

Høringsnotat

Alminnelig høring

Høringsfrist 21. mars 2016

Forslag til endringer i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar med forskrifter og lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) med forskrifter.

1. Bakgrunnen for endringsforslagene

Regjeringen la i Meld. St. 25 (2014-2015) fram forslag om å opprette et utbyggingsselskap for veg. Selskapet ble opprettet 4. mai 2015 og gitt navnet «Nye Veier AS». Meldingen ble med grunnlag i Innst. 362 S behandlet i Stortinget 15. juni 2015. Stortinget ga sin tilslutning til regjeringens reformarbeid for vegsektoren. Utbyggingsselskapet skal stå for utbygging av utvalgte vegstrekninger i riksvegnettet som inngår i TEN-T-vegnettet (Trans-European Transport Network). Utbyggingsselskapet skal etter avtale også gis ansvar for drift og vedlikehold av de vegstrekningene selskapet har bygget ut.

Stortingets vedtok 14. desember 2015 Prop. 31 L forslag til lov om overføring av offentlige og private rettsforhold fra Statens vegvesen til et statlig utbyggingsselskap for veg. Loven trådte i kraft fra 1. januar 2016. Med dette var det formelle grunnlaget for å regulere overgangsspørsmål i tilknytning til overføring av private og offentlige rettsforhold fra Statens vegvesen til utbyggingsselskapet på plass.

I Meld. St. 25 (2014-2015) er det i punkt 2.5.1 lagt til grunn at det er behov for enkelte endringer i veglova med forskrifter i forbindelse med at utbyggingsselskapet blir opprettet og får ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av enkelte riksvegstrekninger. I dette høringsnotatet legger departementet fram forslag til endringer i veglova og og plan- og bygningsloven og forskrifter til disse lovene i forbindelse med etableringen av utbyggingsselskapet.

2. Nærmere om utbyggingsselskapets oppgaver. Generelt om selskapets rolle og forholdet til Statens vegvesen.

Som redegjort for i Meld. St. 25 (2014-2015) punkt 2.2.2, skal selskapet etter avtale med departementet ha ansvaret for utbygging av utvalgte veistrekninger innenfor TEN-T-vegnettet (Trans-European Transport Network). Selskapet skal etter avtale med departementet også kunne gis ansvar for drift og vedlikehold av vegstrekninger selskapet har bygd ut. Statens vegvesen skal fortsatt ha ansvar for å bygge ut de deler av TEN-T-vegnettet som selskapet ikke får ansvar for. Statens vegvesen vil dessuten ha

ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av all riksveg som ikke er en del av TEN-T-vegnettet.

Det er Statens vegvesen som fortsatt skal være det sentrale myndighetsorganet innen vegsektoren. Utbyggingsselskapet må ha godkjenning og tillatelse fra offentlig myndighet for sin virksomhet, på linje med det andre utbyggere må ha. På enkelte områder kan det likevel være hensiktsmessig at selskapet gis offentlig myndighet og offentligrettslige oppgaver der dette står i nær sammenheng med selskapets ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av veger.

3. Veglova og forskrifter gitt med hjemmel i loven

3.1 Innledning

Departementet har gjennomgått og vurdert om etableringen av utbyggingsselskapet gjør det nødvendig eller hensiktsmessig å foreta endringer i veglova med tilhørende forskrifter. I denne sammenheng har departementet også vurdert om det på enkelte områder kan være hensiktsmessig å gi utbyggingsselskapet en begrenset kompetanse til å utøve myndighet i tilknytning til utbygging, drift og vedlikehold av vegene.

3.2 Veglova § 1

3.2.1 Gjeldende rett

I veglova § 1 er offentlig veg eller gate definert som «..veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglene i kap. IV.»

3.2.2 Departementets vurdering og forslag

Som nevnt i punkt 1 gis utbyggingsselskapet ansvaret for drift og vedlikehold av riksveger det har stått for utbyggingen av. Dette betyr at definisjonen av offentlig veg i veglova § 1 må endres slik at den også omfatter veger som utbyggingsselskapet har drifts- og vedlikeholdsansvaret for.

Departementet foreslår at § 1 første ledd første punktum i veglova endres slik:

«Offentleg veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, *eit statleg utbyggingsselskap for veg*, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV.»

3.3 Delegering av myndighet etter veglova. Veglova § 9

3.3.1 Gjeldende rett

Etter veglova § 9 er Vegdirektoratet den sentrale myndigheten for riksveger. Bestemmelsen gir stor adgang til å delegerer myndighet fra sentralt hold til andre regionale og kommunale organer. Vegdirektoratet kan etter § 9 delegerer myndighet til fylkeskommunen, regionvegkontor og kommunen. I tillegg til § 9 har veglova flere

bestemmelser der myndigheten er lagt til vegmyndighetene, som i utgangspunktet er Vegdirektoratet for riksveger. Veglova inneholder også en rekke bestemmelser som direkte gir regionvegkontoret myndighet til å treffe vedtak som gjelder riksveger. Dette gjelder spesielt veglova kapittel V, som inneholder bestemmelser om blant annet byggverk, ledninger, vegetasjon, reklame og avkjørsler.

Veglova inneholder i § 62 en generell hjemmel til å gi forskrifter til gjennomføring og utfylling av loven.

3.3.2 Departementets vurdering og forslag

Utbyggingsselskapets skal være et operativt organ som skal stå for utbygging og eventuelt drift og vedlikehold av riksveger. Det ligger i dette at selskapet som utgangspunkt ikke skal være et myndighetsorgan med myndighet til å treffe enkeltvedtak eller gi forskrifter. Utgangspunktet bør imidlertid som nevnt i punkt 2 ikke være til hinder for at selskapet på enkelte konkrete områder gis vedtaksmyndighet direkte i lov eller forskrift, eller ved delegering fra Vegdirektoratet når dette er hensiktsmessig for gjennomføringen av selskapets oppgaver og for øvrig er forsvarlig.

Den generelle forskriftshjemmelen i veglova § 62 er meget vid, og det er uklart om departementet med hjemmel i § 62 kan delegere myndighet etter loven til utbyggingsselskapet. I denne sammenheng er det av betydning at det generelt er uklart om det er adgang til å delegere offentlig myndighet til private uten klar hjemmel. Departementet mener det bør være adgang til å delegere offentlig myndighet til utbyggingsselskapet. Det er da viktig at hjemmelsspørsmålet reguleres uttrykkelig slik at det er full klarhet rundt delegasjonsadgangen.

Departementet foreslår derfor å ta inn en generell bestemmelse i veglova som gir departementet myndighet til å delegere myndighet etter veglova med tilhørende forskrifter til utbyggingsselskapet. Utbyggingsselskapet skal bare få myndighet til å treffe enkeltvedtak, ikke forskrifter. Konkret på hvilke områder utbyggingsselskapet skal få kompetanse til å treffe enkeltvedtak, skal vurderes fortløpende av departementet.

En generell delegasjonshjemmel innenfor en slik ramme er en smidig løsning. Det er vanskelig i dag å ha full oversikt over de områdene det kan være aktuelt å tildele utbyggingsselskapet myndighet på. En generell delegasjonsbestemmelse gir mulighet til å tildele selskapet myndighet etter som erfaringen viser at dette kan være hensiktsmessig for løsningen av selskapets oppgaver, uten at det er nødvendig å gå til lovendringer.

Et alternativ hadde vært å gi utbyggingsselskapet kompetanse i de enkelte bestemmelser i veglova eller i forskrift til disse. Dette medfører behov for langt flere

lovedringer, og som det i dag kan være vanskelig å ha oversikt over. Departementet går derfor ikke inn for en slik løsning.

Siden veglova § 9 allerede inneholder flere uttrykkelige bestemmelser om delegasjon, er det naturlig å ta delegasjonshjemmelen i denne bestemmelsen. Departementet foreslår å ta delegasjonshjemmelen inn i bestemmelsens første ledd, som gjelder riksveger. Delegasjonsadgangen skal begrenses til vedtak som gjelder utbygging, drift og vedlikehold av veg selskapet har ansvar for.

