står i utgangspunktet fritt til å administrere oppgaver som i henhold til den nasjonale retten er forvaltningsoppgaver. Det foreligger ingen rettsakter i EU som regulerer medlemsstatenes administrering av vegoppgaver som omfattes av dette forskriftsforslaget. Etter Vegdirektoratets vurdering reiser ikke forslagene EØS-rettslige problemstillinger.

7. Administrative og økonomiske konsekvenser

Som en del av forslaget skal det etter utredningsinstruksjonen utredes økonomiske og administrative konsekvenser. Selv om forskriftsreguleringen har som formål å korrigere praksis som ikke er i tråd med ansvarsforholdet etter veglova, vil forskriftsbestemmelser kunne bli oppfattet som nye for kommunene. Departementet har derfor bedt Vegdirektoratet å vurdere særskilt om forslaget til forskrift bør føre til at kommunal- og fylkeskommunal sektor kompenseres økonomisk som del av forslaget, se kapittel 8.

7.1 Administrative og økonomiske konsekvenser av forslag til forskrift om ansvarsforhold og fastsettelse av vegklasser m.m. når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften)

Forslaget er en forskriftsfesting av bestemmelser i Vegdirektoratets NA-rundskriv nr. 02/24 fra 2002 *Retningslinjer om ansvarsdeling for drift og vedlikehold i vegkryss*.

Bestemmelsene i forskriftsforslaget er sammenfallende med bestemmelsene i retningslinjene, men med et tillegg som regulerer fastsettelse av vegklasse dersom det er usikkerhet om en overgangsbru eller vegundergang er kommunal veg, fylkesveg eller riksveg.

Etter Vegdirektoratets vurdering vil forslaget forenkle arbeidet som vegmyndighetene har i dag med å avklare usikkerhet om vegklasse. Forslaget vil ikke føre til merarbeid eller merkostnad for noen vegmyndighet eller Nye Veier AS. Det krever heller ikke organisatoriske endringer og de samme styringssystemer og kvalitetssystemer som brukes ved klassifisering og omklassifisering kan fortsatt benyttes. Det vil heller ikke kreve at vegmyndigheter eller Nye Veier AS framskaffer ytterligere dokumentasjon enn det som gjøres i dag for å forhandle fram løsninger. Forenklingen kan derfor være tidsbesparende.

Forskriftsforslaget innebærer følgelig etter Vegdirektoratets vurdering ikke nye oppgaver eller kostnader hverken for Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene eller Nye Veier AS.

7.2 Administrative og økonomiske konsekvenser av forslag til endring i bruforskrift for fylkesveg.

Utgangspunktet er at utgifter for drift, vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer m.m. dekkes av kommunene selv, også jf. veglova § 20. I og med at Statens vegvesen og fylkeskommuner har utført og bekostet vedlikehold/utbedring av ganske mange kommunale overgangsbruer, må det antas at flere kommuner som nå selv må utføre og bekoste vedlikehold og om nødvendig utbedringer av egne overgangsbruer, får økte kostnader. Kommunene vil også få økte utgifter dersom pålegg om inspeksjon og å gjennomføre fysiske og trafikkregulerende tiltak ikke følges opp. Det er viktig å merke seg at dette er utgifter til nødvendig drift, vedlikehold og utbedringer som kommunen uansett ville hatt for å ivareta sitt ansvar som vegmyndighet etter veglova for kommunale bruer.

7.2.1 Administrative og økonomiske konsekvenser for fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier AS av at virkeområdet for bruforskrift utvides til også å gjelde riksveg.

Forslaget om å utvide virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til å omfatte riksveg, medfører ingen endringer i forskriften § 4 om kontroll og godkjenning, herunder behandling av fravik, ved prosjektering og bygging av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon. Forslaget om å kunne gi pålegg om inspeksjon og å gjennomføre fysiske og trafikkregulerende tiltak på kommunenes regning i nytt femte og sjette ledd i forskriftens § 5 gjelder ikke riksveg eller fylkesveg.

Statens vegvesen og Nye veier AS følger i dag bestemmelsene i bruforskrift for fylkesveg i henhold til instruks og avtale. Nytt femte og sjette ledd i forskriftens § 5 gjelder som nevnt ikke for riksveg og fylkesveg. Forslaget om å utvide virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til å omfatte riksveg, medfører i praksis ikke merarbeid eller merkostnad for Statens vegvesen eller Nye Veier AS.

Utvidelse av virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til også å gjelde riksveg, medfører etter Vegdirektoratets vurdering heller ikke merarbeid eller merkostnad for fylkeskommunene.

At virkeområde til bruforskrift for fylkesveg utvides til å gjelde riksveg, påfører ikke kommunene merkostnad eller merarbeid. Etter Vegdirektoratets vurdering kan endringen innebære enkelte fordeler for kommunen på grunn av mer samlet og oversiktlig regelverk på riks- og fylkesveg.

7.2.2 Administrative og økonomiske konsekvenser av at virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg utvides til å gjelde kommunale overgangsbruer og vegunderganger som er kommunal veg og som krysser over eller under riks- og fylkesveg.

Forslaget om å utvide virkeområdet i § 2 i bruforskrift for fylkesveg til også å gjelde kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under fylkesveg og riksveg, vil innebære et merarbeid og merkostnad for Statens vegvesen. Merarbeidet og merkostnaden vil være knyttet til kontroll og godkjenning og behandling av søknader om fravik etter forskriften § 4 når en kommune

skal etablere ny bru eller undergang over eller under riksveg eller fylkesveg. Merarbeid og -kostnad vil også være knyttet til forvaltning etter forskriften § 5. Det er imidlertid vanskelig å anslå hva Statens vegvesens merarbeid og -kostnad vil bestå i.

