



# Vestfold og Telemark fylkeskommune som vegeier og samfunnsutvikler





# Omklassifisering

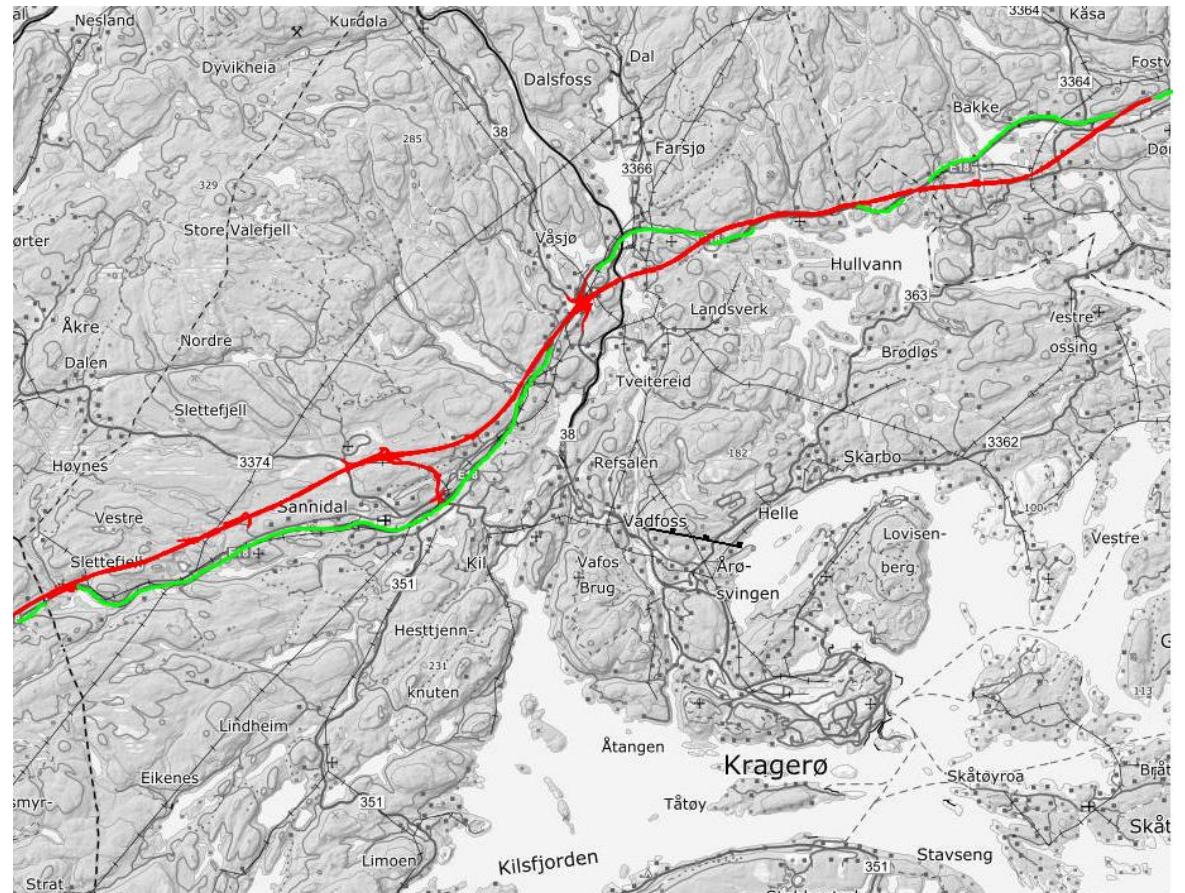
- Omklassifisering fra fylkeskommunal vei til kommunal, men også
- Opprydning og omklassifisering av kommunale veier, gs-vei, og teknisk infrastruktur til fylkeskommunale
- Omklassifisering fra riksveg til fylkesvei





# Case: Ny E18 Bamble-Kragerø (Nye Veier)

- Ny E18 (rød)
  - Firefelt motorveg
  - Planlagt anleggstart 2023
  - 12 min redusert reisetid
  - Estimert ÅDT: 12.000
- Dagens E18 (grønn)
  - Bygget 1960-70-tallet
  - **Ca. 23 km**
  - Avkjørselsfri motortrafikkveg
  - ÅDT: 8.500 i dag
  - **ÅDT etter 2023: < 500**



Kart: Nye Veier



# Dagens E18 etter omklassifisering til fylkesveg

- Liten trafikkmengde (ÅDT<500)
- 45 bruer/konstruksjoner
- Behov for utbedring/rehabilitering og tilpasning til ny veifunksjon
- Årlig driftskostnad omkring 25 mill. kr





