



SAKSBEHANDLER  
Anke Loska  
Inger Johanne Rystad

VÅR REF.  
21/06688-37

DERES REF.

VÅR DATO  
17.11.2022

DERES DATO

postmottak@ra.no  
www.riksantikvaren.no

Se mottakerliste

## **Forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer – Kapittel 29 ,30 og 31 Fredete veianlegg, bruer og byggverk i Statens vegvesens landsverneplan - Vedtak om fredning ved forskrift med hjemmel i kulturminneloven § 22a**

Riksantikvaren viser til forslag om endring av fredningsforskriftene for veianlegg, bruer og byggverk i Statens vegvesens eie. Og vi viser til forslag til kapittel 29, 30 og 31 i forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer. Disse ble sendt på høring 13.12.2021.

Vi oversender med dette forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer kapittel 29, 30, 31, fredete eiendommer i landsverneplan for Statens Vegvesen fastsatt av Riksantikvaren 17. november 2022.

- Statens kulturhistoriske eiendommer (SKE) er fredet i SKE-forskriften som ble vedtatt 2011.
- Bygninger, veianlegg og bruer i statlig eie ble fredet i fire forskjellige fredningsforskrifter som ble vedtatt før SKE-forskriften.
- Statens vegvesen og Riksantikvaren har nå gått gjennom disse for å tydeliggjøre formål og omfang på fredningene.
- Fredningsforskriftene for veier, bruer og byggverk i landsverneplanen for Statens vegvesen inkorporeres nå som egne kapitler i SKE-forskriften
- Noen endringer vedtas:
- To veistrekninger fredes; Jordanfoss trallebane og Bergenske kongeveg – Galdane
- En kai og en bru fredes: Salhus ferjekai og Grjotland bru
- Fredning av Naglestad brøytestasjon oppheves
- De fredete anleggene utgjør 105 anlegg fordelt på 78 kommuner i samtlige fylker.

Fredningen skjer med hjemmel i lov om kulturminner 9. juni 1978 nr. 50 (kulturminneloven) § 22a, jf. lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker 10. februar 1967 (forvaltningsloven) kap. VII og forskrift 15. februar 2019 nr. 127 om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 2 (4).

Samtidig oppheves følgende eksisterende fredningsforskrifter:

- Forskrift 24. august 2007 nr. 1004 om fredning av byggverk i Statens vegvesens eie.
- Forskrift 17. april 2008 nr. 364 om fredning av broer i Statens vegvesens eie.
- Forskrift 16. april 2009 nr. 443 om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie.
- Forskrift av 21. desember 2009 nr. 1802 om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie - forskrift nr. 2.

## **1. Bakgrunn for fredningssaken**

I kongelig resolusjon 1. september 2006 "Om overordna føresegner om forvaltning av statlege kulturhistoriske eigedommar" er fagdepartementene pålagt å utarbeide landsverneplaner for kulturhistoriske eiendommer i sine sektorer. Dette gjøres ved at sektoren kartlegger og velger ut kulturhistoriske eiendommer i sin sektor. Med grunnlag i landsverneplanene skal sektorene/ departementene, i samråd med Riksantikvaren, velge ut et representativt utvalg av statens eiendommer for fredning (verneklasse 1) eller annet vern (verneklasse 2).

Statens vegvesen utarbeidet verneplanen «*Vegvalg - Nasjonal verneplan, veger, bruer og vegrelaterte kulturminner*» i perioden 1997-2002, og var en av de første landsverneplanene utarbeidet for statlige sektorer. Forskriftsfredningene med bakgrunn i denne planen ble gjennomført i perioden 2007-2009, dvs. før forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer (SKE-forskriften) ble vedtatt i 2011.

