



6
Samferdselsdepartementet - SD

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår referanse: 23/03104-1
Arkivkode: ---
Saksbehandler: Anne Johanne Enger
Deres referanse:
Dato: 20.06.2023

Omklassifisering av offentlig vei og forslag om omklassifisering av veiforbindelser til samfunnskritiske funksjoner i Nasjonal transportplan 2024-2036

Bakgrunn, status og utfordringer

Formålet med dette brevet er å gjøre Samferdselsdepartementet oppmerksom på utfordringer ved dagens regelverk for omklassifisering fra riksvei til fylkesvei som flere fylkeskommuner i den senere tid har erfart. Vi viser også til brev fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet til Statens vegvesen (SVV) datert 05.05.2023 om omklassifisering av veiforbindelser til samfunnskritiske funksjoner, samt svaret fra SVV datert 26.06.2023 og epost fra departementet til fylkeskommunene 15.06.2023. Som følge av kort frist blir dette kommentert avslutningsvis.

Fylkesveinettet består av veier med ulik funksjon, både viktige regionale ruter innenfor og mellom fylkene, høytrafikkerte veier i byområdene og lavtrafikkerte veier i spredtbygde strøk. Fylkesveinettet utgjør om lag 80 prosent av det samlede riks- og fylkesveinettet. Vi ser at spørsmålet om omklassifisering stadig oftere reises i forbindelse med utbygging av større statlige utbyggingsprosjekt. Dette gjelder særlig der riksveianlegg med større konstruksjoner vurderes omklassifisert til fylkesvei.

Dette opplever fylkeskommunene som problematisk av flere grunner:

- Det er uklart hvilken stand veien og konstruksjonene er ved overtagelse.
- Det foreligger ingen tilfredsstillende ordning for kompensasjon for vesentlige økninger i drift- og vedlikeholdskostnadene større riksveianlegg medfører for fylkeskommunene. Hverken gjennom rammetilskudd eller direkte bevilgninger knyttet til de enkelte omklassifiseringssakene.

Omklassifiseringssakene representerer en til dels stor økonomisk risiko for fylkeskommunene som vi på prinsipielt grunnlag ikke ønsker å ta. Vi står derfor samlet bak behovet for endringer i dagens juridiske og økonomiske avtaleverk knytt til omklassifisering av offentlig vei.

Dagens regelverk for omklassifisering med store mangler

Omklassifisering av veier er hjemlet i veglova §§ 3, 7 og 8. Ut fra lovverket kan ikke fylkeskommunen motsette seg at en riksvei blir omklassifisert til fylkesvei. Ved enighet ligger vedtaksmyndigheten til Vegdirektoratet mens Samferdselsdepartementet fatter beslutninger i saker der det ikke er enighet om foreslått omklassifisering. Før avgjørelse skal saken på høring i den aktuelle kommune/fylkeskommune. SVV har utarbeidet retningslinjer som gir en del krav til teknisk standard som skal oppfylles før omklassifisert vei blir overført til ny veieier.

Vi erfarer nå i økende grad anbefalinger om at fylkeskommunene skal overta riksveganlegg der trafikkmengden og vegens funksjon er sterkt redusert, mens kostnadene ved å holde veganlegget i drift fortsatt er høye.

Vestfold og Telemark fylkeskommune: Nye Veier AS har et pågående utbyggingsprosjekt med ny E18 i kommunene Porsgrunn og Bamble over strekningen Langangen-Rugtvedt. Planlagt åpning er i 2025. Som følge av utbyggingen er det foreslått omklassifisering av eksisterende vegnett, der gammel europaveg blir fylkeskommunal og noen fylkesvegstreknings blir kommunal veg.

Det er særlig overtagelsen av de gamle Langangen-bruene det forventes en stor økning i drift- og vedlikeholdskostnader og investeringsbehov på sikt. Under forutsetning av at alle skader blir oppdaget og utbedret av SVV før overlevering, regner Vestfold og Telemark fylkeskommune med at drift- og vedlikeholdskostnadene etter 5-10 år vil ligge på 8-10 millioner kroner årlig. Fylkeskommunen mener strekningen vil ha minimal regional betydning og i prinsippet bare ha funksjon som beredskapsvei for ny E18.

Vestland fylkeskommune: Nytt Sotrasamband på riksvei 555 åpner opp for en omklassifisering av eksisterende veinett og Sotrabu. I brev til SVV (12.04.2023) har Vestland fylkeskommune formidlet at de ikke ønsker å overta ansvaret for eksisterende Sotrabu når ny bro står klar. Dette skyldes blant annet usikkerhet til om og hvordan istandsetting vil bli fulgt opp fra statlig side.

SVV har i 2020 gjort et grovt anslag på vedlikeholds- og oppgraderingsbehovet til Sotrabrua, med en total kostnad på drøye 500 millioner kr (i tillegg kommer merverdiavgift). Skal en opprettholde tiltenkt restlevetid på broanlegget, er det behov for omfattende ombygginger. Vestland fylkeskommune savner tydelige tilbakemeldinger fra SVV på plan for rehabilitering og finansiering. Sammenlignet med Langangen bruene vil de langsiktige drift- og vedlikeholdskostnadene til Sotrabrua, ut fra brutype og byggemateriale, lengde og trolig også værpåkjenninger, bli vesentlig høyere.

Innlandet fylkeskommune: Nye Veier foreslår gjennom media (15.06.2023) å omklassifisere Mjøsbrua til fra riksveg til fylkesveg. Innlandet fylkeskommune er kun høringsinstans i saken med å avklare videre eierskap.