Etter Vegdirektoratets vurdering vil verken Statens vegvesen, Nye Veier AS eller fylkeskommunene pådras merarbeid eller merkostnad til å delta i kommunenes planarbeid, prosjektering og gjennomføring av bygging av ny overgangsbru eller undergang. Det er en oppgave som allerede er tillagt dem bl.a. etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

Forslaget om å utvide virkeområdet til bruforskrift for fylkesveg til også å gjelde kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg, vil etter en samlet vurdering kunne påføre Statens vegvesen og fylkeskommunene litt merarbeid og merkostnad. Etter Vegdirektoratets vurdering oppveies imidlertid dette merarbeidet og merkostnaden av fordelene som Statens vegvesen og fylkeskommunene får på riks- og fylkesveg ved at kommunene mer systematisk må foreta inspeksjon, vedlikehold og utbedring av disse kommunale overgangsbruene og vegundergangene.

Utvidelse av virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg til å omfatte kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riksveg og fylkesveg vil etter Vegdirektoratets vurdering ikke føre til nye krav eller mer arbeid og kostnad for kommunene enn det som allerede følger av pliktene som ligger til kommunene som vegmyndighet etter veglova § 9, jf. § 20. Også sett hen til prinsippet om kommunesektorens handlefrihet¹⁵ er Vegdirektoratets vurdering at kommunene ikke kan ha mykere tekniske og funksjonelle krav og prosesskrav enn det som følger av bruforskrift for fylkesveg. Forskriften legger opp til en nøktern standard og et oversiktlig regelverk med sikte på effektiv oppfølging.

Om eventuell særskilt kompensasjonsordning vises til kapittel 8.

7.2.3 Konsekvenser knyttet til nye bestemmelser om pålegg av tiltak i forskriftens § 5 nytt femte og sjetste ledd

Når det gjelder forslaget om at Statens vegvesen og fylkeskommuner kan pålegge kommune å gjennomføre inspeksjon og fysiske og trafikkregulerende tiltak, er det hensiktsmessig å skille mellom:

- merarbeid og -kostnad for Statens vegvesen, Nye Veier AS og fylkeskommunene knyttet til å fremme pålegg og
- kommunens merarbeid og -kostnad ved å gjennomføre pålegg.

Etter Vegdirektoratets vurdering vil det ikke være mer arbeid eller kostnad for fylkeskommunene og Statens vegvesen ved å forberede og fremme pålegg til kommunen om å gjennomføre tiltak, enn det er for Statens vegvesen, fylkeskommunen og Nye Veier AS i dag å avklare nødvendige tiltak med de aktuelle kommunene.

Kommunenes gjennomføring av pålagte tiltak på en overgangsbru eller vegundergang etter forskriften § 5 nytt femte ledd kan innebære endel arbeid og kostnad for kommunen som pålegget er

¹⁵ Jf. Bl.a. Innst. S Nr. 166 (2006-2007) og Ot.prp. nr. 68 (2008-2009)

rettet mot. Etter Vegdirektoratets vurdering vil imidlertid kommunens arbeid og kostnad være knyttet til at kommunen må framskynde tiltak som likevel umiddelbart eller ganske snart måtte utført. Konsekvensen av forslaget på dette punkt er derfor ikke at det fører til merarbeid og merkostnad for kommunene, men snarere omprioriteringer i kommunens budsjett. Påleggene vil skje innenfor de tekniske, funksjonelle og prosesskravene i gjeldende bruforskrift og vil derfor heller ikke føre til kostnader for kommunene utover det kommunen allerede er forpliktet til som vegmyndighet etter veglova § 9, jf. § 20. Som nevnt har kommunene et selvstendig ansvar for at utbedring og vedlikehold av kommunale overgangsbruer og vegunderganger blir foretatt.

Dersom en kommune innenfor fastsatt frist ikke gjennomfører et pålegg, kan Statens vegvesen eller fylkeskommunen på kommunens kostnad gjennomføre inspeksjon, jf. forslaget inntatt i § 5 sjette ledd. Etter Vegdirektoratets vurdering vil kostnadene som kommunen etter forslaget skal dekke, ikke være større enn det kommunen som vegmyndighet måtte dekket dersom de hadde utført inspeksjonen selv. Ved at kommunen forutsettes å dekke kostnadene til å framskaffe dokumentasjon, inspeksjon og utføre tiltak vil ikke Statens vegvesen og fylkeskommunen etter direktoratets vurdering påføres nevneverdig merkostnad etter forskriftsforslaget § 5 sjette ledd.

7.2.4 Konsekvenser for trafikanter og andre av at virkeområdet for bruforskrift for fylkesveg utvides.

Forslaget om et enhetlig og oversiktlig regelverk vil etter Vegdirektoratets vurdering ha flere positive konsekvenser både for næringslivet, ulike trafikantgrupper, alle vegmyndighetene, Nye Veier AS, konsulenter og entreprenører, se beskrivelse i kapittel 4.4. Det vil også tilrettelegge for bedre og mer enhetlige behandling av likeartede saker innenfor saksområdet, uavhengig av forvaltningsnivå og geografi.

8. Spørsmål om økonomisk kompensasjon til kommunal- og fylkeskommunal sektor

8.1 Noen utgangspunkter for vurderingene

Ansvar for hver vegmyndighet (Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene) og dels Nye Veier AS har etter veglova § 9 omfatter både planlegging, prosjektering, bygging, utbedring, vedlikehold, drift, inspeksjon m.m. av offentlig veg (riksveg, fylkesveg og kommunal veg). Til veg blir også regnet «... bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate», jf. veglova § 1 andre ledd. Vegmyndighetenes og Nye Veier AS sitt økonomiske ansvar følger av veglova § 20 første ledd, hvor det heter «*Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av riksvegar, her òg utgiftene til eigedomsinngrep. Eit statleg utbyggingsselskap for veg ber desse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for. Fylkeskommunen ber utgiftene for fylkesveg og kommunen for kommunal veg.*» Direktoratet tar videre utgangspunkt i § 20 andre ledd hvor det heter: «*Det som er fastsett i første ledd er ikkje til hinder for at vegstyremaktene i særlege høve blir samde om ei nærare fastsett fordeling når det gjeld utgifter til planlegging, bygging og utbedring av veg*».

