

# Ansvar for overgangsbruer over riks- og fylkesveger

## Historikk om denne saken i VBT

Vegforum for byer og tettsteder (VBT) ble etablert for over 30 år siden og er et fagnettverk for større bykommuner i Norge. De største kommunene i Norge (24 kommuner) er medlemmer av forumet. Fagområdene er forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av kommunale gater og plasser.

VBT gjennomførte i perioden 2007 - 2008 et prosjekt der målet var å kartlegge ulik praksis i forhold til forvaltningsansvaret av offentlig vegnett og ulike elementer knyttet til vegnettet. Målet for prosjektet var å sette lys på et gråsoneproblem i vegforvaltningen. Det ble gjennomført en kartlegging av situasjonen i medlemskommunene. Kartleggingen avdekket ulik praksis i forholdet til drift og vedlikeholdsansvar for vegareal kommunene i mellom, og i forhold til Statens vegvesen, fylkene og private.

Hovedutfordringene er knyttet til ansvaret for belysning samt ansvaret for gang- og sykkelveger langs fylkesvegnettet. Spesielt forholdet med delt ansvar for parallelle bilveger og gang- og sykkelveger fører til mye usikkerhet i ansvarsfordeling av sidearealer, bruer, underganger osv. VBT-rapporten fra 2007 – 2008 som beskriver disse problemstillingene følger vedlagt.

Etter at rapporten ble utarbeidet har vegforvaltningen blitt omorganisert. Utfordringen er blitt ytterligere forsterket etter forvaltningsreformen, ved at kommunen som hovedregel har beholdt ansvaret for gang- og sykkelvegnettet langs fylkesveger som var fylkesveger før reformen. Fylket har ansvaret for gang og sykkelvegene langs de riksveiene som ble nedklassifisert til fylkesveger.

Vegforum for byer og tettsteder (VBT) vil med nærværende rapport adressere behovet for:

- **å komme fram til en omforent forståelse og et enhetlig prinsipp på tvers av forvaltningsnivåene for hvilke arealer og vegelementer som naturlig tilhører vegene.**

Variierende praksis i fylkene og ved regionvegkontorene fører i dag til forskjellsbehandling som oppfattes urimelig i mange kommuner.

## HVA HAR SKJEDD ETTER 2008?

VBT har fulgt opp denne saken gjennom mange henvendelser og møter med Statens vegvesen, fylkeskommunene, KS og Samferdselsdepartementet uten at dette så langt har ført til iverksetting av prosesser sentralt for å komme fram til et omforent prinsipp.

Det er foretatt en del endringer lokalt som går i retning av et gjennomgående prinsipp uten at dette er nedfelt i lov eller forskrift. Endringer lokalt har derfor ført til enda flere varianter av ansvarsdeling mellom kommuner og fylkeskommuner.

VBT er kjent med at Vegdirektoratet har tatt opp enkeltsaker med samferdsels-departementet der de ønsker en prinsipiell avklaring når det gjelder ansvarsdeling i kryss og ansvar for brukonstruksjoner.

## FORVALTNINGSREFORMEN 2010

Fylkeskommunene overtok som vegmyndighet og formell part for de riksveger som er blitt fylkesveger. Ordningen med felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveg ble opprettholdt. Grunneiere, naboer, entreprenører og andre kan derfor fortsette samarbeidet med Statens vegvesen som tidligere. Det vil likevel kunne være noen ulikheter i fordelingen av oppgaver og myndighet mellom den enkelte fylkeskommune og Statens vegvesen.

Den betydelige overføringen av riksveger fra staten til fylkeskommunene innebar at Statens vegvesens regioner fikk vesentlig flere oppgaver å utføre under styring av fylkeskommunene og færre oppgaver å utføre under styring av staten.

I Oslo er det ikke felles vegadministrasjon. Oslo kommune har egen vegadministrasjon for kommunal veg, som også følger opp de omklassifiserte riksvegene fra 1.1.2010.

Gang og sykkelveger langs de vegene som ble omklassifisert fra riksveger til fylkesveger, skulle tilhøre fylkesvegen – på denne måten fikk vegforvaltningen enda en ny variant av hvilke element som tilhører vegen. Ved nybygg av gang- og sykkelveger langs tidligere riksveger er det fortsatt uklarhet og diskusjon om hvem som skal være ansvarlig.

Parallelt med dette oppfatter kommunene et større press på å overta deler av det gamle fylkesvegnettet, uten at dette var en del av reformen. Kommunen får ikke økte bevilgninger i rammetilskuddet dersom de overtar veger fra fylkeskommunen.

NKF har utarbeidet en rapport som viser at Ca. 324 km veg og ca. 82 km gang og sykkelveg er endret fra fylkesveg til kommunal veg i perioden fra 2010 til 2020.

## FORVALTNINGSREFORMEN 2020

VBT har fulgt med på de endringene som har skjedd mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene uten å ha vært en aktiv deltaker i denne prosessen. Vi er kjent med at sams vegadministrasjon er nedlagt og at det jobbes med nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet.

Fram til nå har vi ikke oppfattet at det jobbes med nasjonale føringer for det kommunale vegnettet.