Departementet foreslår slikt nytt § 9 første ledd tredje og fjerde punktum i veglova:

«Departementet kan delegere til eit statleg utbyggingselskap for veg styremakt som Vegdirektoratet eller regionvegkontoret har etter denne lova eller i føresegner i medhald av lova. Delegasjonen kan berre gjelde oppgåver og myndigheit til å treffe enkeltvedtak som gjeld utbygging, drift og vedlikehald av riksvegar som det statlege utbyggingselskapet gis ansvar for.»

Nåværende tredje og fjerde punktum i første ledd blir nytt femte og sjette punktum i samme ledd.

3.4 Klageorgan

3.4.1 Gjeldende rett

Departementet er ansvarlig for at veglova med tilhørende forskrifter forvaltes på en forsvarlig måte. Klager etter veglova reguleres av veglova § 11, som i første ledd henviser til reglene i forvaltningsloven. Klageinstans for enkeltvedtak er dermed som hovedregel, nærmeste overordnede forvaltningsorgan, jf. forvaltningsloven § 28 første ledd. Etter veglova § 11 annet ledd er det et unntak fra dette, ved at fylkesmannen er klageinstans for vedtak etter reglene om avkjørsel i veglova §§ 40 til 43.

Klagebehandlingen følger for øvrig de alminnelige reglene i forvaltningsloven kapittel VI.

Etter gjeldende rett er Vegdirektoratet klageinstans for vedtak om riksveger truffet av fylkeskommunen, regionvegkontoret eller kommunen etter delegert myndighet fra Vegdirektoratet etter veglova § 9 første ledd tredje punktum. Regionvegkontoret er klageinstans for vedtak truffet av kommunen etter delegert myndighet fra regionvegkontoret etter veglova § 9 første ledd fjerde punktum.

3.4.2 Departementets vurdering

Dersom utbyggingselskapet får kompetanse til å treffe enkeltvedtak, er det nødvendig å fastsette hvem som skal være klageorgan for utbyggingselskapets vedtak.

Etter departementets syn bør klagebehandlingen i saker der utbyggingselskapet gis vedtaksmyndighet legges til én overordnet myndighet. Det er naturlig at dette er Vegdirektoratet som i dag også er klageinstans for vedtak som treffes av

regionvegkontoret. Dette sikrer ensartet praksis og likebehandling av berørte parter. Fylkesmannen bør som i dag være klageinstans i avkjørselssaker for riksveger, jf. veglova § 11 annet ledd.

Hvilket organ i den ordinære riksvegforvaltningen som skal være klageorgan for vedtak truffet av utbyggingsselskapet etter delegert myndighet, kan fastsettes i vedtaket om delegering eller fremgå direkte av loven. Departementet foreslår å innta bestemmelsen i loven. Dette gir best informasjon om hvem som er klageinstans.

Departementet foreslår følgende nytt § 11 annet ledd i veglova:

«Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak gjort av eit statleg utbyggingsselskap for veg dersom ikkje anna følgjer av tredje ledd. Departementet kan gi føresegner som fråvik føresegna i forrige punktum.»

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

3.5 Veglova kapittel III. Planlegging, anlegg og vedlikehold av veg med forskrifter

3.5.1 Forskrifter om drift og vedlikehold av offentlig veg

Med hjemmel i blant annet veglova § 16 er det gitt flere forskrifter som skal ivareta sikkerhetskrav ved vegene. Flere av disse forskriftene bygger på krav i EU-direktiver som Norge er bundet av. Ved vurderingen av hvorvidt utbyggingsselskapet skal få plikter etter forskriftene må det derfor tas hensyn til Norges forpliktelser etter direktivene. I det følgende gjennomgår departementet de aktuelle forskriftene.

3.5.2 Forskrift 28.10.2011 nr. 1053 om sikkerhetsforvaltning av veginfrastruktur

3.5.2.1 Gjeldende rett

Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegssikkerhetsforskriften) har som formål å bedre sikkerheten i veginfrastrukturen gjennom å sette krav til sikkerhetsforvaltning av vegnettet, herunder trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, trafiksikkerhetsrevisjoner, sikkerhets-rangering av vegnettet og sikkerhetsinspeksjoner. Forskriften gjennomfører plikter etter EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 17i (direktiv 2008/96/EF) og gjelder veger i det transeuropeiske vegnettet i Norge (TEN-T-vegnettet). For riksveger utenom dette vegnettet avgjør Vegdirektoratet om forskriften skal gjelde. Forskriften gjelder ikke for vegtunneler som omfattes av forskrift 15.05.2007 nr. 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften).

3.5.2.2 Departementets vurdering

Utbyggingsselskapet skal ha ansvar for veger som inngår i det transeuropeiske nettet, og dette setter krav til sikkerhetsforvaltning i planfasen, prosjekteringsfasen, under

anlegg og i bruk. Det følger av direktiv 2008/96/EF artikkel 1 nr. 2 at direktivet gjelder for veger som inngår i det transeuropeiske vegnettet. Dette innebærer at forpliktelsene i direktivet også må oppfylles for vegene utbyggingsselskapet har ansvar for.

Departementet foreslår at ansvaret for å oppfylle sikkerhetsforskriften bør påligge utbyggingsselskapet for veger selskapet har ansvaret for, og at forskriften §§ 3-7 endres slik at utbyggingsselskapet får tilsvarende plikter som regionvegkontoret for vegene selskapet har ansvar for.

Når det gjelder § 3 om trafikkmessige konsekvensanalyser, vil kravene i bestemmelsen som hovedregel gjelde for arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning, dersom det skal bli utarbeidet slik plan. I de fleste av selskapets vegprosjekter vil det være Statens vegvesen som utarbeider kommunedelplan, og plikten til å sørge for trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse vil da falle på Statens vegvesen. Dersom det ikke blir utarbeidet kommunedelplan, gjelder forskriften § 3 for arbeidet med reguleringsplan, og den trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalysen skal utarbeides av selskapet før det blir vedtatt reguleringsplan for prosjektet.

Bestemmelsene om trafiksikkerhetsrevisjon i § 4 gjelder primært krav til arbeidet med reguleringsplanen og prosjektering, i fasen umiddelbart før vegen tas i bruk og i den innledende bruksfasen. Revisjonen vil gå ut på en gjennomgang av at det bestemte prosjektet blir gjennomført i henhold til Statens vegvesens vegnormaler og at rutinen for eventuelle fravik er fulgt, jf. forskrift om anlegg av offentlig veg § 3 nr. 2.

Bestemmelsene i forskriften §§ 5-7 omhandler TEN-T-veger som er i bruk og stiller krav om rangering, inspeksjoner og håndtering av data med krav om gjennomføring av tiltak i tråd med det som blir avdekket. Kravene gitt i bestemmelsene henger sammen med kravet til revisorer i § 8.

Forskriften §§ 3-7 inneholder bestemmelser om at de ulike kravene skal følge vedtatte eller gitte retningslinjer. Forskriften § 9 fastsetter at Vegdirektoratet skal gi retningslinjer for gjennomføringen av forskriften. Det følger av direktivet artikkel 8 nr. 1 at «Medlemsstatene skal sørge for at det innen 19. desember 2011 vedtas retningslinjer for å hjelpe vedkommende organer med å anvende dette direktiv, dersom det ikke allerede finnes slike retningslinjer.» «Vedkommende organ» er i direktivet artikkel 2 nr. 1 definert som «enhver offentlig eller privat organisasjon (...) som deltar i gjennomføringen av dette direktiv på grunnlag av sin kompetanse (...)».

Retningslinjene som fastsettes av Vegdirektoratet, skal dermed også være bindende for utbyggingsselskapet. Departementet foreslår derfor ikke endringer i forskriften § 9.