## **2. Landsverneplanen for Statens vegvesen og tidligere fredningsforskrifter**

Utvelgelsen av veiene, bruene og byggverkene som var fredet i de tidligere forskriftene tok utgangspunkt i landsverneplanen for Statens vegvesen: «*Vegvalg - Nasjonal verneplan, veger, bruer og vegrelaterte kulturminner*» fra 2002. Verneplanen ble utarbeidet etter en bred prosess der også kommunene, fylkeskommunene og Riksantikvaren var involvert. Formålet med verneplanen var å sikre og bevare et utvalg veier, bruer og byggverk som er representative for den historiske utviklingen av veinettet i Norge fra omkring 1537 og fram til i dag, knyttet til et bredt spekter av Statens vegvesens virksomhet over hele landet. Med grunnlag i

landsverneplanen ble det i perioden 2007-2009 vedtatt fire forskrifter om fredning av et utvalg veier, bruer og byggverk i statlig eie:

- Forskrift 24. august 2007 nr. 1004 om fredning av byggverk i Statens vegvesens eie.
- Forskrift 17. april 2008 nr. 364 om fredning av broer i Statens vegvesens eie.
- Forskrift 16. april 2009 nr. 443 om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie.
- Forskrift av 21. desember 2009 nr. 1802 om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie – forskrift nr. 2.

I de fire tidligere forskriftene er fredningsobjektene skjematisk listet opp med en kortfattet og stikkordsmessig beskrivelse av hva fredningen omfatter og av verneverdiene. Dette har skapt utfordringer for forvaltningen av fredningsobjektene.

Statens vegvesen og Riksantikvaren har gjennomgått de fire fredningsforskriftene med sikte på å tydeliggjøre fredningsomfang og -formål. Resultatet av dette arbeidet er at fredningsforskriftene for veier, bruer og byggverk i landsverneplanen for Statens vegvesen oppheves og inkorporeres som egne kapitler i SKE-forskriften.

I tillegg oppheves fredningen av ett byggverk (Naglestad brøytetasjon), samtidig som to veistrekninger (Jordanfoss trallebane; Bergenske kongeveg – Galdane) og en bru og en kai (Salhus ferjekai; Grjøtland bru) fredes i tillegg til de som omfattes av de tidligere forskriftene.

### **3.SKE-forskriften**

Fredningen av statlige eiendommer skjer ved én felles forskrift: Forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer (SKE-forskriften).

SKE-forskriftens kapittel 1 – generelle bestemmelser ble vedtatt av Riksantikvaren 9. november 2011.

Forskriftens kapittel 1 inneholder generelle bestemmelser som også gjelder for de kulturminner som nå overføres fra de tidligere fredningsforskriftene for veier, bruer og bygninger, til kapitlene 29, 30 og 31.

Hvert av kapitlene består av to paragrafer: §§ 29-1, 30-1 og 31-1 med vedlegg, hvor omfanget, formålet, og begrunnelsen for fredningen presiseres nærmere. §§ 29-2, 30-2 og 31-2 omhandler frist for utarbeidelse av forvaltningsplaner for hhv. fredete veier, bruer og byggverk. I tillegg er det en særbestemmelse i §§29-3 og 30-3.

Forskriften med vedlegg er elektronisk tilgjengelig på Lovdata og på Riksantikvarens hjemmesider <https://www.riksantikvaren.no/prosjekter/landsverneplaner/statens-vegvesen/>

#### **4. Fredningens omfang**

De fredete objektene utgjør til sammen 105 anlegg, fordelt på 78 kommuner i samtlige fylker.

Oversikt over de fredete anleggene med tilhørende objekter finnes i SKE-forskriften:

kapittel 29 Veganlegg § 29-1, vedlegg 1-48

kapittel 30 Bruer § 30-1, vedlegg 1-38

kapittel 31 Byggverk § 31-1, vedlegg 1-19

Vedleggene til §§ 29-1, 30-1 og 31-1 utgjør en del av forskriften og inneholder beskrivelse av fredningens omfang og kartfesting, formål og begrunnelse for fredningen for hvert enkelt objekt. På kartene er fredete veier, bruer og byggverk med tilhørende uteareal markert med blå farge. For bygningsfredninger hvor bare deler av interiøret omfattes av fredningen er fredningsomfanget i tillegg markert på en plantegning. Vedleggene er utarbeidet med bakgrunn i informasjonen om objektene i landsverneplanen for Statens vegvesen, og er en presisering av de tidligere forskriftene.

#### **5. Eierskap**

Det er de objektene som på fredningstidpunktet (2007, 2008 og 2009) var i statlig eie som er fredet med hjemmel i kulturminneloven § 22a. I forbindelse med fylkesveireformen i 2010 ble flere fredete veier og bruer nedklassifisert til fylkesvei, og fylkene fikk eierskap til disse. Som en del av regionreformen i 2020 ble også veiadministrasjonen for fylkesveiene overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene og de fredete objektene forvaltes derfor av fylkeskommunene. Overføringen til fylkeskommunene har ingen betydning for fredningsstatusen, da fredningen følger objektet og ikke eieren.

#### **6. Saksgang**

Med bakgrunn i oppgaveoverføringen i 2020 som innebærer at forvaltningsansvaret for fredete eiendommer i Statens vegvesens eie ble overført til regionalforvaltningen, har Statens vegvesen i tett samarbeid med Riksantikvaren gjennomgått de fire forskriftene med sikte på å tydeliggjøre fredningsomfang og -formål.

Med bakgrunn i dette arbeidet sendte Riksantikvaren 13. desember 2021 forslag om at fredningsforskriftene av et utvalg veier, bruer og byggverk i landsverneplanen for Statens vegvesen skulle oppheves og i stedet inkorporeres som egne kapitler i SKE-forskriften. Høringsfristen ble satt til 15. mars 2022.

Riksantikvaren mottok 18 uttalelser til forslaget.

I forbindelse med høringen har det vært gjennomført møter og en befarings med Statens vegvesen og fylkeskommune/byantikvar. Gjennomførte møter og befaringer omtales nærmere under omtalen av de respektive objektene.

Det har vært en god dialog og prosess mellom Statens vegvesen og Riksantikvaren.

## 7. Høringsuttalelser

### 7.1. Generelle merknader til høringsforslaget

Halden kommune har ingen merknader til høringsforslaget.

Til forslaget om inkorporering av eksisterende fredningsforskrifter for veier, bruer og byggverk i SKE-forskriften:

Fredrikstad kommune tar til etterretning at inkorporeringen av Statens vegvesens forskrifter i SKE-forskriften i seg selv ikke er ment å medføre endringer i forvaltningen av de fredete objektene.

Fylkesutvalget for Vestland fylkeskommune slutter seg til forslagene til nye kapitler i SKE-forskriften for fredete eiendommer i Statens vegvesens eie.

Innlandet fylkeskommune, Troms og Finnmark fylkeskommune, Bergen Byråd og Fylkesrådet i Nordland mener det er positivt at fredningsforskriftene inkorporeres som egne kapitler i SKE-forskriften.

Vestfold- og Telemark fylkeskommune uttaler at å inkorporere de fire forskriftene for veianlegg, bruer og byggverk i SKE forskriften vil forenkle og lette forvaltningen og støtter forslaget.

Riksantikvaren takker for tilbakemeldingene.

Til presiseringen av omfang, formål og begrunnelse for hvert enkelt objekt:

Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det tydelig presiseres hva som er formålet med og hva som omfattes av fredningen. Det er lett å orientere seg i dokumentet og forstå hva fredningene innebærer.

Fylkesrådet i Nordland er positiv til at fredningene presiseres, noe som medfører forutsigbarhet både for eiere og for forvaltningen, og støtter endringene av fredningsforskriftene.

Bergen byråd mener at en sammenslåing og redigering som innebærer en presisering og at feil og uklarheter blir rettet, er positivt for forvaltningen.

Nye Veier har forståelse for ønsket om å samle fredningen av samtlige statlige eiendommer i den felles SKE-forskriften. Et felles regelverk vil bidra til å gjøre forvaltningen mer rasjonell og enhetlig, og til statens mål om færre enkeltstående forskrifter. Nye Veier har ingen merknader til forslaget.

Statens veivesen Vegdirektoratet mener det er fornuftig å inkorporere de eksisterende forskriftene i den felles SKE-forskriften, og mener at dokumentene er godt gjennomarbeidet.

Riksantikvaren takker for tilbakemeldingene.

### **7.1.1. OVERFØRING AV EIERSKAPET FRA STATENS VEGVESEN TIL FYLKESKommUNENE**

Møre og Romsdal fylkeskommune spør om det er riktig at forskriftstittelen presiserer «statlig eie» når flere anlegg bruer og byggverk som omfattes av fredningen ikke lenger er i statlig eie.

Innlandet fylkeskommune påpeker at siden forskriften omfatter flere veier og bygninger som ikke lenger er i statens eie vil fylkeskommunen anbefale at tittelen på forskriften endres.

Det ønskes også belyst hva slags rolle Nasjonal Turistveg og Statens vegvesen har på veistrekn timer o.l. som er i fylkeskommunalt eie. Rollene og hierarkiet i rollene synes noe uoversiktlig og må presiseres bedre, når det gjelder veier og bygg i fylkeskommunalt eie.

Statens vegvesen Vegdirektoratet bemerker at det vil forekomme fremtidige omklassifiseringer av veier, og at forskriften bør ta høyde for dette.

#### Riksantikvarens kommentarer:

##### Vedr. overføring av eierskap til fylkeskommunen og framtidig omklassifisering av veier

Overføringen av eierskapet og administrasjonen av de fredete objektene fra Statens vegvesen til fylkeskommunen har ingen betydning for fredningsstatusen, da fredningen følger objektet og ikke eieren. Dette vil også gjelde for fremtidige omklassifiseringer av fredete veistrekn timer. Vi viser til SKE-forskriften § 1-6 som fastslår at fredningen gjelder selv om deler av eller hele byggverk og anlegg som er fredet, går ut av statlig eie.

##### Vedr. rolle- og ansvarsforhold mellom Nasjonal Turistveg og Statens vegvesen

Riksantikvaren anbefaler at uklarheter i rolle og ansvarsfordelingen mellom Statens vegvesen/ Nasjonal Turistveg avklares direkte med disse aktørene. Det faller utenfor Riksantikvarens mandat å presisere rolle- og ansvarsforhold mellom Nasjonal Turistveg og Statens vegvesen.

#### Vedr. SKE-forskriftens tittel

Bestemmelsen i kulturminneloven § 22a om forskriftsfredning av byggverk og anlegg i statens eie kom inn i kulturminneloven ved lovendring i 2000. Hjemmelen innebærer en vesentlig forenklet saksbehandlingsprosedyre for fredning av statens verneverdige byggverk og anlegg ved at dette kan skje ved forskrift i stedet for ved enkeltvedtak. Dette betyr at fredning av statlige byggverk og anlegg kan følge reglene i forvaltningslovens kapittel VII om forskrifter og ikke de særskilte og mer omfattende saksbehandlingsbestemmelsene i kulturminneloven § 22.

Byggverket/anlegget må være i statlig eie på det tidspunktet forskriften vedtas. Salg eller annen overføring av eiendommen ut av statens eie medfører ingen endring av fredningsstatus.

Eiendommen forblir fredet. Formålet med fredningen er å bevare objektet for ettertiden, uavhengig av hvem som er eier framover.

Tittelen på forskriften viser til hjemmelsgrunnlaget i kulturminneloven § 22a for å frede statlige eiendommer etter en forenklet fredningsprosedyre. Riksantikvaren finner det hensiktsmessig at forskriftens tittel viser til hjemmelsgrunnlaget for forskriftsfredningen. Fredningsstatusen vil ikke endres ved salg eller annen overføring av eierskapet. Forslaget om å endre forskriftens tittel tas ikke til følge.

### **7.1.2. FORHOLDET MELLOM SKE-FORSKRIFTENS KAPITTEL 1 OG DE TIDLIGERE FREDNINGSFORSKRIFTENE FOR ANLEGGENE I STATENS VEGVESENS EIE**

Vestfold og Telemark fylkeskommune ser at endringene vil få noen konsekvenser for forvaltningen av fredningsbestemmelsene. I SKE-forskriften er bestemmelsene overordnet og med relativt stort rom for faglig skjønn når de skal anvendes i et enkelt tilfelle. Dermed forsvinner formuleringer som f.eks. hensyn til trafikksikkerhet og eksplisitt åpning for tilbakeføringer fra bestemmelsene. Dette kan i gitte tilfeller skape forvaltningsmessige utfordringer. Det vil være en fordel om slike forhold blir tydeliggjort i forskrift med vedlegg slik at denne blir et godt forvaltningsverktøy i seg selv, og ikke i forvaltningsplaner.

Vedleggene må også fange opp i seg formålsformuleringene fra forskriftene som avvikles. Det gjør de bare til en viss grad nå. Det fremgår f.eks. ikke lenger definisjoner som at i overbygning for vei inngår murer, sideterreng, rekkverk og annet veiutstyr, og at i underbygning inngår

grøfter, sideterreng, stikkrenner og murer. Dette burde tas med inn i vedleggene eller presiseres under forskriftens omfangsbeskrivelse.

#### Riksantikvarens kommentarer:

Både SKE-forskriftens kapittel 1 og Vegvesenets fredningsforskrifter som nå oppheves har bestemmelser om formålet med fredningene, fredningsbestemmelser, bestemmelser om dispensasjon og om utarbeidelse av forvaltningsplan. Selv om de er utformet litt forskjellig, er de i hovedsak innholdsmessig like.

I de tidligere forskriftene var fredningsomfanget av hvert enkelt objekt skjematisk beskrevet, og formålet med fredningene var nedfelt i en bestemmelse som var lik for alle objektene. Arbeidet med å presisere fredningsomfang og -formål har hatt som mål å utdype hvilke elementer som inngår i fredningen for hvert enkelt fredningsobjekt. Presiseringene kommer frem i vedleggene til §§ 29-1 (veier), 30-1 (bruer) og 31-1 (byggverk) og som er en del av forskriften. Ved å tydeliggjøre formålet med fredningen og hva som inngår i fredningsomfanget for hvert enkelt objekt er det lagt et grunnlag for en enklere og mer forutsigbar forvaltning.

I presiseringsarbeidet er det i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidet standardformuleringer som ivaretar definisjoner for hva som inngår i veikonstruksjonen. Disse gjenspeiler formålet i fredningsforskriftene som nå avvikles.

I vedleggene til hvert enkelt objekt er det beskrevet hvilke elementer som inngår i bl.a. linjeføring, over- og underbygning og kurvatur, og disse er nevnt under både omfang og formål med fredningen. Som et eksempel viser vi til Gamle Haukeliveg i Vestfold og Telemark fylke, hvor det står at: «*I vegprofilen inngår over- og underbygning med vegbredde, vegmurer, stabbestein, stikkrenner og grøfter.*»

### **7.1.3. INNSPILL SOM GJELDER UTVIKLING, BRUK OG SIKKERHET**

Statens vegvesen Vegdirektoratet påpeker at det er viktig at vern ikke vanskeliggjør utvikling av veinettet, og at utbedringer av fredete strekninger på trafikkerte veier bør ha en standard som er i tråd med ny infrastruktur og veistandard. Det påpekes også at krav til konstruksjonssikkerhet og teknisk standard er viktig for brukonstruksjoner og at kravene må gjelde uavhengig av fredningsstatus. Tiltak må utføres med målet om å ivareta disse kravene. Vegdirektoratet henviser til kapittel 13 Bruer i driftsfasen i Vegnormal N400. Bruprosjektering. Det bør bli enklere å gjennomføre tiltak som for eksempel utskiftning av rekkverk for å ivareta trafiksikkerheten. Det vil også være behov for å opprettholde eller øke bæreevnen for at bruene skal være funksjonelle og ha tilfredsstillende konstruksjonssikkerhet. Vegvesenet anmoder om



at det vurderes en generell paragraf som legger til rette for å kunne gjennomføre tiltak for å ivareta tilfredsstillende konstruksjons- og trafikksikkerhet.

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til at SKE-forskriftens bestemmelser er overordnede og med relativt stort rom for faglig skjønn når de benyttes i det enkelte tilfellet. Dermed forsvinner slik som f.eks. hensyn til trafikksikkerhet og eksplisitt åpning for tilbakeføringer fra bestemmelsene.

#### Riksantikvarens kommentarer:

##### Vedr. bruk, utvikling og sikkerhet

Kulturmiljøforvaltningen skal verne om kulturminner som ikke-fornybare ressurser og arbeide for at kulturminneverdiene blir best mulig ivarettatt og nyttiggjort i et samfunn i endring.