### Bakgrunn for saken

Grunnen til at vi nå ønsker å sette fokus på grensesnitt generelt og i denne forbindelse bruer over riks og fylkesveger spesielt er at følgende informasjon framkommer gjennom arbeidet med ny vegdataforskrift der VBT representerer KS:

*Supplerende tildelingsbrev nr. 10 - nasjonale føringer og revisjon av bru- og tunnelforskrifter - datert 6. juni 2019 (brevet er besvart av Vegdirektoratet 05. juli 2020).*

*«Samferdselsdepartementet viser til tidligere dialog med Vegdirektoratet der det har fremkommet at Statens vegvesen og fylkeskommunene gjennom flere år har erfart at kommuner ikke tar tilstrekkelig ansvar for vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer som krysser over riks- og fylkesveier.»*

«Samferdselsdepartementet ba i brev av 6. juni 2019 Vegdirektoratet utarbeide forslag til forskrift som nærmere regulerer ansvarsforholdet for overgangsbruer på det offentlige vegnettet. Departementet ba videre direktoratet vurdere om forskriften også bør regulere følgende forhold:

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

Vegdirektoratet oversendte utkast til høringsnotat datert 5. juli 2020 til Samferdselsdepartementet ved brev av ?. juli 2020. Utkastet er foreløpig ikke sendt på offentlig høring. Utkastet omfatter overgangsbruer på offentlig veg (riksveg, fylkesveg og kommunal veg). For kommunal veg er utkastet avgrenset til kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under riks- eller fylkesveg, til sammen ca. 400 av de i underkant av 6000 bruene og vegundergangene som er anslått på kommunal veg. Se utkast til høringsnotat 5. juli 2020 tabell 2.1 og tabell 2.3 over.

I utkastet til høringsnotatet av 5. juli 2020 har Vegdirektoratet foreslått:

- Ny forskrift som regulerer ansvarsforhold m.m. for overgangsbruer på offentlig veg (riksveg, fylkesveg og kommunal veg) mellom de tre vegmyndighetene (Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen).
- Utvidelse av virkeområdet for brudeforskrift for fylkesveg til også å omfatte all riksveg og kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under riks- og fylkesveg
- Utvidelse av vegdataforskriftens virkeområdet til også å omfatte all riksveg og kommunale overgangsbruer og vegunderganger som går over eller under riks- og fylkesveg.»

Vegdirektoratets forslag til forskrift om ansvarsforhold og fastsetting av vegklasser m.m. når offentlige veger krysser hverandre «Vegklasseforskriften» er vist i vedlegg 1.

Det som gjengis her er hentet fra en foreløpig tekst og den endelige rapporten er ikke ferdig, men vi oppfatter at det gjengis faktaopplysninger og at det derfor ikke er feil å videreformidle dette.

## Aktuelle problemstillinger

VBT har påpekt uklare ansvarsforhold mellom vegmyndighetene lenge, og prøvd å få gehør for at det er et behov for avklaring. I tillegg til overgangsbruer har vi pekt på tilsvarende uklarheter når det gjelder ansvar for veglys, gang- og sykkelveger, fortau, underganger, støyskjermer mm.

Vi har jobbet lenge med denne saken, har gjennom årenes løp utarbeidet 2 rapporter som beskriver uklare grensesnitt mellom vegmyndighetene. Vi har også kartlagt lokale ulikheter. Dette er formidlet gjennom møter, brev og e-poster til Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Samferdselskollegiet for fylkene og KS.

## PROSESS

Ut fra vårt ståsted ser det nå ut til at denne viktige saken for kommunene er blitt sett på i forbindelse med **nasjonale føringer for riks og fylkesvegnettet** uten at det er invitert til medvirkning fra kommunene.

Vi oppfatter vegdirektoratets forslag til en evt. vegklasseforskrift som en **nasjonal føring for det kommunale vegnettet** som bevisst eller ubevisst er satt inn i en nasjonal føring som omhandler de to andre offentlige vegmyndighetene.

I de to store forvaltningsreformene mellom staten og fylkeskommunene har det slik vi har oppfattet det vært et bevisst valg at kommunenes ansvarsområde for kommunale vegnett ikke har vært en del av reformene.

VBT har inntrykk av at det i reformene ligger skjulte konsekvenser for kommunene som får alt for liten oppmerksomhet. Nå ser det ut til at ansvaret for 400 (tall fra prosjekt om vegdataforskriften) store brukonstruksjoner skal overføres fra fylkeskommunene og statens vegvesen. Ut fra det materialet vi har fått tilgang til er det ikke foretatt en samfunnsmessig konsekvensanalyse av denne store endringen.

Vi stiller oss også spørrende til hvorfor kommunene tilsynelatende ikke har fått gitt sine synspunkter i forarbeidene til en ny forskrift som får både juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunene.

## ANSVAR

Gjennom det vi har fått sett av dokumentasjon har vi inntrykk av at vegdirektoratet framstiller saken som om at kommunene alltid har hatt ansvaret for overgangsbruene, men at kommunene har forsømt dette ansvaret;

*Supplerende tildelingsbrev nr. 10 - nasjonale føringer og revisjon av bru- og tunnelforskrifter - datert 6. juni 2019 (brevet er besvart av Vegdirektoratet 05. juli 2020).*

*«Samferdselsdepartementet viser til tidligere dialog med Vegdirektoratet der det har fremkommet at Statens vegvesen og fylkeskommunene gjennom flere år har erfart at kommuner ikke tar tilstrekkelig ansvar for vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer som krysser over riks- og fylkesveier.»*

VBTs oppfatning er at vi har pekt på et uklart ansvarsforhold overfor de to andre vegmyndighetene, overfor KS og Samferdselsdepartementet i årevis uten at vi har blitt hørt.

