



Statens vegvesen

Referat

Dato: Velg dato.
Tid: Fyll inn.
Referent: Fyll inn.

Saksbehandler/telefon:
Henrik Vold / 22073216
Vår dato: 18.06.2020
Vår referanse: 20/5499-9

Nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet – Referat fra høringsseminar 11. juni 2020

Møte nr.: 1
Sted: Nettmøte
Møteleder: Marit Brandtsegg
Til stede: Mellom 70 og 80 deltakere, se vedlagt deltakerliste med registrerte påmeldte
Forfall: Fyll inn.
Kopi:

	Ansvar / frist
1. Innledning <p>Møteleder Marit Brandtsegg ønsket velkommen på vegne av Vegdirektoratet og holdt en innledende presentasjon. Foiler fra innledningen er vedlagt. Noen hovedpunkter og momenter utover det som framgår av foilene:</p> <ul style="list-style-type: none">– Mål med høringsseminaret er å gjennom utredningsrapporten og så langt som mulig svare på spørsmål.– Bakgrunnen er overføringen av fylkesvegadministrasjonen fra Statens vegvesen til fylkeskommunene, og å identifisere om det er behov for nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet som følge av dette.– Det er utredet tre modeller, med ulike frihetsgrader for fylkeskommunen. Dette betyr ikke at en modell må velges gjennomgående for alle tema/områder.– Avveining mellom lokalt/regionalt selvstyre og hensynet til brukerne er viktig. Det samme gjelder avveiningen mellom helhetlig transporttilbud og koordinerte fagmiljøer på den ene siden, kontra at det skal være rom for å gjøre ting på ulike måter.	

	Ansvar / frist
<ul style="list-style-type: none"> - Å sikre forventet kvalitet hos byggherre, ivareta TS-hensynet enda bedre, avklare omfanget av riksveganlegget mot kryssende fylkesveg og muliggjøre for god kostnadsstyring ble fremhevet. - Vegdataforskriften er kort omtalt i utredningen. Her pågår det et eget arbeid med ny forskrift. - Vegdirektoratet vil invitere til et høringsseminar til høsten dersom det er ønske om det. Invitasjon til å sende inn spørsmål sendes ut. Innkomne spørsmål vil bli grunnlaget for seminaret. 	Vegdirektoratet
<p>2. Gjennomgang av utredningsrapport</p> <p>Hovedpunkter i rapporten ble gjennomgått av Henrik Vold og Marius Slinde. Bakgrunn, situasjonsbeskrivelse, modell og metode for utredningsarbeidet, og vurderinger av behov for nasjonale føringer innenfor ulike områder, ble presentert. Det ble i gjennomgangen lagt vekt på områder hvor det er vurdert å være behov for nasjonale føringer, ikke de områdene hvor det ikke er vurdert å være behov for nasjonale føringer som følge av overføringen av fylkesvegadministrasjonen. Det vises til vedlagte presentasjonsfoiler for nærmere oversikt over innholdet i gjennomgangen.</p> <p>3. Spørsmål og innspill med tilbakemeldinger</p> <p>Spørsmål og innspill ble meldt inn skriftlig underveis via Mentimeter, i tillegg til et par innspill via chat og muntlig.</p> <p>Spørsmål og svar er referert kronologisk, i den rekkefølgen de ble stilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Spørsmål: Hvis jeg oppfattet rett, blir ikke skiltforskriften ikke bli omhandlet av arbeidet. Er begrunnelsen bare at det er hjemlet i vegtrafikkloven? Svar: Ja, dette ligger utenfor mandatet fordi overføringen av fylkesvegadministrasjonen er ikke vurdert å ha direkte konsekvenser for myndighetsfordeling knyttet til vegtrafikklovgivningen. Dette er allikevel et område vi ser behov for endringer, uavhengig av dette utredningsarbeidet. 2) Spørsmål: Vegtrafikkloven var en del av arbeidet med nasjonale føringer til langt ut i 2019. Hvorfor ble dette tatt ut? Er det ikke fornuftig å se det i sammenheng med nasjonale føringer i veglova? Svar: Ansvarsfordeling knyttet til vegtrafikklovgivningen er i mindre grad vurdert å påvirkes av overføringen av fylkesvegadministrasjonen mindre grad knyttet til overføringen av fylkesvegadministrasjonen, og ble derfor ikke tatt med som en del av mandatet for utredningen. Det er vurdert at behov for endringer på dette området bør ses på i andre sammenhenger. 	