Statens vegvesens regionvegkontorer hadde som felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveg på regionalt nivå, fram til 1. januar 2020, vedlikeholdt og i nødvendig grad rustet opp en del kommunale overgangsbruer og vegunderganger, jf. kapittel 1.2. Utgifter til vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysset riks- og fylkesveg ble ikke særskilt spesifisert i Statens vegvesens regnskaper, men normalt belastet den riks- og fylkesvegstrekning som den kommunale brua eller vegundergangen krysset over eller under. Det foreligger derfor ikke

regnskapstall som viser hvilke utgifter som Statens vegvesen og aktuelle fylkeskommuner har hatt til vedlikehold og i noen tilfeller utbedring av slike bruer og vegunderganger.

Som det framgår av tabell 2.1 foran, er det i Vegdirektoratets bruregister Brutus registrert 443 kommunale overgangsbruer som går over riks- og fylkesveg fordelt med 260 kommunale overgangsbruer/vegunderganger som krysser riksveg og 183 kommunale overgangsbruer/vegunderganger som krysser fylkesveg.

Bruarealet brukes normalt for å anslå (estimere) utgiftene pr. år til å vedlikeholde en bru. De 260 kommunale overgangsbruene som krysser riksveg er i Brutus registrert med et bruareal på til sammen 89.485 kvm, hvorav Statens vegvesen vedlikeholder 73.278 kvm og kommunene 16.207 kvm. Bruarealet for de 183 kommunale overgangsbruene som krysser fylkesveg er 44.111 kvm, hvorav fylkeskommunene vedlikeholder 24.700 og kommunene 19.410 kvm, se tabell 8.1 nedenfor.

Tab. 8.1 Antall bruer og bruareal i kvm. registrert i Brutus når det gjelder kommunale overgangsbruer som krysser riksveg og fylkesveg (2023).

| Vegklasse som kommunal overgangsbru/vegundergang krysser | Antall kommunale overgangsbruer over Rv. og Fv. | Totalt bruareal kommunale overgangsbruer over Rv. og Fv. m ² | Bruareal vedlikeholdt av Statens vegvesen m ² | Bruareal vedlikeholdt av fylkeskommunene m ² | Bruareal vedlikeholdt av kommunene m ² |
|--|---|---|--|---|---|
| Riksveg | 260 | 89.485 | 73.278 | -- | 16.207 |
| Fylkesveg | 183 | 44.110 | -- | 24.700 ¹⁶ | 19.410 |
| Sum Rv og Fv. | 443 | 133.595 | --- | --- | 35.617 |

Etter iverksetting av regionreformen 1.1.2020 har Statens vegvesen videreført praksisen med nødvendig vedlikehold av kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riksveg, jf. Prop. 1 S (2023 – 2024) side 88 andre spalte hvor det bl.a. heter:

«Statens vegvesen og fylkeskommunene har i flere tilfeller dekt utgifter til vedlikehold av kommunale over- og underganger som krysser riks- og fylkesvei. Det legges opp til at Statens vegvesen skal videreføre denne praksisen i 2024 for over- og underganger som krysser riksvei, så langt det er nødvendig for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet på riksveien. Det pågår et forskriftsarbeid som bl.a. skal presisere den nærmere ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene når det gjelder vedlikehold av kommunale overgangsbruer på det offentlige veinettet.»

Av registreringene i Brutus ser det ut til at fylkeskommunen også har videreført praksisen som gjaldt før regionreformen ble gjennomført 1.1.2020.

¹⁶ Registreringer i Brutus tyder på at aktuelle fylkeskommuner har videreført praksisen for fylkesveg etter 1.1.2020.

Ved vurderingene av om forslaget til forskrift bør føre til at kommunal- og fylkeskommunal sektor skal kompenseres økonomisk som en del av forslaget, tar Vegdirektoratet utgangspunkt i ansvaret for finansiering slik det er regulert i veglova § 20 første og andre ledd.

Vegdirektoratet tar videre utgangspunkt i prinsipper for statlig styring av kommuner og fylkeskommuner slik de framgår blant annet av Kommunal- og distriktsdepartementets veileder «Statlig styring av kommuner og fylkeskommuner», (KDDs veileder H-2477 B, bl.a. kapittel 2.)

Direktoratet har også sett hen til de prinsippene som ble lagt til grunn for ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåer og prinsippene for statlig styring og finansiering av kommunal sektor i forbindelse med gjennomføring av forvaltningsreformen.¹⁷ I innstillingen s. 13-14 uttalte Stortingets flertall i forbindelse med overføring av ansvaret for det vesentlige av øvrige riksveger blant annet: «*Dette flertallet er enig med Regjeringen i at overføring av dette ansvaret er uavhengig av antall regioner, og at ansvaret omfatter prioritering og finansiering av investeringer, vedlikehold og drift, og at statens bevilgninger skal inngå i rammetilskuddet*». Etter direktoratets syn er disse prinsippene også relevante å ta hensyn til i vurderingen av hvilken vegmyndighet som har ansvar for å prioritere og finansiere blant annet vedlikehold og utbedring av kommunale bruer som krysser over riks- og fylkesveg.

8.2 Vegdirektoratets vurderinger og anbefaling

Selv om ansvaret etter veglova og regulering av ansvar mellom forvaltningsnivåer etter KDDs veileder «Statlig styring av kommuner og fylkeskommuner» er tydelig, har det av flere årsaker¹⁸ oppstått en praksis der Statens vegvesen og noen fylkeskommuner i mange år har utført og bekostet vedlikehold/utbedring av ganske mange kommunale overgangsbruer og vegunderganger av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende riks- og fylkesveg se tabell 8.1.

Det samlede forskriftsforslaget innebærer en korleksjon av denne praksisen som har utviklet seg i strid med blant annet bestemmelsene i veglova § 1 annet ledd sammenholdt med §§ 9 og 20, ved at flere kommuner ikke har tatt sitt ansvar for vedlikehold/utbedring av sine overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg. Forslagene til ny vegklasseforskrift og endring av bruforskrift for fylkesveg har blant annet som forutsetning at Statens vegvesen og fylkeskommuner framover ikke utfører og bekoster vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over/under riks- og fylkesveg.