Kommunene oppfatter at det går et skille mellom ansvaret for selve brukonstruksjonen og ansvaret for vegkonstruksjonen som går over. Vi har også erfart at Statens vegvesen i alle år har vedlikeholdt bruene og reparert skader på brukonstruksjonene ved behov. Dette viser at Statens vegvesen har hatt den samme forståelsen.

VBT er som tidligere nevnt kjent med at Vegdirektoratet har tatt opp enkeltsaker med samferdselsdepartementet der de ønsker en prinsipiell avklaring når det gjelder ansvarsdeling i kryss og ansvar for brukonstruksjoner. Ut fra det vi kjenner til så har samferdselsdepartementet ikke svart på dette, og at det derfor ikke er noen endringer i forhold til eksisterende rutiner.

**Vår oppfatning er at kommunene pr. i dag ikke har ansvaret for disse brukonstruksjonene.**

## KOMMUNALE BRUER I DAG

356 kommuner har i dag ca. 4750 bruer på kommunale kjøreveger og gang og sykkelveger.

En typisk kommunal bru er under 20 meter og betjener en lavt trafikkert veg eller en gang- og sykkelveg.



Bilde: Kanalveien bru 1 i Kristiansand – lengde 12,8 m

Kommunene har oversikt over sine bruer gjennom kartinformasjon (FKB) og i mange tilfeller egne bruforvaltningsregistre. Et fåtall kommuner har bruene registrert i Statens vegvesens bruforvaltningssystem (BRUTUS)

Følgende samlet informasjon om mengde og lengde er kommet fram i prosjektet om revidering av vegdataforskrift:

Tab. 2.3 Anslag på antall kommunale bruer og tunneler/vegunderganger ut fra analyse av kartverkets felles kartdatabase (FKB)

-		Antall fordelt etter anslått lengde i meter				
-	Totalt	0-20	20-50	50-100	100-200	➤ 200

<b>Antall kjørevegbruer</b>	3702	2475	930	248	43	6
<b>Antall gang- og sykkelvegbruer</b>	1039	378	391	192	65	13
<b>Antall tunneler og underganger, kjøreveg</b>	281	162	62	27	12	18
<b>Antall gang- og sykkelveg underganger</b>	930	708	208	11	2	1
<b>Totalt</b>	<b>5952</b>	<b>3723</b>	<b>1591</b>	<b>478</b>	<b>122</b>	<b>38</b>

*Kilde: Analyser som Vegdirektoratet har utført med grunnlag i kartverks felles kartdatabase (FKB). Dataene i tabell 2.3 er indikasjoner og anslag og inngår naturligvis ikke i NVDB*

Siden denne informasjonen er hentet fra kartverket vil vi anta at overgangsbruene over fylkesveger og riksveger er med i denne oversikten. Disse utgjør i så fall ca. 400 av det totale antallet.

Siden bruene går over hovedveger, i noen tilfeller med flere kjørefelt i hver retning, vil vi anta at disse framkommer blant de lengste bruene i denne oversikten.

Vi har brukt Kvestad bru i Ås kommune som et eksempel.



## BEHOVET FOR OVERGANGSBRUER

Hovedveger bygges og opprustes med tanke på redusert reisetid, vegene skal knytte sammen regionene, de skal bidra til effektiv næringstransport samt sørge for færre drepte og hardt skadde i trafikken.

Ved framføring av en hovedveg kan det være behov for at hovedvegen skjærer av eksisterende lokale veger og at disse knyttes sammen med overgangsbruer når den nye vegen er etablert. På denne måten kan hastighetsnivået på hovedvegen holdes opp selv om vegen f.eks. ligger i nærheten av et tettstedsområde. Alternativet til en overgangsbru kan være at vegen må bygges utenom tettstedet. I slike tilfeller kan man si at brua gir en besparelse i utbyggingen og er nødvendig for hovedvegen. Den kommunale vegen som blir avskåret av en ny hovedveg bør etter vår mening likestilles med andre eiendommer som får full erstatning, dvs. at kommunen ikke skal lide tap, som følge av den nye vegen.

Dersom kommunen ønsker å bygge en ny kommunal veg til f.eks. et boligområde som krysser en hovedveg der trafikken er så stor at den kommunale vegen må legges på en overgangsbru vil det på samme måte være naturlig at eier av hovedvegen ikke lider et økonomisk tap. Denne kostnaden må tas med i utbyggingsavtalen og fordeles etter utbygging.

Vi tror at de fleste overgangsbruer er kommet som følge av utbygginger på hovedvegnettet.

## BYGGING AV OVERGANGSBRUER

For hovedvegnettet er det staten eller fylkeskommunen som er tiltakshaver. De planlegger og prosjekterer vegene. Planlegging av hovedveger behandles og vedtas etter bestemmelsene i plan og bygningsloven (PBL).

Etter at planene er vedtatt blir vegene prosjektert og bygget med den kvalitet som tiltakshaver har beskrevet. Overgangsbruene er en integrert del av disse store hovedvegprosjektene. Byggeprosjektene gjennomføres som regel av entreprenører og anlegget blir overtatt av tiltakshaver. All dokumentasjon av anlegget avleveres til tiltakshaver i forbindelse med overtakelsen.

Hvis disse overgangsbruene skal være kommunale vil det være naturlig og nødvendig at kommunene, i langt større grad enn det som har vært praksis fram til nå, stiller kravene til kvalitet, følger opp byggeprosessen og er part i en formell overtakelse av overgangsbruene etter at den er bygget. Dokumentasjonen vil følge som et krav i forbindelse med overtakelsen.



## VEGGRUNN

Ved bygging av veg erverves grunn som er nødvendig for bygging, utbedring, vedlikehold og drift av de offentlige veganlegg som inngår i tiltaket.

På illustrasjonen under er eiendomsgrensene for E6 ved Kvestad bru vist i kartet.

Eiendomsgrensene viser at overgangsbrua er bygget på grunn som er ervervet i forbindelse med utbyggingen av E6. Statens vegvesen står normalt angitt som eier/hjemmelshaver.



Eier eller den ansvarlige plikter i henhold til plan og bygningslovens § 31-3 å holde byggverk og installasjoner som omfattes av denne lov i en slik stand at det ikke oppstår fare for skade på, eller vesentlig ulempe for person, eiendom eller miljø, og slik at de ikke virker skjemmende i seg selv eller i forhold til omgivelsene.

**VBT mener at det ved dagens praksis der statens vegvesen og fylkeskommunene er ansvarlig for brukonstruksjonen er i samsvar med pliktene de har som grunneiere og det tilhørende ansvaret for konstruksjoner som står på egen grunn.**

## FORVALTNING

Ved utbygging av andre kommunale bruer er det kommunen selv som definerer kvalitet, godkjenner utførelse og etter bygging overtar ansvaret for brua gjennom en overtakelsesforretning. Ved overtakelsen følger nødvendig dokumentasjon slik at kommunen er klar til å etablere et system for framtidig oppfølging og vedlikehold av brukonstruksjonen. I de fleste tilfeller er brua plassert på kommunal eiendom.

Mange kommuner planlegger vedlikehold basert på et bruforvaltningssystem. Selv om statens vegvesens håndbok N401 gjelder for fylkeskommunale veger brukes mye av de samme prinsippene i kommunens rutinemessige kontroller av bruene. Kommunen har i liten grad egen kompetanse innen bruforvaltning og kjøper tjenester fra konsulentselskaper med spesialkompetanse.

Det er veldig få kommuner som har valgt å bruke Statens vegvesens bruforvaltningssystem (BRUTUS). Mange kommuner har brukt systemer som er utviklet i samarbeid med leverandører og er mer tilpasset eget behov i forhold til de mindre og enklere brukonstruksjonene på lokalvegene.

Når det gjelder de aktuelle overgangsbruene så mangler dokumentasjonen i kommunene, det har ikke vært noen formell overtakelsesforretning og det har derfor ikke vært aktuelt å legge disse inn i kommunens egne forvaltningssystemer. Kommunene tror at Statens vegvesen har dokumentasjonen og har lagt bruene inn i sitt forvaltningssystem.

Ut fra arbeidet med vegdataforskriften oppfatter vi at vegdirektoratet har behov for å ha full oversikt over overgangsbruene for å sikre at det gjennomføres tilstrekkelig tilsyn og vedlikehold ut fra en standard som staten mener er god. De ønsker også å ha et ord med i laget ved fastsettelse av bruksklassen. Vi forstår at de som har ansvar for hovedvegnettet som går under brua er opptatt av å ha full kontroll og er derfor uforstående til at oppgaven skal flyttes til små enheter kommunene som har liten eller ingen erfaring med å følge opp denne typen konstruksjoner.

## REPARASJONER AV SKADER OG VEDLIKEHOLD AV BRUKONSTRUKSJONEN

Den ansvarlig for brukonstruksjonen har behov for å utføre rutinemessige inspeksjoner og gjennomføre vedlikehold. Det kan også være behov for å sikre og reparere brua ved akutte skader.

For at en kommune skal kunne ivareta en slik rolle må kommunen ha mulighet til styre trafikken på hovedvegen for sikre arbeidere som utfører vedlikehold eller skadebegrensning.

Skader på selve bruen eller på brupilarene kan oppstå ved påkjørsler der f.eks. for høy last eller utforkjøring er årsaken til skaden. Det kan også være dårlige grunnforhold, utvaskinger av masser som igjen fører til setninger i grunnen og dermed skader brufundamentet.

Skader på brukonstruksjonen og på fundamenteringen vil kunne føre til fatale ulykker hvis konstruksjonen svikter og raser ned på hovedvegen. Det finnes dessverre flere eksempler på at broer har kollapset.



*Bilde: Gangbru raser på riksveg 35 ved Vikersund nord*

Hovedreglene er at det er statens vegvesen og fylkeskommunen som er ansvarlig for trafikken på hovedvegen og eier grunnen der bruen er plassert. Vi mener derfor at de, som ansvarlig for hovedvegen, uansett vil ha et ansvar når skader oppstår.

Vi tror det er mye mindre sannsynlig at skader oppstår som følge av biltrafikken eller gang- og sykkeltrafikken på brua.

## KOMPETANSE

Både Statens vegvesen og fylkeskommunene har ansvaret for mange store brukonstruksjoner på sitt vegnett. For en liten kommune kan en slik overgangsbru være den eneste store brukonstruksjonen på det kommunale vegnettet.

Vi har registrert gjennom prosjektet med vegdataforskriften at vegdirektoratet allerede mener at kommunene har liten oversikt og forsømmer sitt ansvar med oppfølging av bruer.

Dette er en påstand som vegdirektoratet får stå for, men tror at det er belegg for å mene at kommunene generelt har veldig begrenset spissfaglig kompetanse innen bygging og forvaltning av store brukonstruksjoner. Kommunene må kjøpe kompetansen og det foreligger ikke noe sentralt normverk for vedlikehold av kommunale bruer.

Vi mener at denne situasjonen bør ha betydning når ansvaret fordeles.

## ØKONOMI

Generelt har kommunene pr. i dag ingen øremerkede midler til vegvedlikehold av kommunale veier. Rammetilskuddet fra staten fordeles av kommunene og den avdelingen i kommunene som er ansvarlig for vegene må «konkurrere» med andre sektorer som f.eks. helse, opplæring, park osv.

Som fagansvarlig for veg er det lett å mene at dette er en veldig viktig oppgave. Midlene må strekke til slik at kontroll og vedlikehold blir utført på en forsvarlig måte.

Dette er ikke situasjonen i dag, mange kommuner rapporterer at det er alt for lite midler til vedlikehold av vegene og at etterslepet øker hvert år. KS har kartlagt dette og har rapporter som bekrefter denne situasjonen.

VBT mener det er viktig å være kjent med også de økonomiske forutsetningene hos kommunene hvis et så stort og samfunnskritisk ansvar skal overføres dit.

## Våre foreløpige kommentarer til forslaget fra vegdirektoratet

Vi har valgt å gi noen foreløpige kommentarer i dette notatet, men understreker at vi ønsker en prosess i utformingen av en evt. «vegklasseforskrift» og vil i den forbindelse stå fritt i en åpen dialog om å finne gode løsninger på grensesnittproblematikken på tvers av forvaltningsnivåene.

Vi kan være med på en beskrivelse av vegene som primære og sekundære veger, men mener at vegmyndighetene er i henhold til vegloven likestilte myndigheter for hvert sitt vegnett. Det er derfor naturlig at kommunene er med i arbeidet med å utforme regelverk som omhandler kommunale veger.

**I utgangspunktet mener vi at samfunnshensyn/rimelighetshensyn tilsier at statens vegvesen og fylkeskommunene vedlikeholder brokonstruksjonen, mens kommunen vedlikeholder vegelementer på brua. Dette bør etter vår mening være et gjennomgående prinsipp.**

Dersom det gjelder en privat veg ville det være helt urimelig å kreve at en grunneier som får vegen sin «kappet av» av en hovedveg skal få evigvarende utgifter og ansvar for en stor brukonstruksjon. Vi kan ikke se at det stiller seg annerledes for en kommune.

## FORELØPIGE KOMMENTARER TIL ENKELTPUNKT I FORSLAGET

### TIL FORSKRIFTEN

#### § 2. Virkeområde

*Forskriften gjelder offentlige veger, herunder gang og sykkelveger som er riksveg eller fylkesveg.*

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

#### **Kommentar**

Det er i dag ikke entydig hvilke gang og sykkelveger som er riksveg eller fylkesveg og det oppstår derfor en uklarhet i virkeområdet. Vi mener det kan være hensiktsmessig å definere at langsgående gang- og sykkelveger langs hovedveger tilhører hovedvegen. De fleste stedene er det sånn, men det praktiseres ulikt og i arbeidet med en «vegklasseforskrift» er det naturlig å se ansvarsbeskrivelsen for gang og sykkelvegen i sammenheng med overgangsbruene for gang og sykkeltrafikk.

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

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

...

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

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

...

### **Kommentar**

Vi er uenig de generelle formuleringene i § 4 og § 5 og synes det er uklart om dette gjelder spesifikt for bruer. Det virker uheldig at samfunnskritiske og kostnadskrevende oppgaver ensidig kan besluttes overført mellom forvaltningsnivåene. Vi mener at forskriften kan inneholde bestemmelser om hvordan saker der vegmyndighetene er uenige om ansvar skal håndteres.

Bestemmelsene kan også føre til at det blir ulik praksis rundt om i landet. Vi har vært tydelig på at vi ønsker et gjennomgående prinsipp for grensesnitt mellom vegeiere som bør utformes i fellesskap mellom vegmyndighetene. Vi viser til tidligere henvendelser om avklaring av ansvar for gang- og sykkelveger, belysning, bruer, underganger og støyskjermer.

## TIL KOMMENTARENE

### Til § 1 Formål

--

*Formålet med denne forskriften er – innenfor bestemmelser i veglova - å bidra til å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter etter veglova når offentlige veger krysser hverandre.*

--

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

--

### **Kommentar**

Vi mener formålet må utvides til å gjelde alle relevante grensesnitt der veger krysser eller ligger ved siden av hverandre. Vi ønsker også at forskriften kan si noe om ansvar for vegelementer og nødvendig vegutstyr langs vegene. Vi mener et gjennomgående prinsipp vil kunne effektivisere driften av vegene og gi en ryddig situasjon i møte med trafikanter, naboer og øvrig publikum.

Så vidt vi kjenner til var det kommunale vegnettet ikke tema under forvaltningsreformen i 2010.

## Til § 2 Virkeområde

Siste avsnitt:

*Forslaget til forskrift regulerer ikke om det er staten, fylkeskommunen eller kommunen som er eier av ulike vegarealer, hvem som har bruksrett i fast eiendom eller eiendomsgrenser.*

### **Kommentar**

Her mener vi at det blir for enkelt å se helt bort fra rettigheter og plikter som følger av eierskapet til grunnen og ønsker at dette må utredes nærmere.

## Til § 4 første ledd

--

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

--

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

*Vegdirektoratets beslutninger (fastsettelse) etter første ledd, inkludert eventuelle fravik etter tredje ledd, er endelige og ikke enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningsloven.*

### **Kommentar**

I det første avsnittet vi har merket står det at vegklasse er avgjørende for om det er staten, fylkeskommunen eller kommunen utgifter til planlegging, bygging, utbedring, drift, vedlikehold og eiendomserverv etter veglova § 20 . Som vi har vært inne på tidligere i notatet så bygges disse overgangsbruene som en del av et større hovedvegprosjekt og det kan ikke være riktig at kommunene skal ta utgiftene med planlegging, bygging, utbedring, drift, vedlikehold og eiendomserverv etter veglova § 20 .

Nest siste avsnitt i kommentarene argumenterer etter vår mening mot det som senere kommer i § 5: «Fylkeskommunen fastsetter med endelig virkning hva vegklasse fylkesveg fysisk omfatter og hvor vegklassen fylkesveg konkret tar slutt og hvor vegklassen kommunal veg tar til.»

Vi har tro på en sentral forskrift som gjør at dette defineres likt for hele det offentlige vegnettet.

Til siste avsnitt, vi mener at beslutningene har både økonomiske og praktisk betydning for kommunene og er som tidligere nevnt uenig i den ensidige vedtaksmyndigheten som i dette tilfellet utøves mellom to selvstendige vegmyndigheter uten klageadgang.

#### Til § 4 andre og tredje ledd

--

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

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

#### **Kommentar**

Nest siste avsnitt svekker kommunenes posisjon i forhold til gjeldende plansystem og vi tror ikke at dette kan være riktig formulert. Vi mener at brev, reguleringsplaner, kontrakter om eiendomsserverv, skjønnsforutsetninger o.l. hjemlet i plan og bygningsloven eller annet lovverk ikke kan skrives ut av rettsgrunnlaget i denne forskriften.

Til siste avsnitt kunne det vært greit å vite hvilke tilrådninger Statens havarikommisjon for transport beskriver.



# VEDLEGG 1: Vegdirektoratets forslag til «vegklasseforskrift»

Utdrag fra 2020.07.05 - Utkast til høringsnotat forskrift om ansvarforhold mm

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

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

*Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet XX 2021 med hjemmel i lov av 21. juni 1963. nr. 23 om vegar (veglova) § 62 første ledd, jf. § 2 andre ledd.*

### § 1. Formål

Forskriften skal bidra til å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter når offentlige veger krysser hverandre.

### § 2. Virkeområde

Forskriften gjelder offentlige veger, herunder gang og sykkelveger som er riksveg eller fylkesveg.

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

### § 3. Definisjoner

a) Vegmyndighet for riksveg er Statens vegvesen med et Vegdirektorat, for fylkesveg fylkeskommunen og for kommunal veg kommunen, jf. veglova § 9.

b) Vegklasse: Offentlige veger er delt i tre vegklasser, riksveg, fylkesveg og kommunal veg, jf. veglova § 2.

c) Primær veg: Riksveg er primær veg i forhold til fylkesveg og kommunal veg. Fylkesveg er primærveg i forhold til kommunal veg,

d) Sekundær veg: Fylkesveg er sekundær veg i forhold til riksveg. Kommunal veg er sekundærveg i forhold til både riksveg og fylkesveg.

e) Kjørebane: Den del av offentlig veg som er bestemt for vanlig kjøring og annen ferdsel.

f) Vegbane for å gå og sykle: Den del av offentlig gang- og sykkelveg som er tilrettelagt for å gå og sykle på.

g) På- og avkjøringsrampe: Forbindelsesveg mellom offentlige veger i kryss. h) Kryss: Sammenkobling mellom to offentlige veger.

i) Kryss i plan: Sammenkobling mellom to offentlige veger hvor hovedtrafikkstrømmene krysser hverandre i samme plan.

j) Planskilt kryss: Kryss i to eller flere plan hvor hovedtrafikkstrømmene krysser over eller under hverandre og ikke i plan. Kontakt mellom hovedtrafikkstrømmene skjer via ramper.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## § 6. Kostnader

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

## § 7. Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft .....

**Illustrasjoner som viser skillet mellom primærveg og sekundærveg i kryssområder.**

Det vil etter offentlig høring bli vurdert om illustrasjonene bør være en del av forskriften eller inntas i veileder til forskriften.

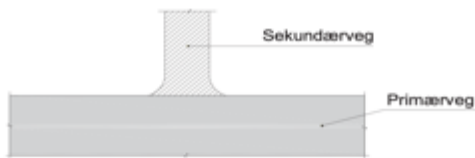


Fig. 1 Kryss i plan. Skillet mellom kjørebaneer for primærveg og sekundærveg i T-kryss.