- 3) **Spørsmål:** Når ca. kommer forskrift om trafikkberedskap på høring?
Svar: Dette er undersøkt nærmere i etterkant av seminaret. Foreløpig plan er at forskriften sendes på høring i desember 2020.
- 4) **Spørsmål:** Vil føringene for oppdraget (ikke øke dagens standard mm.) være forenlige med å lage nasjonale føringer for drift- og vedlikehold? Standarden varierer i dag.
Svar: Dersom eventuelle nasjonale føringer for drift og vedlikehold resulterer i en jevnere og høyere standard enn, vurderes dette som positivt. Her må nok mandatet også leses som at det ikke er et mål med arbeidet å heve standard utover det som ligger i Håndbok R610 i Vegvesenet, men at standardheving som følge av jevnere og mindre varierende standard er helt OK.
- 5) **Spørsmål:** Hovedhensiktene med reformen var økt styring basert på lokale prioriteringer. Alle modeller tilsier at status opprettholdes eller reduseres. Hvorfor er ikke en modell med økt frihet vurdert?
Svar: Økt frihet for fylkeskommunene ligger i bunn, ved at fylkesvegadministrasjonen er overført til fylkeskommunene. Mandatet for oppdraget har vært å se på om det på noen områder allikevel kan være behov for noen nasjonale føringer for å sikre kvalitet og effektivitet i oppgavegjennomføring og oppfyllelse av nasjonale mål for vegeierne.
- 6) **Spørsmål:** Vi kan ikkje sjå at endring i verkeområdet til veglova § 11 b er vurdert. Er det korrekt?
Svar: § 11 b (plikt til å ha og bruke styringssystem m.m. for Statens vegvesen og Nye Veier) gjelder riksveg. Det ble pekt på at alle veieiere bør uansett ha gode styringssystemer for sine ansvarsområder, uavhengig av denne paragrafen.
- 7) **Spørsmål:** I oppdraget står det at "behovet" for bindande regulering skal vurderast. Er det vurdert andre typar tiltak, til dømes kompetansetiltak, insentiv-modellar eller liknande?
Svar: Dette ligger utenfor mandatet for utredningen. Når det gjelder kompetansetiltak for å sikre kvalitet, effektivitet og måloppnåelse for fylkesvegnettet må nok fylkene ha et ansvar. Staten/Statens vegvesen bør bidra med kompetansetiltak knyttet til de nasjonale føringer (forskrifter og normaler) som de til enhver tid forvalter.
- 8) **Spørsmål:** Gjelder det med ferje også de samband med egenproduksjon?
Svar: Vi tolker dette spørsmålet dit at det siktes til om kravene også