Som omtalt over er det i Brutus registrert at kommunene vedlikeholder og utbedrer ca. 35.600 kvm kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under riks- og fylkesveg. For kommuner som vedlikeholder sine overgangsbruer og vegunderganger over/under riks- og fylkesveg vil ikke forskriftsforslagene føre til endret prioritering av arbeid og midler til å utføre og bekoste oppgaver som kommunene har hatt og har ansvar for.

For kommuner som ikke har vedlikeholdt overgangsbruer selv, vil det kunne oppleves annerledes. Disse kommunene vil som følge av forskriftsforslaget trolig måtte omprioritere kommunale midler og andre ressurser for å utføre det arbeidet og dekke de kostnadene som Statens vegvesen og noen

¹⁷ Se bl.a. Innst. S nr. 166 (2006-2007) kap. 1.1.4 og 2.1.2.3.

¹⁸ Se omtale i kapittel 1. 2 og 3.2 ovenfor

fylkeskommuner har hatt til å vedlikeholde og eventuelt utbedre kommunale overgangsbruer og vegunderganger over/under riks- og fylkesveg. Etter Vegdirektoratets vurdering er det med utgangspunkt i disse kommunene at det kan være aktuelt å vurdere en eventuell økonomisk kompensasjon til kommunesektoren jf. Samferdselsdepartementets oppdrag av 6.juni 2019.

Det kan som nevnt være flere grunner til at praksisen med at Statens vegvesen og i noen tilfeller fylkeskommunen har utført og bekostet vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer som krysser riks- og fylkesveg, jf. kapitlene 1.2 og 3.2. Det er imidlertid vanskelig, ut fra vegmyndigheters ansvar etter veglova og bestemmelser og retningslinjer om ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåer, å begrunne at staten økonomisk skal kompensere noen kommuner for å utføre oppgaver som de i henhold til veglova allerede har ansvar for å utføre og bekoste. Det er også vanskelig å begrunne slik kompensasjon ut fra prinsippet om likebehandling av kommuner. En del kommuner har som nevnt prioritert midler og andre ressurser til vedlikehold og utbedring av kommunale bruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg se tabell 8.1 og omtalen foran tabellen. Som vegmyndighet etter veglova har kommunene i likhet med de andre vegmyndighetene og Nye Veier AS ansvar for å prioritere midler og andre ressurser blant annet til vedlikehold og utbedring slik at de ivaretar sikkerhet og framkommelighet for trafikantene knyttet til det vegnettet som hver av dem har ansvar for. I dette ligger ansvar både for trafikanter på overgangsbru og i vegundergang, og trafikanter på veg under eller over slik bru eller undergang.

Etter Vegdirektoratets vurdering kan imidlertid korreksjonen av praksis som er beskrevet ovenfor være utfordrende å gjennomføre for flere kommuner. For flere kommuner vil det innebære at de må omprioritere bruken av kommunale midler og andre ressurser for å følge opp sitt ansvar etter veglova.

Formålet med ny vegklasseforskrift og endring av bruforskrift for fylkesveg er å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter, herunder å ivareta sikkerhet og framkommelighet, når offentlige veger krysser hverandre. Med henvisning til Samferdselsdepartementets oppdrag av 6.juni 2019 og for å sikre at formålet med det samlede forskriftsforslaget blir nådd også når kommunale overgangsbruer og vegunderganger krysser riks- og fylkesveg, foreslår Vegdirektoratet etter en helhetlig vurdering at det bør gis delvis økonomisk kompensasjon til kommunesektoren til vedlikehold av slike bruer og vegunderganger.

Selv om forskriftsforslagene innebærer å korrigere en praksis som ikke er i tråd med ansvarsforhold etter veglova, har Vegdirektoratet i vurderingene blant annet lagt vekt på at det er en langvarig og til dels omfattende praksis knyttet til kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riks- og fylkesveg, som foreslås korrigert. Direktoratet har også sett hen til at vedlikeholdet av noen kommunale overgangsbruer/ vegunderganger har vært så omfattende at vedlikeholdet til en viss grad kan oppfattes som utbedring, jf. veglova § 20 andre ledd. Det foreligger ikke tallmateriale for omfanget (antallet, bruarealet m.m.) av utbedringstiltakene, men etter Vegdirektoratets vurdering gjelder det et begrenset antall og bruareal knyttet til de kommunale overgangsbruene og vegundergangene som Statens vegvesen og fylkeskommunene har vedlikeholdt/utbedret.

Det understrekes imidlertid at en eventuell kompensasjon til kommunene som foreslått er betinget av at det er budsjettmessig dekning. Dette må vurderes i statsbudsjettarbeidet.

Når det gjelder spørsmålet om hvor omfattende en eventuell økonomisk kompensasjon (størrelse, innretning, varighet m.m.), bør være, har Vegdirektoratets vurdert ulike tilnærminger.

En nærliggende tilnærming kan være å ta utgangspunkt i at den økonomiske kompensasjonen til kommunene bør tilsvare beløpene som Statens vegvesen og fylkeskommuner i gjennomsnitt per år har brukt på å vedlikeholde og utbedre ganske mange kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg. Som nevnt er det ikke mulig å hente ut tall fra Statens vegvesens og aktuelle fylkeskommuners regnskaper når det gjelder hvor mye statlige og fylkeskommunale midler som er brukt til nødvendig vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer og vegunderganger for å ivareta trafiksikkerhet og framkommelighet på under- og overliggende riksveg og fylkesveg. Tilnærmingen er derfor i praksis ikke mulig.

Det kan argumenteres med at eventuell økonomisk kompensasjon til kommunene skal begrenses til de kommunene som ikke har vedlikeholdt/utbedret kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg. En slik skjevfordeling vil imidlertid kunne medføre en uheldig forskjellsbehandling av kommunene. Det er vanskelig å argumentere for at kommuner som ikke har vedlikeholdt/utbedret sine kommunale overgangsbruer og vegunderganger slik at staten og enkelte fylkeskommuner dels har utført og bekostet deres kommunale oppgaver, skal tilgodeses med økonomisk kompensasjon, mens kommuner som har vedlikeholdt sine bruer/ underganger i samsvar med sitt ansvar etter veglova ikke tilgodeses.

Ut fra registreringene i Brutus (se tab. 8.1) vedlikeholder/utbedrer Statens vegvesen ca. 73.300 kvm og kommunene ca. 16.200 kvm bruareal på kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riksveg. Registreringene i Brutus viser at fylkeskommunene vedlikeholder/utbedrer ca. 24.700 kvm og kommunene ca. 19.400 kvm bruareal på kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser fylkesveg.

Statens vegvesen og fylkeskommunene vedlikeholder/utbedrer dermed til sammen ca. 98.000 kvm bruareal på kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser over eller under riks- og fylkesveg.

Med en kostnad for vedlikehold av bruer på 271 2022-kroner per kvm som framgår av MOTIV¹⁹ gir det en estimert årlig bruvedlikeholdskostnad på ca. 27 millioner kr. for den del av kommunale overgangsbruer og vegunderganger over/under riks- og fylkesveg som Statens vegvesen og fylkeskommunene til sammen har bekostet vedlikehold av.

Tas det hensyn til at bruer og vegunderganger som er riksveg gjennomgående har større trafikk og dermed mer slitasje pr. år enn de kommunale overgangsbruene og vegundergangene som krysser riks- og fylkesveg, må det kunne legges til grunn at den estimerte vedlikeholdskostnaden for kommunale bruer og vegunderganger vil ligge noe lavere enn 27 mill. 2022-kroner per år. Det bør også nevnes at bevilgningene til riksveg normalt ligger noe lavere enn beregninger etter MOTIV leder til.

Ut fra en samlet vurdering av de forhold som er nevnt over, vil Vegdirektoratet foreslå at det gis en økonomisk kompensasjon ved å øke rammetilskudd til kommuner med til sammen 20 mill. 2022-kroner pr. år. Dette foreslås som en generell økning av rammetilskuddet uten en særskilt fordeling til kommuner som ikke har vedlikeholdt egne kommunale overgangsbruer og vegunderganger

¹⁹ Beregningsverktøyet MOTIV er en Modell for Tildeling av Vedlikeholdsmidler. Dette er et verktøy som er utviklet av Statens vegvesen, bl.a. i samarbeid med SINTEF. Verktøyet benyttes i hovedsak til beregning av vedlikeholdsbehovet på riksvegene.

over/under riks- og fylkesveg. Det understrekes igjen at en eventuell kompensasjon til kommunene som foreslått er betinget av at det er budsjettmessig dekning for dette.

Vegdirektoratet har vurdert om midler for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riksveg og fylkesveg bør inngå i en eventuell kompensasjon. Etter direktoratets vurdering finnes ikke tilstrekkelig underlagsmateriale, herunder tall, tiltaksplaner mv. for å kunne legge fram et slikt forslag. Dessuten bør en utredning knyttet til vedlikeholdsetterslep gjelde hele det kommunale vegnettet, ikke bare en begrenset del av det. Etter direktoratets vurdering tilligger det kommunene som vegmyndighet etter veglova og Kommunal- og distriktsdepartementet, å ta initiativ til å gjennomføre en eventuell utredning av vedlikeholdsetterslep for kommunal veg. Hver kommune som vegmyndighet har ansvar for å gjennomføre og bekoste tiltak som er nødvendige for å ta igjen etterslep på kommunal veg.

Gitt at forskriftsforslagene blir vedtatt og det er handlingsrom i statsbudsjettet til en eventuell kompensasjon foreslår Vegdirektoratet følgende tidsbegrensede overgangs-ordning for å iverksette vegklasseforskriften og endringer i bruforskrift for fylkesveg, inkludert økonomisk kompensasjon som nevnt:

- Statens vegvesen viderefører i 2025 som en overgangsordning, den praksis de har hatt og har med å vedlikeholde og utbedre kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riksveg, så langt det er nødvendig for å ivareta sikkerhet og framkommelighet på under- og overliggende riksveg. Praksisen er omtalt i Prop. 1 S (2023-24) side 88.
- Det er opp til fylkeskommunene å vurdere om de på tilsvarende måte anser det nødvendig å følge opp praksisen i 2025 for å ivareta sikkerhet og framkommelighet på fylkesveg som går under/over noen kommunale overgangsbruer/vegunderganger.
- Rammetilskuddet til kommuner økes med 20 mill. kr knyttet til denne saken i statsbudsjettet for 2026 med forbehold om at det er handlingsrom i statsbudsjettet til dette.
- Nødvendig vedlikehold, utbedring og andre tiltak som Statens vegvesen og fylkeskommunene gjennom mange år har utført og bekostet på kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riks- og fylkesveg, opphører og overtas av kommunene fra 1.1.2026.
- Samferdselsdepartementet og Statistisk sentralbyrå i samråd med KDD og Vegdirektoratet, sørger for at hver kommune fra og med 2025 - årlig rapportere i KOSTRA registrerte behov for tiltak på kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riks- og fylkesveg de neste 5 årene, samt siste års aktivitet i kommunen når det gjelder nybygg, utbedring og vedlikehold, av slike bruer og vegunderganger.

Etter Vegdirektoratets vurdering vil forslagene til vegklasseforskrift og endringer av bruforskrift for fylkesveg, samt den foreslåtte økonomiske kompensasjonen og tidsbegrensede overgangsordningen beskrevet i kapittel 8, sette kommunesektoren i stand til nødvendig årlig vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riks- og fylkesveg, for å ivareta sikkerhet og framkommelighet på over- og underliggende riks- og fylkesveg.

9. Forslag til forskrifter

9.1 Vegdirektoratets forslag til forskrift om ansvarsforhold og fastsetting av vegklasser m.m. når offentlige veger krysser hverandre:

Forskrift om ansvarsforhold og fastsettelse av vegklasser m.m. når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet XX 2024 med hjemmel i lov av 21. juni 1963. nr. 23 om vegar (veglova) § 62 første ledd, jf. § 2 andre ledd.

§ 1. Formål

Forskriften skal bidra til å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter når offentlige veger krysser hverandre, og til god trafiksikkerhet og framkommelighet.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder offentlige veger.

Forskriften regulerer innhold i og fastsettelse av konkret skille mellom vegklasser, når offentlige veger krysser hverandre.

§3. Definisjoner

- a) Vegmyndighet for riksveg er Statens vegvesen med et Vegdirektorat, for fylkesveg fylkeskommunen og for kommunal veg kommunen, jf. veglova § 9.
- b) Vegklasse: Offentlige veger er delt i tre vegklasser, riksveg, fylkesveg og kommunal veg, jf. veglova § 2.
- c) Primær veg: Riksveg er primær veg i forhold til fylkesveg og kommunal veg. Fylkesveg er primærveg i forhold til kommunal veg,
- d) Sekundær veg: Fylkesveg er sekundær veg i forhold til riksveg. Kommunal veg er sekundærveg i forhold til både riksveg og fylkesveg.
- e) Kjørebane: Den del av offentlig veg som er bestemt for vanlig kjøring og annen ferdsel.
- f) Vegbane for å gå og sykle: Den del av offentlig gang- og sykkelveg som er tilrettelagt for å gå og sykle på.
- g) På- og avkjøringsrampe: Forbindelsesveg mellom offentlige veger i kryss.
- h) Kryss: Sammenkobling mellom to offentlige veger.
- i) Kryss i plan: Sammenkobling mellom to offentlige veger hvor hovedtrafikkstrømmene krysser hverandre i samme plan.
- j) Planskilt kryss: Kryss i to eller flere plan hvor hovedtrafikkstrømmene krysser over eller under hverandre og ikke i plan. Kontakt mellom hovedtrafikkstrømmene skjer via ramper.
- k) T-kryss: Vegkryss hvor tre vegarmer møtes i samme plan.

l) X-kryss: Vegkryss hvor fire vegarmer møtes i samme plan.

§ 4 Innhold i og avgrensing av vegklasse riksveg m.m.

Vegdirektoratet fastsetter med endelig virkning hva vegklasse riksveg fysisk omfatter og hvor vegklassen riksveg konkret tar slutt og hvor vegklassene fylkesveg eller kommunal veg tar til.

Ved fastsettelse av hva vegklasse riksveg fysisk omfatter og hvor vegklassen konkret tar slutt gjelder følgende prinsipper:

- a. Riksveg er primær og normalt gjennomgående vegklasse når riksveg krysser fylkesveg eller kommunal veg som sekundære veger.
- b. På- og avkjøringsramper fra riksveg til fylkesveg eller kommunal veg, er riksveg både ved kryss i plan og planskilt kryss.
- c. Ved kryss i plan, T-kryss, X-kryss og rundkjøring, går konkret skille mellom riksveg og fylkes- eller kommunal veg i ytterkant kjørebane for riksvegen. Rundkjøringen er riksveg.
- d. I planskilt kryss tar riksveg slutt når på- og avkjøringsramper fra riksveg møter ytterkant kjørebane på fylkes- eller kommunal veg som krysser over eller under riksvegen. Rundkjøring på fylkes- og kommunal veg, er fylkes- eller kommunal veg.
- e. I planskilt kryss er overgangsbru del av fylkes- eller kommunal veg som krysser over riksvegen. I planskilt kryss der fylkes- eller kommunal veg krysser under riksveg, er kulvert eller annen bærende konstruksjon under riksvegen del av riksvegen så langt Vegdirektoratet bestemmer etter første ledd.
- f. Prinsippene i punktene a-e gjelder også for gang- og sykkelveg. For gang- og sykkelveg benyttes vegbane for å gå og sykle i stedet for kjørebane for å fastsette hvor riksveg tar slutt. Vegklasse riksveg for gang- og sykkelveg slutter konkret ved ytterkant kjørebane riksveg, fylkesveg og kommunal veg.
- g. Prinsipper i punktene a-f er vist i figurene 1-4 som er del av denne forskrift.

Vegdirektoratet kan med endelig virkning fravike prinsipper i andre ledd når skriftlig klassifiseringsvedtak eller annet rettsgrunnlag tilsier slikt fravik. Fravik skal begrunnes skriftlig.

Berørt vegmyndighet skal gis anledning til å uttale seg før Vegdirektoratet etter første ledd med eventuelt fravik etter tredje ledd fastsetter hva vegklasse riksveg omfatter og hvor vegklasse riksveg konkret tar slutt og fylkesveg og kommunal veg tar til. Det statlige utbyggingsselskapet for veg skal gis tilsvarende mulighet til å uttale seg når riksveg som selskapet har ansvar for blir berørt av Vegdirektoratets fastsettelse etter første ledd med eventuelt fravik etter tredje ledd.

§ 5 Innhold i og avgrensing av vegklasse fylkesveg m.m.

Fylkeskommunen fastsetter med endelig virkning hva vegklasse fylkesveg fysisk omfatter og hvor vegklassen fylkesveg konkret tar slutt og hvor vegklassen kommunal veg tar til.

Ved fastsettelse av hva vegklasse fylkesveg fysisk omfatter og hvor vegklassen konkret tar slutt gjelder følgende prinsipper:

- a. Fylkesveg er primær- og normalt gjennomgående vegklasse når fylkesveg krysser kommunal veg som sekundær veg.
- b. På- og avkjøringsramper fra fylkesveg til kommunal veg, er fylkesveg både ved kryss i plan og planskilt kryss.
- c. Ved kryss i plan, T-kryss, X-kryss og rundkjøring, går konkret skille mellom fylkesveg og kommunal veg i ytterkant kjørebane for fylkesvegen. Rundkjøringen er fylkesveg.

