

Statens vegvesen

Referanse:
Mkv

24.06.2026

Høringsvar – forslag om overføring av skiltmyndighet fra Statens vegvesen til fylkeskommunene

Vi viser til ovennevnte høring datert 5.3.2026, hvor det foreslås at skiltmyndigheten på fylkesveiene overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Det innebærer at fylkeskommunene får et helhetlig ansvar for å planlegge, bygge, drifte, vedlikeholde, og treffe vedtak om skilting på sine veier.

Trygg Trafikk vil understreke at vi anser fylkeskommunene som en svært viktig aktør, både som veieier og ansvarlig for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet (jf. vegtrafikkloven § 40). Vi har også forståelse for at fylkeskommunene betrakter overføring av skiltmyndighet som en naturlig konsekvens av regionreformen og avviklingen av sams vegadministrasjon i 2020.

Vi synes likevel det er uheldig at overføringen av skiltmyndighet synes å være politisk besluttet før høringen er gjennomført, selv om det åpnes opp for synspunkter på noen avgrensede forhold. Vi har spesielt merket oss høringsnotatets beskrivelse av potensielt negative konsekvenser for trafikksikkerheten, og oppfordrer fylkeskommunene til å ta dette på alvor og iverksette kompenserende tiltak. I det følgende utdypes våre bekymringer.

Sannsynlig med økt variasjon i skilting

Trafikkskilt, oppmerking og signaler skal informere, veilede og regulere trafikantene. For at systemet skal fungere etter hensikten, må det være gjenkjennelig og lett å forstå. Dette forutsetter en enhetlig og konsekvent praksis i hele landet slik at trafikantene ikke møter forskjellige rutiner i ulike landsdeler.

Som nevnt i høringsnotatet forekommer det også i dag ulik tolkning og praktisering av skiltmyndigheten på fylkesveiene, til tross for at det foreligger et detaljert regelverk, og at en

nasjonal myndighet har skiltmyndigheten. Sannsynligheten er derfor stor for at skiltingen blir enda mer variert og krevende å forholde seg til for trafikantene, når skiltmyndigheten overføres til 15 fylkeskommuner. Dette vil kunne bidra til en svekkelse av respekten for skiltene, fordi trafikantene ikke nødvendigvis forstår hvilke vurderinger som er lagt til grunn av ulike myndigheter.

Vi er derfor helt enig i at det må være en *forutsetning* at Statens vegvesen gis uttalerett i de fleste saker, samt myndighet til å overprøve skiltvedtak. Det bør også stilles klare forventninger til fylkeskommune om å ivareta/bygge solide fagmiljøer, samt styrke strukturene for samarbeid og erfaringsoverføring på tvers av fylkeskommuner. Videre vil det også være behov for utstrakt samarbeid mellom fylkeskommunene og Statens Vegvesen, f.eks. gjennom regionale nettverk for saksbehandlere.

Tilgang på gode kvalitetssystemer er svært viktig for å sikre at praksis er i tråd med regelverket. Statens vegvesen har i dag et saksbehandler- og kvalitetssystem som bidrar til å sikre en mest mulig ensartet forvaltning av skiltsaker. Dette gir også stordriftsfordeler. Vi stiller derfor spørsmål om hvordan fylkeskommunene vil forvalte og kvalitetssikre skiltmyndigheten – om det er gjennom 15 separate systemer eller én felles løsning. Vi vil anta at sistnevnte har klare fordeler, både faglig og kostnadmessig, og anbefaler at dette spørsmålet utredes.

Fare for politisering av skiltsaker, spesielt fartsgrenser

Det er avgjørende for trafiksikkerheten at skiltvedtak fattes på et faglig grunnlag, og ikke blir gjenstand for politisk press. Erfaring viser at skiltsaker ofte skaper stort lokalt engasjement, noe som gjerne medfører involvering fra politikere. Trygg Trafikk er derfor bekymret for at overføring av skiltmyndighet til fylkeskommunene kan føre til økt politisk press på regelverket. Konsekvensen kan bli at trafikantene møter ulike fartsgrenser på tvers av fylkesgrenser. Disse kan være både høyere og lavere enn det faglige vurderinger tilsier.

Vi er kjent med at det, f.eks. i forbindelse med alvorlige ulykker, har vært diskusjoner der fylkeskommunene har ønsket å sette ned fartsgrensen, men møtt motstand hos Statens Vegvesen. Nye endringer i fartsgrensekriteriene gir nå et større handlingsrom for dette, ved at byer og tettsteder som utgangspunkt skal ha en fartsgrense på 30 km/t, og at det må foreligge en begrunnelse for å fastsette en høyere fartsgrense. Vegvesenet skal også gjennomgå fartsgrensekriteriene utenfor tettbygde strøk med sikte på at det skal være bedre samsvar med nullvisjonen, noe som vil innebære økt bruk av 70 km/t. Fylkeskommunene får dermed et større handlingsrom for lavere fartsgrenser på ulykkeutsatte strekninger. Etter vårt syn kunne dette dekket ønsket og behovet om økt fleksibilitet, uten å overføre skiltmyndigheten.