	Ansvar / frist
<p>gjelder fergesamband uten tilskudd. Dette forholdet er ikke vurdert i utredningsarbeidet nå og er noe man eventuelt må komme tilbake til i videre arbeid med føringer for ferger.</p> <p>9) Spørsmål: Vil døgnhvileplasser for tungbil inngå som en del av begrepet «komplett veganlegg»? Svar: Ja, døgnhvileplasser vil inngå i vurderingen av behov for føringer for å ivareta utbyggers plikter til å sikre et komplett veganlegg.</p> <p>10) Spørsmål: Det er tatt utgangspunkt i dagens regelverk, men ikke hvordan veinettet burde være? Burde det ikke vært noen standardkrav til eksisterende veinett? Hva tenker dere om dette? Riktig forstått? Svar: Standardkrav knyttet til eksisterende vegnett og hvordan vegnettet burde være tas løpende stilling til gjennom arbeid med regelverk og normaler for vegnettet. Det generelle arbeidet med å sikre best mulig vegstandard vil fortsatt ha høy prioritet, uavhengig av dette utredningsarbeidet.</p> <p>11) Spørsmål: For transportbransjen vil det nok være viktig at det er god koordinering mellom FKene og SVV på ansvar og plassering av døgnhvileplasser. Er dette noe som bør fremkomme i høringa? Svar: Dette er relevant i forbindelse med eventuelle føringer for avgrensning av riksvegans behovet og hva som ligger i et komplett veganlegg, jf. omtale av behov for føringer knyttet til dette som er foreslått i utredningen (kap. 5.2.14.).</p> <p>12) Spørsmål: Er det innlysende at det kun er SVV som har Vegtrafikksentralene? Er det noen signaler fra FKene om dette? Svar: Det ligger som en føring i forbindelse med overføringen av fylkesvegadministrasjonen at Vegtrafikksentralene skal beholdes under Statens vegvesen.</p> <p>13) Spørsmål: I høringsdokumentet og i presentasjonene ble det nevnt at det både pågår og er nært forestående flere forskrifts og utredningsarbeid innenfor temaene som berøres i arbeidet. Kan dere nå eller i referatet gi en samla oversikt over dette arbeidet og videre si noe om hvordan dere vil se dette i sammenheng med arbeidet med nasjonale føringer? Svar: Oversikt over parallelle forskrifts- og utredningsarbeider: <u>Tunnelsikkerhetsforskriftene:</u> Det er behov for forlengelse av frister for å kunne holde tunneler som er berørt av forsinkelser i tunneloppgraderingsprosjektet åpne. Vegdirektoratet vil innen kort tid komme med forslag til endring av fristene. <u>Vegsikkerhetsforskriften:</u> Det kommer et nytt EU-direktiv som medfører</p>	<p>Vegdirektoratet/ SD</p>

	Ansvar / frist
<p>behov for endring av vegsikkerhetsforskriften. Forskriften gjelder i dag kun TEN-T-vegnettet. Der er naturlig at forholdet til fylkesveg vurderes ved revisjon av forskriften.</p> <p><u>Vegdataforskrift:</u> Det arbeides allerede med et forslag til ny vegdataforskrift, og for at denne skal gjøres nasjonal. Forslag til ny forskrift vil bli sendt på egen høring uavhengig av denne rapporten.</p> <p><u>Trafikkberedskap:</u> Arbeid med en forskrift for å ivareta den totale trafikkberedskapen på vegnettet pågår. Forslag forventes sendt på høring i desember 2020.</p>	<p>Vegdirektoratet/ SD</p> <p>Vegdirektoratet/ SD</p> <p>Vegdirektoratet/ SD</p>
<p>14) Spørsmål: Kan dere tydeliggjøre på hvilke områder Statens vegvesen nå har et nasjonalt ansvar for å stille med kompetanse og ressurser, jf. pkt. 3.2 i rapporten hvor dette er omtalt?</p> <p>Svar: Dette gjelder beredskap knyttet til bru og reservebrumateriell og faglig ekspertise innenfor sikkerhet knyttet til skred og flom. (Setningen om ansvar for å stille med sentrale ressurser i rapporten gjelder de områdene som er omtalt i foregående setning). I tillegg har Statens vegvesen fortsatt ansvar for vegtrafikksentralene, som tidligere.</p>	
<p>15) Spørsmål: Hvordan vil dere i det videre arbeidet sikre at trafikanten får et best mulig vegnett til en lavest mulig kostnad?</p> <p>Svar: Det vil være et mål i arbeidet med nasjonale føringer å sikre et effektivt vegnett, med høy kvalitet og til lavest mulig kostnad. Kostnadsvurderinger vil måtte gjøres i forbindelse med fase 2 av arbeidet. Generelt vil Statens vegvesen og departementet vil ha et løpende ansvar for å utvikle og oppdatere normaler, forskrifter og andre nasjonale føringer som bidrar til et kostnadseffektivt vegnett. Utover dette vil ansvaret ligge hos fylkeskommunene/vegeierne. Fylkeskommunen vil ha ansvar for kostnadseffektivitet innenfor sine ansvarsområder.</p>	
<p>16) Spørsmål: Er rapporten også sendt på høring direkte til kommunene, eller er dette tenkt koordinert gjennom KS eller fylkeskommunene?</p> <p>Svar: Høringsbrevet er ikke sendt til hver enkelt kommune, med unntak av Oslo kommune/fylke. Det er sendt til KS. I tillegg er høringsdokumentene lagt ut på Vegvesenets nettsider for høringssaker. Vegdirektoratet vil ta kontakt med KS for å bli enige om en god måte for å sikre at kommunene involveres der det er aktuelt.</p>	<p>Vegdirektoratet</p>
<p>17) Spørsmål: Dersom det innføres standardkrav, for eksempel innen drift, med forutsetning om at det ikke skal føre til økt standard i forhold til dagens nivå. Hvordan sikrer man at standardkravene ikke øker på sikt?</p> <p>Svar: For drift og vedlikehold vil nivå på eventuelle standardkrav antakeligvis være med utgangspunkt i de standardkrav som gjelder for</p>	

drift og vedlikehold for riksveg (R610), og som fylkes kommunene i stor grad har lagt til grunn til nå. Standardheving utover dette vil ikke være et mål i forbindelse med dette arbeidet. På lengre sikt er det nok vanskelig å si sikkert hvordan standardkravene vil endre seg.

18) **Spørsmål:** Oppdraget er å utrede om det er behov for nasjonale føringer, ev. foreslå slike. Hvorfor er ikke 0-alternativet (dagens løsning) behandlet som et reelt alternativ?

Svar: Det er vurdert tre modeller med ulike frihetsgrader for fylkeskommunene. Også i modell 1, med høy frihetsgrad for fylkeskommunene, er det på enkelte områder vurdert å være behov for nasjonale føringer, eksempelvis av trafikksikkerhetshensyn. Man kunne se for seg som et resultat i utredningen at modell 1 endte opp som sammenfallende med 0-alternativet, men anbefalingen er at selv ved høy frihetsgrad er det behov for nasjonale føringer på enkelte områder.

19) **Spørsmål:** Ser at fylkeskommunen har laget lengre roder enn tidligere. Brøyteren vil bruke lengre tid på jobben og dette gir dårligere trafikksikkerhet. Bør det sies noe om dette i høringen?

Svar: Dette vil falle inn under eventuelt senere fase, med detaljert utforming av eventuelle nasjonale krav til drift og vedlikehold. I rapporten er det anbefalt at krav som settes i stor grad bør være funksjonelle. Uten å foregripe, så er vår vurdering at lengde på brøyteroder ikke er noe som er ønskelig å styre gjennom nasjonale føringer.

20) **Spørsmål:** Fylkeskommunene benytter de midlene tenkt til samferdsel på samferdsel. Så Frihetsgrad kan også tolkes som status quo. Dersom SVV hadde fått et mandat med økt bevilgning, ville utredningen vært lik?

Svar: Det er ikke tatt stilling til bevilgningsbehov i denne fasen av arbeidet. Kostnader må vurderes i fase to av arbeidet. Dersom fylkeskommunene påføres merkostnader som følge av nye oppgaver, bør dette kompenseres etter gjeldende praksis for nye oppgaver i fylkeskommunen.

21) **Muntlig spørsmål fra Roar Melum (NLF):** Hva er tenkt rundt organisering av driftskontrakter?

Svar: Dette må vurderes i det videre arbeidet med en eventuell forskrift for drift og vedlikehold.

22) **Muntlig innspill fra Roar Melum (NLF):** Håndbøker oppleves som en utfordring på en del områder, ved at krav gjør det vanskelig å overholde kostnadsrammer.