- d. I planskilt kryss tar fylkesveg slutt når på- og avkjøringsramper fra fylkesveg møter ytterkant kjørebane på kommunal veg som krysser over eller under fylkesvegen. Rundkjøring på kommunal veg, er kommunal veg.
- e. I planskilte kryss er overgangsbru del av kommunal veg som krysser over fylkesvegen. I planskilt kryss der kommunal veg krysser under fylkesveg, er kulvert eller annen bærende konstruksjon under fylkesvegen del av fylkesvegen så langt fylkeskommunen bestemmer etter første ledd.
- f. Prinsippene i punktene a-e gjelder også for gang- og sykkelveg. For gang- og sykkelveg benyttes vegbane for å gå og sykle i stedet for kjørebane for å fastsette hvor fylkesveg tar slutt. Vegklasse fylkesveg for gang- og sykkelveg slutter konkret ved ytterkant kjørebane riksveg, fylkesveg og kommunal veg.
- g. Prinsipper i punktene a-f er vist i figurene 1-4 som er del av denne forskrift.

Fylkeskommunen kan med endelig virkning fravike prinsipper i andre ledd når skriftlig klassifiseringsvedtak eller annet rettsgrunnlag tilsier slikt fravik. Fravik skal begrunnes skriftlig.

Berørt vegmyndighet skal gis anledning til å uttale seg før fylkeskommunen etter første ledd med eventuelt fravik etter tredje ledd fastsetter hva vegklasse fylkesveg omfatter og hvor vegklasse fylkesveg konkret tar slutt og kommunal veg tar til. Det statlige utbyggingsselskapet for veg skal gis tilsvarende mulighet til å uttale seg når riksveg som selskapet har ansvar for blir berørt av fylkeskommunens fastsettelse etter første ledd med eventuelt fravik etter tredje ledd.

§ 6. Kostnader

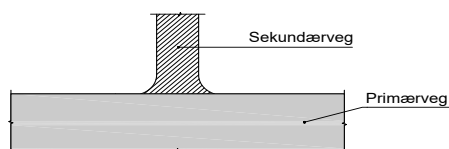
Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og det statlige utbyggingsselskapet for veg dekker kostnader etter bestemmelsene i veglova § 20.

§ 7. Ikrafttreden

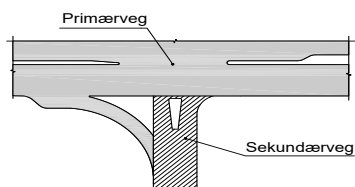
Forskriften trer i kraft

Figurene 1-4 nedenfor er del av denne forskrift og viser prinsipper for skillet mellom primærveg og sekundærveg i kryssområder, se §§ 4 og 5.

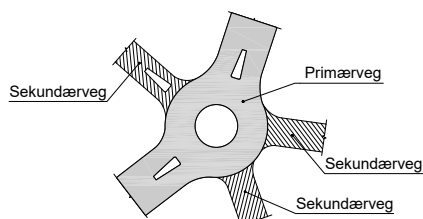
Det er ønskelig at høringsinstanser vurderer og eventuelt uttaler seg til om figurene bør være del av forskriften eller bør inntas i en veileder til forskriften.



Figur 1 Kryss i plan. Prinsipp for skillet mellom kjørebane for primærveg og sekundærveg i T-kryss. Figur 1 viser at primærvegen er gjennomgående veg og at sekundærvegen slutter der den møter ytterkant kjørebane for primærveg.



Figur 2 Kryss i plan med avkjøringsrampe. Prinsipp for skillet mellom kjørebane for primærveg og sekundærveg i T-kryss med avkjøringsrampe fra primærveg. Figur 2 viser at avkjøringsrampe fra primærvegen er del av primærvegen og at rampen slutter der den møter ytterkant kjørebane for sekundærvegen.



Figur 3 Kryss i plan med rundkjøring. Prinsipp for skillet mellom kjørebane for primærveg og sekundærveg. Figur 3 viser at rundkjøringen hører til primærvegen slik at primærvegen inkludert rundkjøringen er gjennomgående i forhold til sekundærvegene. De tre sekundærvegene som er vist i figuren, slutter der sekundærvegene møter ytterkant av kjørebane i rundkjøringen som hører til primærvegen.

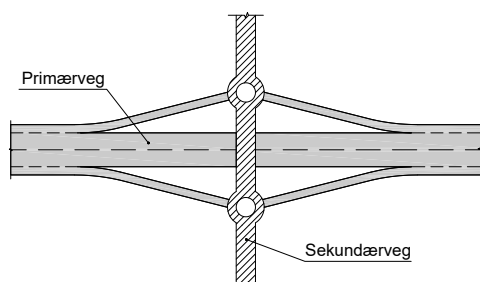


Fig. 4 Planskilt kryss (toplanskryss). Prinsipp for skillet mellom kjørebane for primærveg og sekundærveg. Figur 4 viser en situasjon der en sekundærveg krysser over en primærveg i bru. Det er to rundkjøringer på sekundærvegen, en i hver ende av brua. Rundkjøringene på sekundærvegen er en del av sekundærvegen. Det er i alt fire på- og påkjøringsrampene for trafikk mellom rundkjøringene på sekundærvegen og primærvegen. De fire på- og avkjøringsrampene er del av primærvegen. På- og avkjøringsrampene (og dermed vegklassen for primærvegen) tar slutt ved ytterkant kjørebane i rundkjøringene på sekundærvegen.

9.2 Vegdirektoratets forslag til endringer i bruforskrift for fylkesveg (foreslått nytt navn: Bruforskrift for offentlig veg»).

Til orientering er endringene i de aktuelle bestemmelsene satt i **fet skrift**

Forskrift om endringer i Forskrift 2. september 2014 om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg (bruforskrift for fylkesveg)

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet XX 2024 med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) § 13, § 16 og § 62 første ledd, jf. delegeringsvedtak 28. oktober 2011 nr. 1052.

Forskriftens tittel skal lyde:

*Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på **riksveg, fylkesveg og kommunale overgangsbruer og vegunderganger som krysser riksveg og fylkesveg (bruforskrift for offentlig veg).***

§ 1 Formål skal lyde:

Forskriften skal bidra til at bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon **på riksveg, fylkesveg og kommunal overgangsbru og vegundergang som krysser over eller under riksveg og fylkesveg** ved prosjektering, bygging og forvaltning gis en god og enhetlig standard med hensyn til sikkerhet og funksjonalitet.