Vi ser ellers at det er til hinder for en formålstjenelig opprydding i veinettet at heller ikke kommunene ikke får økonomisk kompensasjon for økte drift- og vedlikeholdskostnader knyttet til vei de overtar fra fylkeskommunene. Ved omklassifisering fra fylkesvei til kommunal vei mister fylkeskommunene tilskudd, mens kommunene ikke blir tilført ekstra midler. Slik taper regionen samlet sett nødvendige midler til veiformål. I tillegg skaper omklassifiseringssakene ofte lokal misnøye og uro – ikke minst som følge av manglende kompensasjonen. Kommunesektoren har derfor få insentiv til å prioritere et strategisk og systematisk arbeid med omklassifisering.

Nødvendig med revisjon av retningslinjer

I 2013 ble det igangsatt et arbeid med å revidere NA 97/13, men arbeidet stoppet opp. På spørsmål fra Vestland fylkeskommune skriv Samferdselsdepartementet i et brev (17.02.2021) følgende om status for nye retningslinjer:

«Statens vegvesen opplyser til departementet at etaten ser behov for å vurdere reguleringa i retningslinjene på nytt, eventuelt gjennom ei ny regulering i forskrift til veglova. Etaten legg opp til å vurdere om det bør setjast i gang ei ny utredning av reglane for omklassifisering av offentleg veg, som også vil krevje ei ny offentleg høyring. Departementet ser frem til eit slikt arbeid og tar innspela frå fylkeskommunen om behov på dette området til etterretning i det vidare arbeidet».

I forslaget til revidert NA-rundskriv som ble utarbeidet lå det flere og tydeligere krav til teknisk standard enn det regelverket som er gjeldende i dag. Når revisjonsarbeidet starter opp igjen er det behov for ytterligere forsterking av disse kravene for tunnel, bru, kai, lysanlegg m.m.

Vi etterlyser et oppdatert regelverk som tar hensyn til både fylkeskommunene og kommunene som veieiere. Det er behov for et forutsigbart regelverk med samsvar mellom standarden på overført vei og tildeling av midler til nye eiere. I dette ligger det også at kommunene må kompenseres for økte drift- og vedlikeholdskostnader.

Å flytte kostnader fra staten til fylkeskommunene eller fra fylkeskommunene til kommunene framstår hverken formålstjenlig eller samfunnstjenlig. Når SVV og Nye veier bygger nye riksveianlegg må oppgradering av gamle veianlegg inn i planlegging og finansiering. Det samme prinsippet mener vi fylkeskommunene bør legge til grunn for egne utbyggingsprosjekt som medfører omklassifisering til kommunal vei.

Omklassifisering av fylkesvei til riksvei

Avslutningsvis viser vi epost fra Samferdselsdepartementet datert 16.06.2023 med spørsmål om fylkeskommunene er kjent med transportvirksomhetenes svar på prioriteringsoppdraget av 31.02.2023 der behov for omklassifisering av veiforbindelser til samfunnskritiske funksjoner kort beskrives. SVV svarte 26.05.2023 Samferdselsdepartementet med brev der de foreslår utvalgte strekninger omklassifisert fra fylkesvei til riksvei. Dette innebærer fylkesvei i Vestland, Møre og Romsdal, Trøndelag, Innlandet og Troms og Finnmark.

Fylkeskommunene er kjent med brevet og forslaget fra SVV, men på såpass kort tid er det behov for å be om mer tid slik at dette også blir drøftet i en bredere beredskapssammenheng. Vi vil likevel formidle at vi setter pris på departementets forespørsel om omtale av de spesifikke strekningene innen fristen for innspill til NTP 03.07.2023. I mellomtiden ønsker vi å formidle er at vi ikke ser noen prinsipielle hindre for at fylkeskommunene blir pålagt en utbedring for å sikre og utbedre veiforbindelser til samfunnskritiske olje- og gassterminaler og havner ut fra nasjonale behov gitt at dette økonomisk kan sikres gjennom bevilgning over Samferdselsdepartementets budsjett, uavhengig av veieier.

Oppsummert

- Vi ser flere eksempler på omklassifisering av riksveianlegg med lav trafikkmengde og sterkt redusert funksjonalitet, men med fortsatt høye driftskostnader.
- Vi etterlyser et oppdatert regelverk som tar hensyn til fylkeskommunene og kommunene som veieiere.
- Vi ber Samferdselsdepartementet starte opp arbeidet med å få på plass et nytt regelverk for omklassifisering av veg. En justering av dagens regelverk bør innebære en vurdering av hvordan fylkeskommunene kan kompenseres økonomisk ved å overta riksveger. Fylkeskommunene stiller seg til disposisjon i et arbeid med utforming av et nytt regelverk.
- Vi ser ingen prinsipielle hindre for at fylkeskommunene pålegges å utbedre veiforbindelser til samfunnskritiske olje- og gassterminaler og havner ut fra nasjonale behov gitt at dette sikres økonomisk gjennom bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett, uavhengig av veieier. På kort varsel er det samtidig behov for tid til å vurdere den enkelte strekning grundigere i beredskapssammenheng.

Med hilsen

Tron Bamrud
Fylkesdirektør /leder av Fylkeskommunekollegiet

Odd Inge Bardal
Fylkesdirektør for transport og infrastruktur i Nordland /leder av
Samferdselssjefskollegiet

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur