

## Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Styret i Salten Regionråd**

Dato: **Møte 29. august 2022**

---

Sak: **Styre-sak 51/22**

**Innspill om organisering av veisektoren**

---

### Enstemmig vedtak:

Styret i Salten Regionråd vedtar følgende innspill til Samferdselsdepartementet:

#### «Innspill til Samferdselsdepartementet om organisering av veisektoren

Salten Regionråd er et politisk samarbeidsorgan mellom de ti kommunene i Salten, hhv. Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hábmer-Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold.

Styret i Salten Regionråd viser til Regjeringens invitasjon til å gi innspill i forbindelse med utredning av organisering av veisektoren (ref. brev fra Samferdselsdepartementet 7. juni i år).

Styret i Salten Regionråd ønsker ikke å gå inn på de ulike politiske begrunnelsene for dagens eller framtidig organisering, og vil heller ikke foreslå konkrete endringer. Dette innspillet er derfor ment å primært peke på de erfaringer og utfordringer Salten Regionråd ser og opplever med dagens organisering, og ber om at dette tas med i vurderingen til eventuelle endringer i organisering av veisektoren:

Salten Regionråd oppfatter dagens veiadministrasjon som mer oppsplittet og mindre oversiktlig enn tidligere:

- Et stort regionalt fagmiljø i Statens vegvesen - som både betjente statlig og fylkeskommunal sektor – er splittet opp og viktig kompetanse er spredt.
- Fagmiljøene oppleves som mindre og mer fragmentert.
- Mye informasjon om og kontinuitet i prosjektene har gått tapt i prosessen, særlig når det gjelder fylkesveiene. Tidligere har informasjon også om mulige og aktuelle fylkesveiprojekter vært tilgjengelig på vegvesenets nettsider med bakgrunnsinformasjon, planverk, kart, m.m., men dette er nå fjernet.

De ulike aktørene (fylkeskommunene, vegvesenet, Nye Veier AS og ulike OPS-aktører) opererer med ulik praksis og framgangsmåter i både prioritering, planlegging og gjennomføring av prosjekter.

- Dette utgjør et mangfold med mulighet for utvikling og utprøving av ulike metoder og tilnæringsmåter.
- Samtidig gir det utfordringer for kommuner og regioner i planprosessene, i prioriteringsprosessene og senere i drifts- og vedlikeholdsfase. I tillegg til å måtte forholde seg til flere aktører, opplever kommunene ulike framgangsmåter og praksis i selve reguleringsprosessen.

Videre opplever man at de ulike aktørene legger ulike veistandarder til grunn for utbygging.

- Dette gjelder f.eks. krav til antall kjørefelt, bredde, kurvatur, avkjøringer osv.
- I optimalisering av prosjektene gjøres det tilpasninger hvor man ser at ulike aktører legger seg på ulike standarder, selv om det i utgangspunktet burde ligge en felles veistandard til grunn.

Med flere ulike aktører oppstår også faren for suboptimalisering, både i planleggingsfasen, utbyggingsfasen og driftsfasen.

- En aktør som kun har ansvar for en enkelt parsell, vil optimalisere sitt prosjekt isolert med tanke på nytte/kostnadskrav, uten å ta hensyn til resten av transportnettet (både kommunal, fylkeskommunale og andre statlige veier – samt andre transportformer).
- Satt på spissen, gjøres nytte-/kostnadsberegninger for kun å maksimere nytten for den bilisten som kjører på den aktuelle veistrekningen i forhold til utbyggingskostnaden.
- Dette kan føre til dårligere helhetsløsninger rundt det aktuelle prosjektet, men også dårlige prioriteringer mellom prosjekter.

Dagens modell gir mindre samordning og helhetstenkning også i forbindelse med drift og vedlikehold.

- I et geografisk område kan det være et stort antall ansvarlige for ulike veier med ulike vedlikeholdskontrakter og til dels ulike standardkrav.

Som en regional interessent knyttet til prioritering av veiinvesteringer, gir dagens organisering vesentlig mindre mulighet for oversikt, dialog, påvirkning og etterprøving av prioriteringer innenfor sektoren.

- Dette skyldes ikke bare antallet aktører, men også hvordan disse er organisert internt. Dette gjelder spesielt for riksveier.
- Gjennom divisjonaliseringen av Statens vegvesen, er det ikke lenger en hovedkontakt inn mot vegvesenet, men flere personer i ulike divisjoner og i ulike deler av landet, avhengig av problemstilling.
- Innenfor Nye Veier er beslutningsprosessene delegert til et styre, og den politiske muligheten for påvirkning og oppfølging på regionalt/lokalt nivå, opphører idet selskapet har fått tildelt sin portefølje.



- Også porteføljestyringen i Statens Vegvesen, gir mindre rom for påvirkning og innspill samt etterprøving og oppfølging av prioritering. Det framstår som uklart både innenfor og utenfor vegvesenet hvilke vurderingskriterier som legges til grunn for å prioritere innenfor en veistrekning/korridor eller et formål, og hvordan prioriteringsprosessen i praksis skjer.

Salten Regionråd imøteser en evaluering av organiseringen av veisektoren, og ber om at vår uttalelse inngår som et innspill i en slik evaluering.»