Forslag til endringer:

§ 3 første ledd endres slik:

«Regionvegkontoret og et statlig utbyggingsselskap for veg skal sørge for at det gjennomføres en trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i forbindelse med alle vegprosjekter som de har ansvaret for.

§ 4 første ledd annet punktum endres slik:

«Regionvegkontoret og et statlig utbyggingsselskap for veg skal sørge for at det gjennomføres trafikksikkerhetsrevisjoner i forbindelse med gjennomføring av alle vegprosjekter som de har ansvaret for.»

§ 5 første ledd endres slik:

«Regionvegkontoret og et statlig utbyggingsselskap for veg skal sørge for at det på grunnlag av undersøkelse av driften av vegnettet som de har ansvaret for utarbeides en rangering av vegstrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon og en sikkerhetsrangering av vegnettet. Rangeringene skal følge de gitte retningslinjene.»

§ 6 første ledd endres slik:

«Regionvegkontoret og et statlig utbyggingsselskap for veg skal sørge for at det gjennomføres sikkerhetsinspeksjoner av sine veger som er i bruk, for å kartlegge egenskaper som har betydning for trafikksikkerheten, og for å forebygge ulykker.»

Nytt § 7 første ledd annet punktum:

«Regionvegkontoret og et statlig utbyggingsselskap for veg utarbeider ulykkesrapport for hver dødsulykke som inntreffer på sitt vegnett i tråd med vedtatte retningslinjer.»

3.5.3 Forskrift 15.05.2007 nr. 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler

3.5.3.1 Gjeldende rett

Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften) har som formål å sikre minimumskravene til sikkerhetsnivå for trafikantene i tunneler gjennom krav om å forebygge kritiske hendelser som kan sette menneskeliv, miljøet og selve tunnelanlegget i fare, og sikre krav om vern ved ulykker. Forskriften gjelder tunneler med lengde på over 500 meter på TEN T-vegnettet og setter krav til tunneler som er under prosjektering, bygging og i bruk. Forskriften gjennomfører plikter etter EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 17i (direktiv 2004/54/EF).

3.5.3.2 Departementets vurdering

Direktivet artikkel 5 nr. 1 pålegger medlemsstatene å oppnevne en tunnelforvalter som kan være det offentlige eller private organ som har ansvar for tunnelen i planleggings- og prosjekteringsfasen, under bygging, og i drifts- og vedlikeholdsfasen. Etter departementets vurdering må forskriften endres slik at utbyggingsselskapet blir

tunnelforvalter for tunnelene på vegstrekninger det har ansvar for, mens regionvegkontoret er tunnelforvalter for tunnelene på sine vegstrekninger. Departementet foreslår å endre ordlyden i forskriften fra «regionvegkontoret» til det mer generelle «tunnelforvalter», og regulere hvem som er tunnelforvalter i en ny § 5 første ledd.

Hensynet til sikkerheten i tunneler tilsier at bestemmelsene som går ut på å godkjenne og føre tilsyn med tunnelene, blir forvaltet av et eget forvaltningsorgan for å sikre at både regionene i Statens vegvesen og selskapet i sitt daglige arbeid tar seg av sikkerheten i tunnelene på en forsvarlig måte. Oppgavene som er lagt til Vegdirektoratet, beholdes derfor uendret, med unntak av en justering av hvordan rapporter håndteres i forskriften § 15.

Forskriften § 2 tredje ledd og § 13 inneholder bestemmelser om en overgangsordning fra forskriften ble fastsatt i 2007, men som ikke lenger er relevant. Departementet foreslår derfor at bestemmelsene blir opphevet.

Det er gitt nærmere krav til tunnelene som er omfattet av forskriften i vedlegg I og II. Etter departementets vurdering er kravene i vedleggene formulert slik at det ikke er behov for endringer.

Departementet foreslår følgende endringer i forskriften:

§ 2 tredje ledd oppheves. Fjerde ledd blir nytt tredje ledd.

§ 5 første til tredje ledd endres slik:

«Regionvegkontoret og et statlig utbyggingsselskap for veg er tunnelforvalter for de tunneler som til enhver tid ligger på den del av riksvegnettet som de har ansvar for. Ansvar som tunnelforvalter omfatter alle oppgaver relatert til planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av tunneler.»

For hver betydelig hendelse eller ulykke som inntreffer i en tunnel, skal *tunnelforvalter* utarbeide en rapport. Denne rapporten skal sendes til sikkerhetskontrolløren som nevnt i § 6, til Vegdirektoratet og til redningstjenestene innen maksimum en måned fra hendelsen eller ulykken inntraff.

Dersom en undersøkelsesrapport utarbeides med en analyse av omstendighetene rundt hendelsen eller ulykken eller konklusjonene som kan trekkes av den, skal *tunnelforvalter* senest en måned etter mottak av rapporten sende den til sikkerhetskontrolløren, Vegdirektoratet og redningstjenestene.»

§ 6 første ledd endres slik:

«For hver tunnel skal *tunnelforvalter*, med forhåndssamtykke fra Vegdirektoratet, oppnevne en sikkerhetskontrollør som skal samordne alle forebyggings- og vernetiltak for å ivareta trafikantenes og driftspersonalets sikkerhet. Sikkerhetskontrolløren skal

være uavhengig i alle spørsmål om sikkerhet i vegtunneler og skal ikke være underlagt instruksjoner *fra sin arbeidsgiver eller andre* i slike spørsmål. Sikkerhetskontrolløren kan utføre sine oppgaver og funksjoner i forhold til flere tunneler *innenfor tunnelforvalters ansvarsområde.*»

§ 9 tredje ledd endres slik:

«Dersom Vegdirektoratet finner at en tunnel ikke tilfredsstillende kravene i forskriften, skal det underrette *tunnelforvalter* og sikkerhetskontrolløren om at det må treffes tiltak for å styrke tunnelsikkerheten. Vegdirektoratet fastsetter vilkår for fortsatt bruk eller gjenåpning av tunnelen eller andre restriksjoner eller vilkår som skal gjelde inntil utbedringstiltakene er iverksatt.»

§ 11 første ledd endres slik:

«For å gjøre det mulig å montere og bruke nyskapende sikkerhetsutstyr eller å bruke nyskapende sikkerhetsprosedyrer som gir et vernnivå som er likeverdig med eller høyere enn teknologi fastsatt i forskriften, kan Vegdirektoratet etter nærmere fastsatt prosedyre gjøre unntak fra kravene i denne forskriften på grunnlag av en grundig dokumentert søknad fra *tunnelforvalter.*»

§ 13 oppheves.

§ 14 første ledd endres slik:

«For tunneler som ikke oppfyller kravene, skal *tunnelforvalter* overfor Vegdirektoratet foreslå en plan for tilpasning til bestemmelsene i forskriften, jf. § 2 fjerde ledd.»

Det framgår av forskriften § 15 at Vegdirektoratet hvert annet år skal utarbeide rapporter om branner i tunneler og ulykker som i betydelig grad angår sikkerheten til trafikantene i tunneler. Rapportene skal oversendes EFTAs overvåkningsorgan. Vegdirektoratet omtales ikke i denne bestemmelsen som forvaltningsmyndighet, jf. EU-direktivet om tunnelsikkerhet. Det er derfor naturlig å pålegge et statlig utbyggingsselskap for veg et selvstendig ansvar for utarbeidelse av slike rapporter for selskapets tunneler.