Riksantikvaren er derfor opptatt av at fredete objekter brukes og utvikles i tråd med de til enhver tid gjeldende behov og krav.

Behov for endringer av de fredete objektene som følge av bruk og utvikling må behandles og vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

Dispensasjonsbestemmelsen i SKE-forskriften §1-4 er generell i sin utforming, nettopp for å kunne ta høyde for de mange ulike behov og situasjoner som vil kunne oppstå i fremtiden. Det følger av siste ledd i bestemmelsen at i vurderingen av hva som utgjør et «særlig tilfelle» kan det også legges vekt på tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning, som for eksempel hensynet til sikkerhet. Hensynet til virksomhetens videre drift vil også være relevant i denne vurderingen.

Når det gjelder spørsmålet om tilbakeføring viser vi til SKE -forskriften § 1-4 bokstav c som åpner for tilbakeføring på dokumentert grunnlag.

I forvaltningen av forskriften må det gjøres avveininger mellom ulike forhold, noe som krever at forvaltningen er løsningsorientert. Når et tiltak planlegges, vil tidlig dialog med kulturmiljømyndighetene ofte være avgjørende for å finne omforente og gode løsninger som balanserer verne- og utviklingshensyn.

Riksantikvaren anser at de generelle bestemmelsene i SKE-forskriftens kapittel 1 ivaretar hensynet til bruk og utvikling av fredete byggverk og anlegg på en hensiktsmessig måte.

##### Vedr. forholdet til annet lovverk

Når det gjelder forholdet til annet lovverk; må dette løses konkret i hvert enkelt tilfelle. Der ulike samfunnshensyn står mot hverandre, vil det måtte gjøres en balansert vurdering mellom de ulike interessene som avveier og hensyntar de ulike interessene på best mulig måte.

### Vedr. rekkverk

Når det gjelder Vegdirektoratets innspill som gjelder utskifting av rekkverk er det i presiseringsarbeidet gjort en grundig vurdering av hvilke rekkverk som har høy kulturhistorisk verdi og omfattes av fredningen. Hvilke rekkverk som er fredet følger av omfangsbestemmelsen til det enkelte kulturminnet. Når det gjelder hvordan de fredete rekkverkene skal forvaltes viser vi til vår omtale av dispensasjonsbestemmelsen i § 1-4 over.

### **7.1.4. FORVALTNINGSPLANER**

Agder fylkeskommune ved kulturminnevern avdelingen ser fram til et godt samarbeid med Statens vegvesen angående utarbeidelse av forvaltningsplaner for fredete objekter som fylkeskommunen har overtatt eieransvaret for etter regionreformen.

Innlandet fylkeskommune påpeker at når det gjelder framtidige forvaltningsplaner for veier og bygninger som er forskriftsfredete og i dag er i fylkeskommunalt eie, må det avklares hvilken rolle hhv. fylkeskommunen og Statens vegvesen skal ha i dette arbeidet. Fylkeskommunen spør om disse også omfattes av fristen på 3 år fra endringsforskriftene vedtas.

Statens vegvesen Vegdirektoratet ber om pga. kapasitets- og ressursmessige hensyn at fristen for utarbeidelse av forvaltningsplaner endres til 5 år.

#### Riksantikvarens kommentarer:

Riksantikvaren har fått opplyst fra Statens vegvesen/ Norsk Vegmuseum at arbeidet med å revidere eksisterende forvaltningsplaner og å utarbeide nye er startet. Arbeidet ledes av Norsk Vegmuseum, ved seksjon for kulturhistorie - kulturminneforvaltning, og fylkeskommunene involveres etter behov.

Riksantikvaren tar ønsket til følge. Fristen for å utarbeide forvaltningsplaner settes til 5 år fra endringsforskriften vedtas. Dette innebærer at forvaltningsplanene skal være utarbeidet innen utgangen av 2027. Fristen er innarbeidet i forskriftens §§ 29-2, 30-2 og 31-2.

### **7.1.5. ØVRIGE MERKNADER**

Innlandet fylkeskommune, Samferdsel ber om presiseringer for hvordan man skal gå fram ved akutte hendelser og behov for raske reparasjoner på f.eks. stikkrenner, lyktestolper og andre veirelaterte objekter.