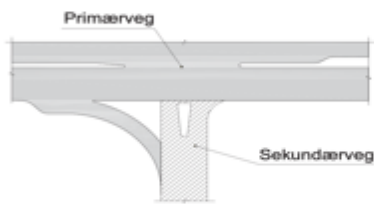


Fig. 2 Kryss i plan. Skillet mellom kjørebaneer for primærveg og sekundærveg i T-kryss med avkjøringsrampe fra primærveg.



Fig. 3 Kryss i plan med rundkjøring. Skillet mellom kjørebaneer for primærveg og sekundærveg. Rundkjøringen hører til primærvegen.

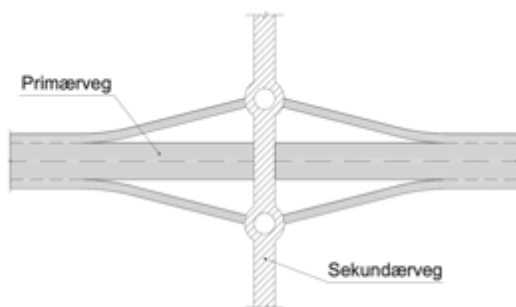


Fig. 4 Planskilt kryss (toplanskryss). Skillet mellom kjørebaneer for primærveg og sekundærveg.

### 3.4 *Merknader til forslag til ny forskrift om ansvarsforhold og fastsettelse av vegklasser m.m. når offentlige veger krysser hverandre (vegklasseforskriften)*

#### Hjemmel for forskriften

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

#### Til § 1 Formål

Veglova § 1 fastsetter hva som er offentlig veg og § 2 at offentlig veg er inndelt i riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Veglova §§ 3 – 8 har bestemmelser om opptak av privat veg som offentlig veg, endring av vegklasse, vedtak om bygging av offentlig veg og nedlegging av offentlig veg. Etter veglova § 9 er Statens vegvesen vegmyndighet for riksveg, fylkeskommunen for fylkesveg og kommunen for kommunal veg. Veglova § 20 har bestemmelser om

Formålet med denne forskriften er – innenfor bestemmelser i veglova - å bidra til å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter etter veglova når offentlige veger krysser hverandre.

Kryssing mellom offentlige veger kan skje i kryss i plan eller ved planskilt kryss. Kryssing kan også skje ved at en offentlig veg krysser over eller under en annen offentlig veg uten at trafikkstrømmene på vegene som krysser hverandre er bundet sammen i kryss i plan eller i planskilt kryss. Det kan være tilfelle ved høytrafikkert veg der den kryssende vegen (sekundærvegen) koples til trafikk-strømmene i sidevegsnettet ved kryss i plan (T-kryss, X-kryss eller rundkjøring) eller planskilt kryss.

Med uttrykket «å bidra til» er ment at det i forskriften gis bestemmelser for å fastsette det konkrete skillet mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Med det som grunnlag vil man ut fra veglova § 9 vite hvem som er ansvarlig vegmyndighet til blant annet overgangsbruer og vegunderganger, hvilke lov- og forskriftsbestemmelser som gjelder, hvem som dekker utgifter til planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og forvaltning og hvem som er riktig part i avtaler, søksmål og erstatningssaker.

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

Forskriften er ment å bidra til klare ansvarsforhold for eksisterende offentlige veger, samt å bidra til at uklare ansvarsforhold ikke etableres framover ved omklassifisering, opptak, nedleggelse og nyanlegg av offentlig veg.

#### Til § 2 Virkeområde

Forslaget til forskrift har bestemmelser om fastsettelse av fysisk innholdet i vegklasse og konkret skille mellom vegklasser når offentlige veger krysser hverandre. Forslaget omfatter både offentlig veg som er bestemt for vanlig kjøring/ferdsel, gang- og sykkelveger og offentlig veg ellers, jf. veglova § 1.

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

Privat veg, herunder privat overgangsbru eller vegundergang omfattes ikke av forskriftsforslaget, og private- og offentligrettslige bestemmelser som gjelder for den private vegen, overgangsbrua eller vegundergangen fortsetter å gjelde.

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

Forslag til forskrift skal bidra til å avklare ansvarsforhold knyttet til eksisterende offentlig veg, samt bidra til klare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter framover ved omklassifisering, opptak, nedleggelse og nyanlegg av offentlig veg.

Hvilke vegelementer (kjørebane, rundkjøringer, på- og avkjøringsramper, vegarmer, holdeplasser, innfartsparkeringer, terminalområder, rasteplasser m.m.) i kryssområder som fysisk inngår i den enkelte vegklasse, og hvor det konkrete (fysiske) skillet mellom vegklasser går, er som nevnt avgjørende for hvem som er riktig vegmyndighet etter veglova § 9. Det er videre avgjørende for hvilke lov- og forskriftsbestemmelser som gjelder, hvem som dekker utgifter til planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og forvaltning og hvem som er riktig part i avtaler, søksmål, erstatningssaker m.m. Forskriften skal bidra til avklaring av ansvarsforhold på offentlig veg både for vegmyndigheter, andre offentlige myndigheter og organer, det statlige utbyggingsselskapet for veg, næringslivet, privatpersoner, organisasjoner m.fl.