§ 15 første ledd foreslås endret slik:

«*Tunnelforvalter* skal hvert annet år utarbeide rapporter om branner i tunneler og om ulykker som i betydelig grad angår sikkerheten til trafikantene i tunneler. Rapportene skal inneholde oversikt over hyppigheten av og årsakene til slike hendelser, en evaluering av hendelsene og opplysninger om sikkerhetsanleggenes og sikkerhetstiltakenes konkrete rolle og virkning. Rapportene skal oversendes *Vegdirektoratet før utgangen av juni året etter den periode som rapporten omfatter. Vegdirektoratet sammenstiller disse i en rapport for tunneler på TEN-T vegnettet som oversendes EFTAs overvåkningsorgan før utgangen av september året etter den periode som rapporten omfatter.*»

3.6 Veglova kapittel IV. Vegutgifter

3.6.1 § 20

3.6.1.1 Gjeldende rett

Veglova § 20 regulerer hvem som bærer utgiftene til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av veger. Etter bestemmelsen bærer staten disse utgiftene for riksveger, mens fylkeskommunen og kommunen bærer disse utgiftene for henholdsvis fylkesveger og kommunale veger.

3.6.1.2 Departementets vurdering og forslag

Utbyggingsselskapet skal være ansvarlig for utbygging, vedlikehold og drift av utvalgte riksvegstreknings, og vil være den som bærer utgiftene for disse strekningene. Etter dagens lovtekst er det staten som bærer utgiftene for alle riksvegene. Det er derfor nødvendig med en endring i bestemmelsen, slik at dette fremgår.

Departementet foreslår at vegloven § 20 første ledd annet punktum endres slik:

«Et statlig utbyggingsselskap for veg ber disse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»

3.6.2 § 21. Konkursboets og kreditorenes dekningsrett

3.6.2.1 Gjeldende rett

Veglova § 21 gjelder avtaler mellom vegmyndighetene og et selskap som skal finansiere og stå for utbygging av en offentlig veg og stå for drift og vedlikehold av vegen i minst ti år etter den er åpnet for trafikk. Bestemmelsen gjelder bare dersom det følger av avtalen at minst halvparten av selskapet sitt vederlag skal betales etter at vegen er åpnet for trafikk, og dette vederlaget skal betales i samsvar med avtalen fram til selskapets plikt til å drifte og vedlikeholde vegen tar slutt.

For slike avtaler bestemmer tredje ledd at dersom det blir åpnet konkurs hos selskapet, har konkursboet ikke rett til å tre inn i en avtale som nevnt i paragrafen.

3.6.2.2 Departementets vurdering og forslag

Utbyggingsselskapet vil ikke være omfattet av bestemmelsen, siden selskapet selv skal være økonomisk ansvarlig for drift og vedlikehold av vegen, og ikke vil få halvparten av noe vederlag betalt etter at vegen er åpnet for trafikk. Selskapet finansieres over statsbudsjettet etter avtaler med departementet på grunnlag av fullmakter departementet er gitt i samsvar med ordinære statsrettslige regler.

Utbyggingsselskapet er et aksjeselskap, og kan derfor slå konkurs om det ikke kan oppfylle sine forpliktelser. Det er derfor behov for bestemmelser som fraviker dekningsloven § 7-3 om konkursboets rett til å tre inn i skyldnerens avtaler, og hindrer

at konkursboet trer inn i selskapets utbyggingsavtaler med staten og eventuelt avtaler om drift og vedlikehold.

Departementet vil derfor foreslå følgende bestemmelse som ny § 22 i veglova:

«Om det vert opna konkurs i eit statleg utbyggingsselskap for veg, har buet ikkje rett til å tre inn i selskapet sine avtaler med staten om utbygging, drift og vedlikehald av riksvegar.»

3.7 Veglova kapittel V. Byggverk m.m. avkjørsle, gjerde og grind med forskrifter

3.7.1 Departementets vurdering og forslag

Kapitlet inneholder bestemmelser om byggverk, avkjørsler, gjerder og grunder, og er utfyllt i forskrifter. Bestemmelsene har både tilknytning til utbygging, drift og vedlikehold av veger, men ivaretar også hensynet til trafikksikkerheten. Det er ikke naturlig at selskapet skal få myndighet til å treffe vedtak som har med trafikksikkerheten å gjøre, da dette er en offentlig oppgave. For å legge til rette for et effektivt arbeid med utbygging, drift og vedlikehold av veger, kan det likevel være hensiktsmessig at utbyggingsselskapet får kompetanse til å treffe enkeltvedtak som er knyttet til dette.

§ 29

Paragraf 29 regulerer byggegrenser langs offentlig veg, dersom ikke annet følger av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Etter fjerde ledd tredje punktum kan vegmyndighetene i særlige tilfeller fastsette en annen byggegrense for vegkryss enn det som følger av loven. Etter departementets vurdering er byggegrenser ved kryss noe som først og fremst handler om trafikksikkerhet, og er en oppgave som har tilknytning til eiendomsretten til vegen. Departementet foreslår derfor ikke å gi utbyggingsselskapet kompetanse til å fastsette byggegrense for vegkryss.

§ 30 og forskrift 04.11.1966 nr. 4011 om plassering av skogsvirke ved riksveg

Etter § 30 tredje ledd jf. første ledd kan regionvegkontoret for riksveger gi særskilt tillatelse til å plassere byggverk innenfor byggegrenser fastsatt med hjemmel i § 29. Departementet mener det ikke er naturlig å gi utbyggingsselskapet slik kompetanse, da det ikke er nødvendig for å ivareta oppgavene med drift og vedlikehold av vegen.

Etter § 30 fjerde ledd kan skogsvirke plasseres ved offentlig veg etter nærmere bestemmelser gitt av vegmyndighetene. Slike bestemmelser er gitt i forskrift 04.11.1966 nr. 4011 om plassering av skogsvirke ved riksveg, som legger kompetanse til å gi tillatelser til vegsjefen, Vegdirektoratet og regionvegkontoret. Etter departementets vurdering handler bestemmelsene først og fremst om trafikksikkerhet,

og de har dessuten nær tilknytning til eiendomsretten til vegen. Departementet foreslår derfor ikke endringer i § 30 eller den tilhørende forskriften.

§ 30 a

Bestemmelsen regulerer erstatning på grunn av byggegrenser fastsatt i eller i medhold av § 29 jf. § 30, og regulerer ikke kompetansen til å treffe vedtak. Det er derfor ikke behov for endringer i bestemmelsen. Siden det er statlige organer som fastsetter byggegrensene, og det er staten som har eiendomsretten til vegen, må det også være staten som betaler erstatningen etter § 30 a.

§ 31

Paragraf 31 første, tredje og femte ledd gir vegmyndighetene kompetanse til å gi pålegg om å fjerne eller skjære ned trær, busker og annen plantevekst innenfor byggegrensene, og eventuelt sørge for at arbeidet blir gjort dersom eier eller rettighetshaver ikke etterkommer påbudet.

Etter første ledd kan påbud gis i den grad det blir funnet nødvendig av hensyn til ferdsel eller vegvedlikeholdet. Etter femte ledd er regionvegkontoret kompetent myndighet til å gi slike pålegg for riksveger. Tilknytningen til drift og vedlikehold av veg tilsier at utbyggingsselskapet bør få tilsvarende kompetanse. Etter departementets vurdering har dette tilknytning til drift og vedlikehold, og utbyggingsselskapet bør derfor få delegert kompetanse til å gi slike påbud.

Departementet foreslår følgende endring i veglova § 31 femte ledd:

«Påbud etter første ledd gir *eit statleg utbyggingsselskap for veg for riksvegstrekingar selskapet har ansvar for*, regionvegkontoret for *andre* riksvegar og fylkesveger, og kommunen for kommunale vegar.»

Eier eller rettighetshaver har krav på vederlag etter skjønn som følge av påbudet, og for utgifter med borttaking eller nedskjæring. Trærne, buskene og plantevekstene blir skåret ned i det offentliges interesse, og departementet legger til grunn at staten vil betale vederlaget. Skjønnen vil foregå etter reglene i skjønnslova, jf. veglova § 60. Departementet legger til grunn at arbeidsdelingen mellom selskapet og staten, og partsangivelsen for domstolene, vil bli den samme som ved eiendomserverv, se drøftelsen av dette i punkt 3.9 nedenfor.