#### Riksantikvarens kommentarer:

Fredningsbestemmelsene er ikke til hinder for gjennomføring av nødvendige tiltak i nødssituasjoner. Ved gjennomføring av slike tiltak skal det så langt det er mulig tas hensyn til kulturminnets verneverdi. Eventuelle strakstiltak skal umiddelbart meldes til forvaltningsmyndigheten.

Forvaltningsplanen skal beskrive hvordan fredningen skal følges opp i praksis og vil gi utfyllende retningslinjer for forvaltningen av fredningsbestemmelsene. Rutiner ved behov for strakstiltak og raske reparasjoner forutsettes omtalt i forvaltningsplanene.

Statens vegvesen Vegdirektoratet kommenterer at det i noen tilfeller er manglende samsvar mellom fredningsdokumentene og det som står i Landsverneplanen (LVP). Dette skyldes revideringer som er gjort tidligere og som ikke er rettet opp i Landsverneplanen, og Vegdirektoratet foreslår at det vises til tidligere revideringer og forklares hva som er endret. Eksempler på manglende samsvar er kart i Nasjonal verneplan som ikke stemmer med koordinater i eksisterende forskrift, og nummerering og datering av objekter.

Videre har Vegdirektoratet kommentert enkelte formuleringer i høringsbrevet som er knyttet til de enkelte fredningsobjekt.

#### Riksantikvarens kommentarer:

Landsverneplanene er sektorens ansvar, og vi anser at det faller under Statens vegvesen sitt ansvarsområde å revidere innholdet og faktaopplysninger i eksisterende landsverneplan. Vi legger til grunn at revideringene som er gjort etter at arbeidet med landsverneplanen er avsluttet, er inkorporert i endringsforskriftene. Det samme gjelder for koordinater som ble oppdatert parallelt med fredningspresiseringene.

Kommentarer til formuleringer i høringsbrevet tar vi til etterretning.

Møre og Romsdal fylkeskommune ved samferdsel har kommentert feil i beskrivelsene av veier i fylket, og har gitt opplysninger om endringshistorikk, samt historiske detaljer o. l.

Riksantikvaren takker for tilbakemeldingen.

Feil i beskrivelsene av de fredete objektene er rettet opp i fredningsvedleggene.

## **7.2. Merknader til fredningsomfang og formål med fredningen - veier- kapittel 29 § 29-1**

### **7.2.1. GENERELLE MERKNADER**

Agder fylkeskommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune støtter de foreslåtte endringene for fredede veier i fylket og er enige i de vurderingene som er lagt til grunn. Vestfold- og Telemark Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at en tilsvarende opprydding og oppdatering i Askeladden er nødvendig.

Riksantikvarens takker for tilbakemeldingen.

Kartgrunnlaget i Askeladden er oppdatert og stemmer overens med kartgrunnlaget i fredningsvedleggene.

Innlandet fylkeskommune v/ kulturminnevern har ingen merknader til de foreslåtte endringene for fredede veier i fylket, men ser framtidige utfordringer som gjelder Mesnadalsarmen.

Riksantikvaren takker for tilbakemeldingen, og viser til kapittel 7.2.2 hvor Mesnadalsarmen er omtalt.

Viken fylkeskommune har ingen bemerkninger til forslagene til fredningspresiseringer og/eller endring av fredningsomfang for objekter som nå er i Viken fylkeskommunens eie. De foreslåtte justeringene og fredningspresiseringene vil formodentlig bidra til en enklere og mer effektiv saksbehandling, og et mindre omfattende sakstilfang.

### **7.2.2. MERKNADER KNYTTET TIL DE ENKELTE VEIANLEGG**

#### **Sulitjelmavegen, vedlegg 29.11**

Nordland fylkeskommune kommenterer at rekkverket på Sulitjelmavegen ikke er omfattet av fredningen, men at en eventuell utskifting av rekkverket likevel kan få konsekvenser for det fredete veganlegget og derfor må avklares med kulturmiljømyndighetene.

Riksantikvarens kommentarer:

Vi slutter oss til denne vurderingen.