§ 2 Virkeområde

§ 2 første ledd skal lyde:

Forskriften gjelder fravik, kontroll, godkjenning og annen oppfølging av bestemmelser etter veglova ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på **riks- og fylkesvegnettet. Forskriften gjelder også for kommunal overgangsbru og vegundergang som krysser over eller under riks- eller fylkesveg.**

§ 2 andre ledd skal lyde:

Forskriften gjelder også Statens vegvesens og fylkeskommuners adgang til å pålegge en kommune å gjennomføre inspeksjon og tiltak på kommunal overgangsbru eller vegundergang som krysser over eller under riksveg eller fylkesveg når det er nødvendig av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på under- eller overliggende riks- eller fylkesveg. Forskriften gjelder også at Statens vegvesen og fylkeskommune på kommunens kostnad kan gjennomføre inspeksjon og undersøkelser dersom kommune ikke gjør det.

Någjeldende andre ledd blir nytt tredje ledd.

§ 3 Definisjoner

§ 3 første ledd nye strekpunkter tre og fire skal lyde.

- **Overgangsbru: Bru, se definisjonen av bru, som er offentlig veg og krysser over annen offentlig veg.**
- **Vegundergang: Bru, se definisjonen av bru, som er offentlig veg og krysser under annen offentlig veg.**

Någjeldende strekpunkt tre blir nytt strekpunkt fem, strekpunkt fire blir nytt strekpunkt seks, strekpunkt fem blir nytt strekpunkt syv og någjeldende strekpunkt seks blir nytt strekpunkt åtte.

§ 4 Kontroll og godkjenning ved prosjektering og bygging av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon

§4 første ledd skal lyde:

Ved prosjektering av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon kontrollerer og godkjenner Vegdirektoratet at tekniske og funksjonelle bestemmelser fastsatt med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 23 (veglova) er oppfylt. Vegdirektoratet kontrollerer prosjekteringsmateriale og godkjenner arbeidsgrunnlag.

§ 4 tredje ledd skal lyde:

Vegdirektoratet kan ved prosjektering og bygging av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på **riksveg, fylkesveg og kommunal overgangsbru og vegundergang som krysser over eller under riks- eller fylkesveg**, fravike bestemmelser gitt i vegnormal etter veglova § 13 når spesielle grunner gjør fravik nødvendig eller rimelig og fraviket ikke reduserer sikkerheten for trafikanter, omgivelser eller andre. Den fylkeskommunen **eller kommunen** som vil fravike vegnormal skal redegjøre for konsekvenser av fraviket samt beskrive nødvendige tiltak for at sikkerheten som nevnt ikke blir redusert og at den bærende konstruksjonens tekniske og funksjonelle standard opprettholdes. All fraviksbehandling skal dokumenteres. Vegdirektoratet kan sette vilkår for fravik. **De samme krav til redegjørelse og begrunnelse gjelder fravik på riksveger.**

§ 5 Forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon

§ 5 første ledd skal lyde:

Vegdirektoratet fastsetter utfyllende bestemmelser for inspeksjon, drift, vedlikehold og annen forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på **riks- og fylkesveg og kommunal overgangsbru og vegundergang som krysser over eller under riks- eller fylkesveg** – vegnormaler. I vegnormalene kan det i tillegg til tekniske og funksjonelle bestemmelser gis bestemmelser om prøvetaking, analyser og lignende som er nødvendig for å ivareta sikkerheten i konstruksjonene.

§ 5 andre ledd skal lyde:

Fylkeskommunene, **det statlige utbyggingsselskapet for riksveg og berørte kommuner** skal gis anledning til å uttale seg før vegnormaler fastsettes. Vegdirektoratet bestemmer på hvilken måte høring av vegnormal skal foregå, jf. § 3 nr. 3 i forskrift 29. mars 2007 nr. 363 etter veglovas § 13 om anlegg av offentlig veg.

§ 5 fjerde ledd skal lyde:

Statens vegvesen, det statlige utbyggingselskapet for riksveg, fylkeskommunen og kommunen har ansvar for at det blir foretatt rutinemessig inspeksjon av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon etter bestemmelser fastsatt i første ledd. **Statens vegvesen, det statlige utbyggingselskapet for riksveg, fylkeskommunen og kommunen** skal sørge for å gjennomføre inspeksjon ut over rutinemessig inspeksjon når det er nødvendig for å ivareta sikkerhet og funksjonalitet for bru, ferjekai eller annen bærende konstruksjon på fylkesveg. **Statens vegvesen, det statlige utbyggingselskapet for riksveg, fylkeskommunen og kommunen skal** uten ugrunnet opphold utarbeide rapport fra inspeksjon. **Statens vegvesen, det statlige utbyggingselskapet for riksveg, fylkeskommunen og kommunen skal gjøre rapporten tilgjengelig for Vegdirektoratet.**

§ 5 nytt femte ledd skal lyde:

Statens vegvesen kan- etter at kommunen er varslet skriftlig og gitt anledning til å uttale seg- pålegge kommuner å gjennomføre inspeksjon etter fjerde ledd og gjennomføre fysiske og trafikkregulerende tiltak på kommunal bru og vegundergang som krysser over eller under riksveg, når det er nødvendig av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på riksvegen. Fylkeskommune kan- etter at kommune er varslet skriftlig og gitt anledning til å uttale seg- gi kommune tilsvarende pålegg av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på fylkesveg.

§ 5 nytt sjette ledd skal lyde:

Dersom en kommune innen fastsatt frist ikke gjennomfører inspeksjon etter femte ledd, kan Statens vegvesen- etter at kommunen er varslet skriftlig og gitt anledning til å uttale seg -på kommunens regning gjennomføre nødvendige registreringer, analyser og inspeksjon av kommunal bru og vegundergang som krysser over eller under riksveg når det er nødvendig av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på riksvegen. Kommunen bærer Statens vegvesens utgifter til registrering, analyser og inspeksjon. Bestemmelsen i første og andre setning gjelder tilsvarende for fylkeskommunen når det er nødvendig av hensyn til sikkerhet og framkommelighet på fylkesveg.

§ 5 nytt syvende ledd:

Någjeldende femte ledd blir nytt syvende ledd.

Forskriften trer i kraft