3.7.6 § 32 og forskrift 08.10.2013 nr. 1212 om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg

Paragraf 32 gir vegmyndighetene hjemmel for å fastsette en større avstand for ledninger enn 3 meter fra vegkanten, som er bestemmelsens hovedregel. En slik større avstand kan fastsettes dersom hensynet til trygg ferdsel, vegvedlikeholdet eller mulig senere utbedring av vegen tilsier det. Etter annet ledd er regionvegkontoret kompetent myndighet til å gi slike pålegg for riksveger.

Vedlikehold og mulige senere utbedringer faller inn under drift og vedlikehold av vegen. Avveiningen som skal foretas har imidlertid også sammenheng med trafikksikkerheten.

Forskrift 08.10.2013 nr. 1212 om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg gir regler om saksbehandlingen og fordeling av utgifter ved legging av ledninger. Saksbehandlingsreglene har klare trekk av myndighetsutøvelse, og det taler også mot å legge kompetansen til utbyggingsselskapet. Departementet antar at det ikke vil være av større betydning for selskapets arbeid med drift og vedlikehold om selskapet ikke selv kan fastsette større avstand for ledninger enn lovens normalordning. Departementet foreslår derfor ikke endringer i § 32 eller forskriften til denne bestemmelsen.

3.7.7 § 33 og forskrift 23.05.1990 nr. 380 om forbud mot variabel reklame langs offentlig veg

Bestemmelsen gir vegmyndighetene hjemmel til å gi tillatelse til plassering av reklameskilt ved offentlig veg, og gi påbud om fjerning. Det er et krav om at reklamen ikke er trafikkfarlig, og som trafikkfarlig reklame regnes en innretning som kan tas for å være trafikksignal, vegskilt eller vegmerking, jf. annet ledd annet punktum. Etter femte ledd er regionvegkontoret kompetent myndighet til å gi slike pålegg for riksveger. Forskriften inneholder et forbud mot variabel reklame med enkelte unntak i forskriften § 2.

Departementet mener at plassering av reklameskilt har sterkere tilknytning til trafikksikkerhet enn drift og vedlikehold av vegen. Vurderingen av om reklamen er trafikkfarlig har også en side til trafikksignal, vegskilt og vegmerking, som departementet mener er en offentlig oppgave. Det er også naturlig at offentlige myndigheter avgjør om noe regnes som trafikkfarlig.

Departementet foreslår derfor ikke endringer i § 33 og den tilhørende forskriften.

3.7.8 § 34, § 35, § 36, § 37 og § 38

Bestemmelsene inneholder forbud mot endringer av byggverk og ledninger innenfor byggegrensen i lovens §§ 30 og 32, regulering av gjenoppbygging etter nedrivning eller ødeleggelse, fjerning av byggverk eller ledninger i strid med §§ 30 og 32, flytting av byggverk og ledninger og hjemmel for å gi forbud mot å bygge på eiendom som ligger innenfor byggegrensene i § 29 i forbindelse med arbeid etter plan- og bygningsloven (før reguleringsplanen blir vedtatt). Paragrafene 34, 36 og 37 legger kompetansen til å treffe vedtak etter bestemmelsene til regionvegkontoret for riksveger.

Siden utbyggingsselskapet ikke er gitt oppgaver etter §§ 30, 32 og 33, er det heller ikke behov for endringer i §§ 34 til 38. Kompetansen etter bestemmelsene beholdes dermed hos regionvegkontoret.

3.7.9 § 40 og § 41 og forskrift 26.02.1982 nr. 3791 om retningslinjer for behandling av avkjørselsaker for riksveg

Bestemmelsene regulerer avkjørsler fra offentlig veg. Dersom det ikke foreligger reguleringsplan, eller planen ikke omfatter avkjørsel, må avkjørsel fra riksveg ikke bygges uten tillatelse fra regionvegkontoret, jf. § 40. Etter § 41 har regionvegkontoret kompetanse til å påby flytting eller endring av avkjørsel fra riksveg. Forskriften gir retningslinjer for vurderingen av om avkjørsel skal tillates, og for den interesseavveiningen som må foretas.

Etter departementets syn er plassering av avkjørsler en offentlig oppgave. Avkjørsler har stor betydning for trafikksikkerheten, og det må foretas en bred interesseavveining. Departementet foreslår derfor ingen endringer i bestemmelsene og den tilhørende forskriften. Departementet foreslår likevel at regionvegkontoret kan delegerer kompetanse til utbyggingsselskapet til å gi tillatelse til avkjørsel som blir vedlikeholdt av utbyggingsselskapet, på samme måte som regionvegkontoret kan delegerer slik kompetanse til kommunen, se merknadene til § 43 og forskrift 16.07.1964 nr. 3905 om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg i punkt 3.8.11.

3.7.10 § 42

Bestemmelsen gir regionvegkontoret kompetanse til for riksveger å påby stenging, endring eller flytting av avkjørsel dersom den blir bygget eller utnyttet i strid med loven. Siden utbyggingsselskapet ikke er gitt kompetanse til å bestemme plasseringen av avkjørsler, mener departementet det er naturlig at utbyggingsselskapet heller ikke får kompetanse til å treffe denne typen vedtak.

3.7.11 § 43 og forskrift 16.07.1964 nr. 3905 om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg

Bestemmelsen gir vegmyndighetene kompetanse til å fastsette frisisiktlinjer, og sette som vilkår i tillatelser til avkjørsel at eieren eller brukeren av avkjørselen sørger for å holde fri sikt etter fastsatte linjer. Videre inneholder bestemmelsen regler om ansvaret for vedlikehold av avkjørsler, og pålegger vegmyndighetene et ansvar for å holde vannløp under avkjørselen åpne. Siden departementet går inn for at utbyggingsselskapet ikke får kompetanse til å gi tillatelse til avkjørsel etter § 40, er det ikke aktuelt at utbyggingsselskapet får kompetanse til å sette vilkår. Videre mener departementet at avkjørsler først og fremst er en offentlig oppgave, og det er derfor ikke naturlig å gi utbyggingsselskapet kompetanse eller plikter etter denne bestemmelsen.

3.7.12 § 44, § 45 og forskrift 09.10.1969 nr. 3815 om gjerde ved offentlig veg, § 46 og § 47

Bestemmelsene i §§ 44 og 45 og forskriften til § 45 gir regler om gjerder. Paragraf 46 bestemmer at §§ 44 og 45 bare gjelder om ikke annet blir fastsatt etter plan- og bygningsloven. Paragraf 47 gir vegmyndighetene kompetanse til å sørge for flytting, riving, endring eller istandsetting av gjerde som er satt opp i strid med § 45 eller utilstrekkelig vedlikeholdt. Forskriften til § 45 gir regler for hvordan gjerdene skal være.

Gjerder har nær tilknytning til drift og vedlikehold av vegen. Gjerder har imidlertid betydning for trafikksikkerheten og for vern av eiendommer mot husdyr. Dette krever en avveining av ulike offentlige og private hensyn.

Departementet er noe i tvil om utbyggingsselskapet bør få myndighet etter bestemmelsene om gjerder, men har blitt stående ved at myndigheten fortsatt bør være hos offentlige myndigheter. Noe annet er at det praktiske arbeidet med oppsetting av gjerder, vedlikehold mv. overlates til utbyggingsselskapet som kan utføre dette i forbindelse med vegutbyggingen og senere drift og vedlikehold.

3.8 Veglova kapittel VI. Egedomsinngrep m.m. med forskrifter

3.8.1 Gjeldende rett

Som redegjort for i Meld. St. 25 (2014-2015) punkt 2.2.6, er eiendomserverv en integrert del i samlet arbeid med å fremskaffe godkjent reguleringsplan, prosjektere, bygge og avslutte et veganlegg. Eiendomservervet omfatter både det som er nødvendig for å bygge anlegget, herunder midlertidig bruk av eiendom, samt eiendom og rettighet(er) som er nødvendig for senere drift og vedlikehold. Eiendomservervet kan gjelde del av eiendom (det mest vanlige), en hel eiendom eller permanent eller midlertidig rett til bestemt bruk, eller til å forby en bestemt bruk, av eiendom. Rett til å lede vann fra stikkrenne på annens eiendom er ofte en permanent rett. Rett til støydempende tiltak på bolig (sette inn ventiler, bytte vinduer m.m.) og mellomlagring av masser kan være eksempler på midlertidig rett.