Ved i kryssområder å fastsette:

- hvilke fysiske vegelementer som inngår i henholdsvis riksveg og fylkesveg,
- hvor riksveg konkret tar slutt og fylkes- eller kommunal veg konkret tar til og
- hvor fylkesveg konkret tar slutt og kommunal veg konkret tar til

har man entydig fastlagt hvilken vegmyndighet i kryssområder som er riktig vegmyndighet etter veglova § 9 til de ulike vegene, herunder overgangsbruer og vegunderganger. Hvor kommunal veg tar slutt i forhold til privat veg eller private plasser, terminaler m.m., er ikke nødvendig å regulere i forskriften for å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndighetene.

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

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

### Til § 3 Definisjoner

Når definisjoner ikke framgår av veglova er det tatt utgangspunkt i definisjoner som brukes i arbeidet med vegnormaler etter veglova med eventuelle tilpasninger som har vært nødvendig for å tilpasse og konkretisere definisjonene til vegklasseforskriften.

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

#### Til § 4 første ledd

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

Vegdirektoratets fastsettelse vil gjelde konkrete kryssinger mellom offentlige veger der riksveg er en del av et kryss i plan eller et planskilt kryss mellom offentlige veger, eller riksveg er en del av en kryssing

mellom offentlige veger utenfor kryss. Vegdirektoratet har i slike saker kompetanse til å fastsette hvilke fysiske kjørebaner, vegbaner for gang- og sykkelveger, på- og avkjøringsramper, overgangsbruer, vegunderganger, rundkjøringer, holdeplasser, innfartsparkeringer, rasteplasser og andre deler av veginfrastrukturen som konkret inngår i vegklasse riksveg i det enkelte kryssområdet. Vegdirektoratet bestemmer hvor omfattende og detaljert fastsettelsen skal være.

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

Å faste konkret hvor en vegklasse slutter og hvor en annen vegklasse tar til er en meget effektiv måte å avklare ansvarsforhold mellom vegmyndigheter på, og hvem som er riktig vegmyndighet (stat, fylkeskommune eller kommune) som andre kan forholde seg til.

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

Vegdirektoratets beslutninger (fastsettelse) etter første ledd, inkludert eventuelle fravik etter tredje ledd, er endelige og ikke enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningsloven.

#### Til § 4 andre og tredje ledd

I § 4 andre ledd fastsettes prinsipper som skal anvendes når Vegdirektoratet skal fastsette hva vegklasse riksveg omfatter i det enkelte kryssområde og hvor vegklasse riksveg tar slutt og vegklassene fylkesveg og kommunal veg tar til. Dette er en forskriftsfesting av prinsipper som har vært anvendt i lang tid.

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

Prinsippene gjelder både for veg som er bestemt for vanlig kjøring/ferdsel, gang- og sykkelveg, sykkelveg og annen offentlig veg etter veglova § 1.

I § 4 andre ledd bokstav a. er ordet «normalt» tatt inn for å avstemme bestemmelsen bokstav a. med bestemmelsen i bokstav d.

Prinsippene er bindende og skal følges. Vegdirektoratet kan imidlertid etter tredje ledd fravike prinsippene når særlige grunner tilsier det. Særlige grunner kan være at det i skriftlig

klassifiseringsvedtak eller annet rettsgrunnlag er fastsatt noe annet enn det som følger av prinsippene i andre ledd. Annet rettsgrunnlag kan være avgjørelser i domstolene. Som annet rettsgrunnlag regnes ikke utsagn som måtte framkomme i brev, reguleringsplaner, kontrakter om eiendomserverv, skjønnsforutsetninger o.l., uten at utsagn er fulgt opp med et formelt klassifiseringsvedtak etter veglova.

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

#### Til § 4 fjerde ledd

Fylkeskommune og/eller kommune som blir berørt av Vegdirektoratets beslutning etter første ledd og eventuelt fravik etter tredje ledd, skal gis anledning til å uttale seg før Vegdirektoratet etter første ledd fastsetter hva vegklasse riksveg omfatter og hvor vegklassene riksveg tar slutt og fylkesveg eller kommunal veg tar til. Det statlige utbyggingsselskapet for veg skal gis samme anledning til å uttale seg dersom riksveg som selskapet har ansvaret for, blir berørt av Vegdirektoratets beslutning etter første ledd og fravik etter tredje ledd.

#### § 5 Innhold i og avgrensning av vegklasse fylkesveg m.m.

##### Til § 5 første ledd

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

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

##### Til § 5 andre og tredje ledd

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

##### Til § 5 fjerde ledd

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

##### Til § 6 Kostnader

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

Statens vegvesen er vegmyndighet også for riksveg som utbyggingsselskapet har ansvar for å planlegg, bygge, drifte, vedlikeholde og forvalte. Interne kostnader og arbeid som Statens vegvesen har med å utføre oppgaven som vegmyndighet på riksveg som selskapet har ansvar for, dekkes av Statens vegvesen. Utgifter utover Statens vegvesens interne kostnader og arbeid, eksempelvis utgifter til konsulenter, utredninger m.m. er utgifter selskapet må dekke i tillegg til sine interne kostnader og vederlag til eget arbeid.

##### Til § 7 Ikrafttreden



Forskriften trer i kraft fra det tidspunkt Samferdselsdepartementet bestemmer.