Andre hensyn trumfer trafiksikkerheten

Statens Vegvesen skal primært ivareta nasjonale transportpolitiske mål, herunder trafiksikkerhet. Fylkeskommunene har på sin side ansvar for flere samfunnsområder enn samferdsel, krevende økonomi og et svært stort vedlikeholdsetterslep på sitt veinett. F.eks. inneholder høringsnotatet en tydelig beskrivelse av fylkeskommunenes ønske om økt handlingsrom til å gjøre lokale og mindre ressurskrevende tilpasninger. Trygg Trafikk har stor forståelse for både kompleksiteten i fylkeskommunenes samfunnsoppdrag, og den krevende ressurssituasjonen de står i. Samtidig ser vi at dette kan utfordre prioritering av trafiksikkerhet på fylkesveinettet.

Det er viktig å understreke at fylkeskommunene allerede i dag kan fravike vegnormalene for å etablere enklere og billigere standard dersom det er ønskelig. Det er for eksempel fullt mulig for fylkeskommunene å bygge smalere (eller bredere) sykkelveier og sykkelfelt der de ønsker dette. Høringsforslaget endrer ikke dette.

Derimot åpner høringsforslaget opp for å skilte løsninger som ikke er i tråd med gjeldende regelverk. Mange steder er det etablert løsninger som avviker fra vegnormaler og trafikkreglene, noe som kan skape usikkerhet rundt hvem som har vikeplikt. Eksempler på dette er sykkelveier som føres opp på fortau uten tilstrekkelig hensyn til gående, løsninger for syklende gjennom rundkjøring og forkjøreregulering av gang- og sykkelvei (uten tilrettelagt infrastruktur).

Det er et generelt stort press på veieier for å tilrettelegge for sykling, og vi er bekymret for at flere slike løsninger nå vil bli skiltet, noe som kan skape trafikkfarlige situasjoner.

Manglende vurdering av kompetansebehov

Statens Vegvesen har lang erfaring med å forvalte skiltmyndigheten og et robust fagmiljø. I høringsnotatet forutsettes det at fylkeskommunene har, eller må bygge opp, tilstrekkelig kompetanse til å overta denne myndigheten. Vi kan ellers ikke se at konsekvensene av dette, verken kompetanse eller økonomi, er tilstrekkelig utredet. Det står kun at gjeldende ressurser i Statens Vegvesen må omdisponeres til saksbehandling ifm. høringer på fylkesvei, og at enkelte fylkeskommuner må øke bemanningen.

Vi viser i denne sammenheng til Riksrevisjonens rapport (2023), som peker på at avviklingen av sams vegadministrasjon har bidratt til mer fragmenterte fagmiljøer og økte kostnader¹. Det er svært viktig at disse erfaringene inngår i den videre prosessen.

¹ <https://www.riksrevisjonen.no/rapporter-mappe/no-2022-2023/kvalitet-og-effektivitet-i-drift-og-vedlikehold-av-riks-og-fylkesveier/>

Merknader til konkrete alternativer

§ 26 Myndighet for fartsgrenser m.m.

Vi støtter alternativ 1, dvs. at Vegvesenet fortsatt skal være vedtaksmyndighet knyttet til fastsettelsen av grensen for tettbygde strøk, og at fylkeskommunen gis uttalerett. Vi støtter også behovet for tydeliggjøring av dette rammeverket.

§ 27 Forkjøringsveg, motorveg mv.

Vi støtter alternativ 1, det vil si at Statens Vegvesen beholder myndigheten for forkjøringsvei og vikeplikt på fylkesvei. Bakgrunnen er at forkjøringsreguleringer er strekningsvise tiltak som kan omfatte områder på tvers av geografiske grenser, herunder flere kommuner og fylkeskommuner.

§ 28 Myndighet for trafikkregulerende skilt

Dersom det allerede er bestemt at skiltmyndigheten på fylkesveiene overføres til fylkeskommunene, er det naturlig at fylkeskommunene får myndighet for trafikkregulerende skilt. Det er generelt viktig at skiltplaner er presise ift. gjeldende krav, og inneholder gode vurderinger av tilstøtende veinett og eksisterende skilting.

§ 29 Myndighet for andre offentlige trafikkskilt

Tilsvarende gjelder her. Vi er enig i at Statens Vegvesen gis rett til å uttale seg før fylkeskommunen treffer vedtak på fylkesvei, med unntak av vedtak om serviceskilt og virksomhetsvisning. Vi støtter også at Vegvesenet gis mulighet til å treffe vedtak om skilting på fylkesvei (i tillegg til gjeldene mulighet på kommunal og privat vei), dersom skiltene på riksvei eller privat vei må suppleres med skilt på kryssende fylkesvei.

§ 30 Myndighet for trafikklyssignal og vegoppmerking

Tilsvarende gjelder her. Skiltmyndighet og veioppmerking henger tett sammen, og bør derfor vurderes under ett. Veioppmerking på fast dekke bidrar til å lede trafikantene, og stiller dermed særlige krav til enhetlig og faglig forankret praksis.

Vennlig hilsen

Jan Johansen
Direktør

Miriam Kvanvik
Fagsjef myndighetskontakt