Etter veglova § 50 er det vegmyndighetene som fatter vedtak om eiendomsinngrep. Myndigheten til å fatte ekspropriasjonsvedtak ble delegert til regionvegkontoret i departementets brev 20. januar 1965 og stadfestet i departementets brev 20. oktober 1981. Når regionvegkontoret fatter vedtak om inngrep, vil regionvegkontoret på vegne av staten begjære skjønn og stå som saksøker.

Departementet har med hjemmel i veglova § 50 gitt forskrift 11.09.1981 nr. 8603 om egedomsinngrep etter veglova. Det følger av forskriften § 5 første ledd at vegmyndigheten fatter vedtak om eiendomsinngrepet også der kommunen er pålagt å stå for gjennomføringen av eiendomsinngrepet og bygging av riksveg etter veglova § 14. Videre følger det av forskriften § 5 annet ledd at den vegmyndigheten som har hjemmel til å treffe vedtak om eiendomsinngrep for riksveg, kan avtale med kommunen at denne skal stå for gjennomføringen av eiendomsinngrepet, og av tredje

ledd at pålegg etter første ledd eller avtale etter andre ledd gir kommunen fullmakt til å kreve skjønn. I slike tilfeller begjærer kommunen skjønn og står for gjennomføringen på vegne av staten. Forskriften regulerer ikke spørsmålet om anke av skjønn, men det er lagt til grunn at vegmyndigheten skal avgjøre et eventuelt ankespørsmål der staten er erstatningsansvarlig for eiendomsservervet.

Forhåndstiltredelse ved ekspropriasjon reguleres i oreigningslova § 25 første ledd. Myndigheten til å fatte vedtak om forhåndstiltredelse for eiendomsinngrep etter veglova er ved kgl.res. 15. desember 1972 delegert til Vegdirektoratet.

Regionvegkontoret, som er det organet som fatter vedtak om ekspropriasjon, sender søknad til Vegdirektoratet hvor det bes om at Vegdirektoratet fatter vedtak om forhåndstiltredelse dersom grunneier ikke tillater at grunnen tas i bruk før det foreligger rettskraftig skjønn. Når ekspropriasjon skjer med hjemmel i plan- og bygningsloven har fylkesmannen fått delegert kompetanse til å fatte vedtak om forhåndstiltredelse, jf. forskrift 15. juni 2012 nr. 524 og Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv T-3/12.

3.9.2 Departementets vurdering og forslag

I Meld. St. 25 (2014-2015) punkt 2.2.6 er det lagt opp til at utbyggingsselskapet har ansvar for eiendomsserverv til de anlegg det skal bygge. Det gjelder både om eiendomsservervet skjer ved avtale, noe som forutsettes å være hovedregelen i praksis, eller ekspropriasjon. Som det fremgår av Meld. St. 25 (2014-2015) punkt 2.2.4, foreslår departementet at staten, og ikke selskapet, skal eie vegene og veggrunnen. Eventuell eiendomsavståelse skjer derfor til fordel for staten, og i det offentliges interesse. Det er derfor staten som skal betale en eventuell erstatning. En frivillig avtale om avståelse av eiendom må derfor ha staten som part. Departementet legger likevel til grunn at utbyggingsselskapet vil gjøre nødvendige forberedelser, og stå for forhandlingene etter fullmakt fra staten. En slik fullmakt kan gis i avtalen mellom staten og utbyggingsselskapet.

Ved ekspropriasjon reises spørsmålet om utbyggingsselskapet skal gis myndighet til å fatte vedtak om ekspropriasjon. I Meld. St. 25 (2014-2015) punkt 2.2.6 heter det at det er viktig at vedtak om ekspropriasjon undergis lik behandling for all riksveg i Norge, uavhengig av hvem som er byggherre. Departementet foreslår derfor at hjemmel til å fatte selve ekspropriasjonsvedtaket beholdes hos offentlige myndigheter slik det er fastlagt i veglova § 50 og plan- og bygningsloven kapittel 16.

I praksis vil dette innebære at selskapet utarbeider grunnlag for at Statens vegvesen eller kommunen kan fatte vedtak om/gi selskapet tillatelse til å ekspropriere. Når tillatelse til å ekspropriere eiendom er gitt, legger departementet opp til at utbyggingsselskapet har ansvar for å begjære skjønn, og opptrer på vegne av staten (lovlig stedfortreder) i skjønnssaken til rettskraftig skjønn foreligger.

Departementet har vurdert om det er tilstrekkelig at dette reguleres i avtalen mellom departementet og selskapet. For å unngå at det reises tvil om hvorvidt det foreligger tilstrekkelig fullmakt til å begjære skjønn, og for å skape forutsigbarhet for potensielle motparter, mener departementet at det bør inntas en bestemmelse om dette i den nevnte forskriften om eigedomsinngrep etter veglova. For å klargjøre partsforholdet foreslår departementet at det fremgår uttrykkelig av forskriften at utbyggingsselskapet er delegert kompetanse til å opptre som lovlig stedfortreder for staten. Departementet legger videre til grunn at utbyggingsselskapet også kan begjære skjønn når det er avtalt (avtaleskjønn) og at partsforholdet vil være det samme.

Etter departementets vurdering bør vegmyndighetene avgjøre et eventuelt ankespørsmål der staten er erstatningsansvarlig for eiendomsserveret, på samme måte som etter gjeldende rett.

Departementet foreslår i forskrift 11.09. 1981 nr. 8603 om eiendomsinngrep etter vegloven ny § 6 Fullmakt til å kreve skjønn:

«Når vegstyremakta skal gjere vedtak om eigedomsinngrep knytta til riksveg som skal byggjast ut av eit statleg utbyggingsselskap for veg, har utbyggingsselskapet fullmakt til å krevje skjønn. Staten ved utbyggingsselskapet er part i saka. Det same gjeld ved avtaleskjønn knytta til vegar som utbyggingsselskapet skal byggje ut.

Vegstyresmaktene avgjer spørsmål om anke og om det skal krevjast overskjønn.»

Nåværende § 6 i forskriften blir ny § 7.

I noen situasjoner kan det være behov for tillatelse til å tiltre eiendom før rettskraftig skjønn foreligger. Departementet foreslår at selskapet må søke om slik tillatelse fra myndighet som har hjemmel til å gi slike tillatelser. Dette vil være ulike forvaltningsorganer, avhengig av hvilken lov som gir hjemmel for ekspropriasjonsvedtaket. Det er ikke behov for lovendring på dette punktet.

4. Endringer i lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og byggesloven), lov 27.06.2008 nr. 71 og forskrift om byggesak (byggesaksforskriften), forskrift 26.03.2010 nr. 488

4.1 plan- og bygningsloven § 3-7 Overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet

4.1.1 Departementetsvurdering og forslag

Det vil være en kjernevirksomhet for et statlig utbyggingsselskap for veg å utarbeide planer for de vegstrekningene selskapet har fått ansvar for å bygge ut. Viktige forhold knyttet til nasjonale og regionale interesser og hensyn forutsettes avklart på et overordnet nivå gjennom kommunedelplaner. Departementet forutsetter at utbyggingsselskapet vil ivareta hensynet til medvirkning, dialog, m.v. i henhold til kravene i plan- og bygningsloven. Det vurderes som en naturlig konsekvens av

intensjonen med selskapet, at det så langt som mulig skal stilles i samme posisjon som, og være mest mulig likestilt med Statens vegvesen i de deler av planleggingen og utbyggingen av tiltak som selskapet tillegges ansvar for. Det bør derfor lovfestes mulighet til å tillegge selskapet samme myndighet til å utarbeide og fremme forslag til arealplaner som vegvesenet har i dag.