# Dagens E18 etter omklassifisering til fylkesveg

- Flere parallelle veger i området
  - Ny E18
  - Dagens E18
  - Øvrige fylkesveger
- Viktigste funksjon for dagens E18:  
Omkjøringsveg og beredskapsveg for  
nye E18





# Case: E18 Langangen – Rugtvedt (Nye Veier)



Strekningen E18 Rugtvedt – Langangen er om lag 17 km lang, og utbyggingen har en kontraktsverdi på ca 4,9 milliarder kroner eks. mva. Det er et komplekst prosjekt med blant annet store brukonstruksjoner og tunneler. Prosjektet inkluderer bygging av den nye Grenlandsbrua. Utbyggingen vil løse de til tider store utfordringene med trafikkavviklingen gjennom Porsgrunn.



# Case: Arv til besvær???



Foto: Snorre E. Johnsen



# NA-rundskriv nr. 97/13

- Rundskrivet spesifiserer krav til teknisk standard/vedlikeholdsnivå etter dagens formål – dette blir etterlevd
- Ved omklassifisering av riksveger til fylkes- eller kommunal veg skal som grunnregel vegelementets tiltenkte funksjon tilfredsstilles - Ofte inngår ikke disse kostnadene i riksvegprosjektet og overlates til mottagende part

**Notat**

**Statens vegvesen**

Til:  
Fra:  
Kopi til:

Saksbehandler:  
Tlf saksbeh.  
Vår dato:  
Erik Norstrøm  
1997-06-02

NA-RUNDSKRIV 97/13 Retningslinjer for tekniske krav til veg som skal omklassifiseres – ikrafttredelse av vegloven §7

Det vises til Ot.prp. nr. 60 (1994–95) jfr. Innst. O. nr. 14 (1995–96) og Besl. O. nr. 17 (1995–96). Stortingets vedtak av 18. desember 1995 til lov om endringer i veglov av 21. juni 1963 nr. 23 ble sankjonert av Kongen i statsråd den 1. mars 1996. Bestemmelser som legger vegmyndighet til kommune og fylkeskommune trådte i kraft 1. april 1996. Øvrige bestemmelser med unntak av §§ 7 og 11, trådte i kraft 1. juli 1996.

Ikrafttredelse av vegloven § 7 var betinget av at departementet utarbeidet retningslinjer med tekniske krav til veg som skal omklassifiseres. Ikrafttredelsesdatoen for § 7 ble derfor utsatt i påvente av slike retningslinjer. Retningslinjene ble godkjent av Samferdselsdepartementet 24. mars 1997.

I henhold til kongelig resolusjon av 4. april 1997 trådte vegloven § 7 i kraft den 15. april 1997.

Vegloven § 7 lyder:

«Etter at fylkeskommunen – i Oslo kommunen – har uttala seg, kan departementet gjøre vedtak om at riksveg skal leggast ned eller gjerast om til fylkesveg eller til kommunal veg.

Etter at kommunen har uttale seg, kan fylkeskommunen gjøre vedtak om at fylkesveg skal leggast ned eller gjerast om til kommunal veg.

Kommunen kan gjøre vedtak om at kommunal veg skal leggast ned.

Vedtak etter første og andre ledd kan likevel ikke settast i verk utan at vegen oppfyller tekniske krav etter nærmere retningslinjer gitt av departementet.»

Følgende retningslinjer skal legges til grunn ved omklassifisering av veg etter vegloven § 7:



# Riksvegprosjekter som medfører omklassifisering

- E18 Rugtvedt – Dørdal
- E18 Kragerø – Bamble
- Rv. 36 Skjelsvikdalen – Skyggestein
- E134 fylkesgrensa – Elgsjø
- E18 Rugtvedt – Langangen
- E134 Gvammen – Vågsli (KVU)

Potensiale på om lag 75 km riksveg som omklassifiseres til fylkesveg innen 5-10 år



# Konsekvenser av omklassifisering

- Store driftskostnader på strekninger som omklassifiseres til fylkesveg, men liten trafikk og liten nytteverdi
  - Vanskeligere å redusere etterslep og utbedre eksisterende fylkesvegnett
  - Vedlikeholdsetterslep ~5 mrd.kr på eksisterende fylkesvegnett
  - Store oppgraderingsbehov tilknyttet næringstransport/tømmertransport
- På tross av god dialog mellom vegeierne er det de langsiktig økonomiske konsekvensene som er utfordringene for fylkeskommunene



Foto: Andreas Soltvedt/Varden