Nåværende plan- og bygningslov § 3-7 tredje ledd:

"Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype. Gjeldende kommunale eller regionale planstrategier skal vurderes i forbindelse med planarbeidet".

Forslag til endring av plan- og bygningslov § 3-7 tredje ledd:

"Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype. *Tilsvarende kan departementet i forskrift legge slik myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg.* Gjeldende kommunale eller regionale planstrategier skal vurderes i forbindelse med planarbeidet".

4.2 Forskrift om byggesak § 4-3. Unntak fra krav i plan- og bygningslovgivningen for visse tiltak som behandles etter andre lover.

4.2.1 departementets vurdering og forslag

Departementet mener det ikke vil være nødvendig med endringer i PBL § 20-4, men at det vil være behov for endring i byggesaksforskrift § 4-3 dersom unntaket for ansvar og kontroll også skal gjelde for utbyggingsselskapet for veg.

Generelt og overordnet kan det sies at unntakene som hjemles i forskriften § 4-3 er begrunnet i at angjeldende tiltak er undergitt sektorregelverk som vurderes å oppfylle de hensyn forskriften skal ivareta.

Departementet mener det er grunnlag for at unntaket for ansvar og kontroll i § 4-3 bokstav a utvides til også å omfatte det statlige utbyggingsselskapet for veg så langt som mulig. Dette begrunnes med at utbyggingsselskapet skal stilles i samme posisjon som, og være mest mulig likestilt med, Statens vegvesen i de deler av planleggingen og utbyggingen av tiltak som selskapet tillegges ansvar for. Ved et eventuelt fravik fra reglene som gjelder for Statens vegvesen må det gjennomføres risikovurderinger som godtgjør at det alternative regelverket er minst like godt som det man søker fravik fra.

Nåværende byggesaksforskrift § 4-3 (første ledd bokstav a):

"For tiltak som er nevnt nedenfor under bokstav a til g og som er i samsvar med plan- og bygningsloven § 1-6 andre ledd, gjelder ikke reglene i plan- og bygningsloven kapitlene 20 (Søknadsplikt), 21 (Krav til innhold og behandling av søknader), 22 (Godkjenning av foretak for ansvarsrett), 23 (Ansvar i byggesaker), 24 (Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak), 25 (Tilsyn), 27 (Tilknytning til infrastruktur), 28 (Krav til byggetomta og ubebygde areal), 29 (Krav til tiltaket), 30 (Krav til særskilte tiltak) og 31 (Krav til eksisterende byggverk). Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-5 (Tekniske krav) og § 29-7 (Krav til produkter til byggverk) med tilhørende deler av byggt teknisk forskrift gjelder så langt de passer for nevnte tiltak.

a) Offentlige veganlegg som anlegges etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i veglov 21. juni 1963 nr. 23 så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Selv om tiltaket ikke omfattes av unntaket i første punktum, kan offentlige veganlegg hvor Statens vegvesen eller fylkeskommunen er tiltakshaver utføres uten at reglene i plan- og bygningsloven kapitlene 22 (Godkjenning av foretak for ansvarsrett), 23 (Ansvar i byggesaker), 24 (Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak) og 25 (Tilsyn) kommer til anvendelse. Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-2 (Visuelle kvaliteter) og § 29-3 (Krav til universell utforming og forsvarlighet) skal likevel gjelde".

Forslag til endring i byggesaksforskrift § 4-3, første ledd bokstav a

"For tiltak som er nevnt nedenfor under bokstav a til g og som er i samsvar med plan- og bygningsloven § 1-6 andre ledd, gjelder ikke reglene i plan- og bygningsloven kapitlene 20 (Søknadsplikt), 21 (Krav til innhold og behandling av søknader), 22 (Godkjenning av foretak for ansvarsrett), 23 (Ansvar i byggesaker), 24 (Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak), 25 (Tilsyn), 27 (Tilknytning til infrastruktur), 28 (Krav til byggetomta og ubebygde areal), 29 (Krav til tiltaket), 30 (Krav til særskilte tiltak) og 31 (Krav til eksisterende byggverk). Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-5 (Tekniske krav) og § 29-7 (Krav til produkter til byggverk) med tilhørende deler av byggt teknisk forskrift gjelder så langt de passer for nevnte tiltak.

a) Offentlige veganlegg som anlegges etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i veglov 21. juni 1963 nr. 23 så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Selv om tiltaket ikke omfattes av unntaket i første punktum, kan offentlige veganlegg hvor Statens vegvesen, fylkeskommunen *eller et statlig utbyggingsselskap for veg* er tiltakshaver utføres uten at reglene i plan- og bygningsloven kapitlene 22 (Godkjenning av foretak for ansvarsrett), 23 (Ansvar i byggesaker), 24 (Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak) og 25 (Tilsyn) kommer til anvendelse. Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-2 (Visuelle kvaliteter) og § 29-3 (Krav til universell utforming og forsvarlighet) skal likevel gjelde."

5. Administrative og økonomiske konsekvenser

Forslagene innebærer at utbyggingsselskapet får en del oppgaver og plikter som i dag ligger hos Statens vegvesen. Oppgavene som flyttes har tilknytning til selskapets virksomhet med utbygging, drift og vedlikehold av veg og er en naturlig konsekvens av opprettelsen av selskapet. Det er av betydning at selskapet får ressurser til å påta seg de oppgavene som legges til det på en forsvarlig måte. Departementet antar imidlertid at de oppgavene som legges til selskapet i den store sammenhengen vil ha begrenset økonomisk betydning for staten.

6. Forslag til lov- og forskriftsendringer.

6.1 Endringer i lov 21. 06.1963 nr. 23 om vegar (veglova)

§ 1 første ledd første punktum endres slik:

«Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av staten, *eit statleg utbyggingsselskap for veg*, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV.»

§ 9 første ledd tredje og fjerde punktum skal lyde:

«Departementet kan delegere til eit statleg utbyggingsselskap for veg styremakt som Vegdirektoratet eller regionvegkontoret har etter denne lova eller i føresegner i medhald av lova. Delegasjonen kan berre gjelde oppgåver og myndigheit til å treffe enkeltvedtak som gjeld utbygging, drift og vedlikehald av riksvegar som det statlege utbyggingsselskapet gis ansvar for.»

Nåværende tredje og fjerde punktum i første ledd blir nytt femte og sjette punktum i samme ledd.

§ 11 nytt annet ledd skal lyde:

«Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak gjort av eit statleg utbyggingsselskap for veg dersom ikkje anna følgjer av tredje ledd. Departementet kan gi føresegner som fråvik føresegna i forrige punktum.»

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

§ 20 første ledd annet punktum endres slik:

«Eit statleg utbyggingsselskap ber desse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»

§ 22 (ny) skal lyde:

«Om det vert opna konkurs i eit statleg utbyggingsselskap for veg, har buet ikkje rett til å tre inn i selskapet sine avtaler med staten om utbygging, drift og vedlikehald av riksvegar.»

§ 31 femte ledd endres slik:

«Påbod etter første ledd gir *et statlig utbyggingsselskap for veg for riksvegstrekingar selskapet har ansvar for*, regionvegkontoret for *andre* riksvegar og fylkesveger, og kommunen for kommunale vegar.»

6.2 Endringer i lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygingsloven), lov 27.06.2008 nr. 71

Forslag til endring av plan- og bygningslov § 3-7 tredje ledd:

"Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype. *Tilsvarende kan departementet i forskrift legge slik myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg.* Gjeldende kommunale eller regionale planstrategier skal vurderes i forbindelse med planarbeidet".

6-3 Endringer i forskrift 28.10.2011 nr. 1053 om sikkerhetsforvaltning av veginfrastruktur

Departementet foreslår følgende endringer i forskriften:

§ 3 første ledd endres slik:

«Regionvegkontoret og *et statlig utbyggingsselskap for veg* skal sørge for at det gjennomføres en trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i forbindelse med alle vegprosjekter *som de har ansvaret for.*

§ 4 første ledd annet punktum endres slik:

«Regionvegkontoret og *et statlig utbyggingsselskap for veg* skal sørge for at det gjennomføres trafikksikkerhetsrevisjoner i forbindelse med gjennomføring av alle vegprosjekter *som de har ansvaret for.*»

§ 5 første ledd endres slik:

«Regionvegkontoret og *et statlig utbyggingsselskap for veg* skal sørge for at det på grunnlag av undersøkelse av driften av vegnettet *som de har ansvaret for* utarbeides en rangering av vegstrekinger med høy ulykkeskonsentrasjon og en sikkerhetsrangering av vegnettet. Rangeringene skal følge de gitte retningslinjene.»

§ 6 første ledd endres slik:

«Regionvegkontoret og *et statlig utbyggingsselskap for veg* skal sørge for at det gjennomføres sikkerhetsinspeksjoner av *sine* veger som er i bruk, for å kartlegge egenskaper som har betydning for trafikksikkerheten, og for å forebygge ulykker.»

Nytt § 7 første ledd annet punktum:

«Regionvegkontoret og et statlig utbyggingsselskap for veg utarbeider ulykkesrapport for hver dødsulykke som inntreffer på *sitt vegnett* i tråd med vedtatte retningslinjer.»

6.4 Endringer i forskrift 15.05.2007 nr. 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler

Departementet foreslår følgende endringer i forskriften:

§ 2 tredje ledd oppheves. Fjerde ledd blir nytt tredje ledd.

§ 5 første til tredje ledd endres slik:

«Regionvegkontoret og et statlig utbyggingsselskap for veg er tunnelforvalter for de tunneler som til enhver tid ligger på den del av riksvegnettet som de har ansvar for. Ansvar et som tunnelforvalter omfatter alle oppgaver relatert til planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av tunneler.»

For hver betydelig hendelse eller ulykke som inntreffer i en tunnel, skal *tunnelforvalter* utarbeide en rapport. Denne rapporten skal sendes til sikkerhetskontrolløren som nevnt i § 6, til Vegdirektoratet og til redningstjenestene innen maksimum en måned fra hendelsen eller ulykken inntraff.

Dersom en undersøkelsesrapport utarbeides med en analyse av omstendighetene rundt hendelsen eller ulykken eller konklusjonene som kan trekkes av den, skal *tunnelforvalter* senest en måned etter mottak av rapporten sende den til sikkerhetskontrolløren, Vegdirektoratet og redningstjenestene.»

§ 6 første ledd endres slik:

«For hver tunnel skal *tunnelforvalter*, med forhåndssamtykke fra Vegdirektoratet, oppnevne en sikkerhetskontrollør som skal samordne alle forebyggings- og vernetiltak for å ivareta trafikantenes og driftspersonalets sikkerhet. Sikkerhetskontrolløren skal være uavhengig i alle spørsmål om sikkerhet i vegtunneler og skal ikke være underlagt instruks fra *sin arbeidsgiver eller andre* i slike spørsmål. Sikkerhetskontrolløren kan utføre sine oppgaver og funksjoner i forhold til flere tunneler *innenfor tunnelforvalters ansvarsområde.*»

§ 9 tredje ledd endres slik:

«Dersom Vegdirektoratet finner at en tunnel ikke tilfredsstiller kravene i forskriften, skal det underrette *tunnelforvalter* og sikkerhetskontrolløren om at det må treffes tiltak for å styrke tunnelsikkerheten. Vegdirektoratet fastsetter vilkår for fortsatt bruk eller gjenåpning av tunnelen eller andre restriksjoner eller vilkår som skal gjelde inntil utbedringstiltakene er iverksatt.»

§ 11 første ledd endres slik:

«For å gjøre det mulig å montere og bruke nyskapende sikkerhetsutstyr eller å bruke nyskapende sikkerhetsprosedyrer som gir et vernnivå som er likeverdig med eller høyere enn teknologi fastsatt i forskriften, kan Vegdirektoratet etter nærmere fastsatt prosedyre gjøre unntak fra kravene i denne forskriften på grunnlag av en grundig dokumentert søknad fra *tunnelforvalter*.»

§ 13 oppheves.

§ 14 første ledd endres slik:

«For tunneler som ikke oppfyller kravene, skal *tunnelforvalter* overfor Vegdirektoratet foreslå en plan for tilpasning til bestemmelsene i forskriften, jf. § 2 fjerde ledd.»

§ 15 første ledd foreslås endret slik:

«*Tunnelforvalter* skal hvert annet år utarbeide rapporter om branner i tunneler og om ulykker som i betydelig grad angår sikkerheten til trafikantene i tunneler. Rapportene skal inneholde oversikt over hyppigheten av og årsakene til slike hendelser, en evaluering av hendelsene og opplysninger om sikkerhetsanleggenes og sikkerhetstiltakenes konkrete rolle og virkning. Rapportene skal oversendes Vegdirektoratet før utgangen av juni året etter den periode som rapporten omfatter. Vegdirektoratet sammenstiller disse i en rapport for tunneler på TEN-T vegnettet som oversendes EFTAs overvåkingsorgan før utgangen av september året etter den periode som rapporten omfatter.»

6.5 Endringer i forskrift 11.09.1981 nr. 8603 om egedomsinngrep etter veglova

Departementet foreslår ny § 6 Fullmakt til å kreve skjønn:

«Når vegstyremakta skal gjøre vedtak om egedomsinngrep knytta til riksveg som skal byggjast ut av eit statleg utbyggingsselskap for veg, har utbyggingsselskapet fullmakt til å krevje skjønn. Staten ved utbyggingsselskapet er part i saka. Det same gjeld ved avtaleskjønn knytta til veger som utbyggingsselskapet skal byggje ut.

Vegstyresmaktene avgjer spørsmål om anke og om det skal krevjast overskjønn.»

Nåværende § 6 i forskriften blir ny § 7.

6.6 Endringer i forskrift om byggesak (byggesaksforskriften), forskrift 26.03.2010 nr. 488 § 4-3, første ledd bokstav a

Forslag til endring i byggesaksforskrift § 4-3, første ledd bokstav a

"For tiltak som er nevnt nedenfor under bokstav a til g og som er i samsvar med plan- og bygningsloven § 1-6 andre ledd, gjelder ikke reglene i plan- og bygningsloven kapitlene 20 (Søknadsplikt), 21 (Krav til innhold og behandling av søknader), 22 (Godkjenning av foretak for ansvarsrett), 23 (Ansvar i byggesaker), 24

(Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak), 25 (Tilsyn), 27 (Tilknytning til infrastruktur), 28 (Krav til byggetomta og ubebygde areal), 29 (Krav til tiltaket), 30 (Krav til særskilte tiltak) og 31 (Krav til eksisterende byggverk).

Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-5 (Tekniske krav) og § 29-7 (Krav til produkter til byggverk) med tilhørende deler av byggt teknisk forskrift gjelder så langt de passer for nevnte tiltak.

a) Offentlige veganlegg som anlegges etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i veglov 21. juni 1963 nr. 23 så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Selv om tiltaket ikke omfattes av unntaket i første punktum, kan offentlige veganlegg hvor Statens vegvesen, fylkeskommunen *eller et statlig utbyggingsselskap for veg* er tiltakshaver utføres uten at reglene i plan- og bygningsloven kapitlene 22 (Godkjenning av foretak for ansvarsrett), 23 (Ansvar i byggesaker), 24 (Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak) og 25 (Tilsyn) kommer til anvendelse. Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-2 (Visuelle kvaliteter) og § 29-3 (Krav til universell utforming og forsvarlighet) skal likevel gjelde."