#### **Junkerdalsura mellomriksveg, vedlegg 29.12**

Nordland fylkeskommune kommenterer at Junkerdalsura har den største endringen i fylket, hvor formålet er endret fra at veien skal forvaltes uten aktivt vedlikehold, med unntak av mindre oppryddingstiltak med tanke på ras og vegetasjon, til at hele veien skal bevares uten aktivt

vedlikehold grunnet rasfare. Fylkeskommunen bemerker at dette også er dagens praksis og at veien i dag er stengt for alminnelig ferdsel.

### **Atlanterhavsvegen, vedlegg 29.16**

Møre og Romsdal fylkeskommune ved kulturmiljø- og bruforvaltningen har uttalt seg til veien. Kulturmiljøforvaltningen er enig i begrunnelsen for at de påhengte gang- og fiskebruene på Myrbærholmbrua inkluderes i fredningsomfanget og påpeker at dette også bør komme fram i formålet.

#### **Riksantikvarens kommentarer:**

Vi takker for innspillet. Riksantikvaren viser til vedlegg 29.16, side 8 hvor det heter at formålet med fredningen er «..å sikre og bevare brua som en del av vegen. Fredningen skal ivareta bruas og de påmonterte fiskebruenes hovedpreg».

Bruforvaltningen stiller spørsmål om fredning av fiskebruene på Myrbærholmbrua er i henhold til formålet med fredningen av veistrekningen.

#### **Riksantikvarens kommentarer:**

Formålet med fredningen av Atlanterhavsveien er «å bevare vegen som eksempel på en kystriksveg fra 1980-tallet, tilpasset det åpne landskapet ytterst i havgapet med bruer som krysser over flere øyer og holmer. Fredningen skal sikre og bevare vegens karakter, samt opplevelsen av vegen i landskapet og fra havet».

De påmonterte gang- og fiskebruene viser utviklingen tilpasset nye behov og er derfor naturlig å inkludere i fredningsomfanget av Myrbærholmbrua. Gang- og fiskebruene er i sin utforming tilpasset det helhetlige uttrykket og hovedpreget til Myrbærholmbrua som igjen utgjør en viktig del av Atlanterhavsveien. De påhengte gang- og fiskebruene er derfor i tråd med formålet med fredningen av veistrekningen.

Fylkeskommunen kommenterer formålet om å ivareta bruenes hovedpreg som del av Atlanterhavsvegen, og ønsker å avklare i hvilken grad fredningen også skal ivareta materialbruk og detaljering. Videre ønsker fylkeskommunen å avklare i hvilken grad det er rom for endringer.

#### **Riksantikvarens kommentarer:**

Bruene tilknyttet Atlanterhavsveien inngår som viktige deler av veien, og bidrar til å ivareta veien og dens linjeføring. Ved formålet om å ta vare på bruenes hovedpreg legges det føringer for hvordan endringer kan utformes. Av dette følger for eksempel at eksisterende materialtype ikke uten videre kan erstattes med en annen materialtype, eller at markante detaljer ikke kan fjernes.

Når det gjelder rom for endringer viser vi til dispensasjonsbestemmelsen i SKE-forskriften § 1-4.

### **Romsdalsvegen Marstein Skiri, vedlegg 29.18**

Etter høringsfristens utløp har Asplan Viak tatt kontakt med Riksantikvaren. Bakgrunnen er at Nye Veier har tatt over Statens vegvesen sitt arbeid med planlegging av ny E136 gjennom Romsdalen. På denne stekningen har Statens vegvesen tidligere utarbeidet forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning. Dette forslaget er nå stilt i bero av Rauma kommune i påvente av Nye Veiers arbeid. Presiseringsarbeidet har tatt hensyn til denne reguleringsplanen, og omfanget av den fredete veien er blitt redusert.

Asplan Viak med samarbeidspartnere skal utarbeide ny reguleringsplan med konsekvensutredning for E136 Flatmark – Monge – Marstein. Et alternativ i konsekvensutredningen vil være å se på om gjenbruk av dagens vei med noe oppgradering, kan være en god løsning.

5. september 2022 ble det avholdt et møte hvor Riksantikvaren ble presentert for alternative konsepter som skal tas videre med i konsekvensutredning. Reguleringsplanen planlegges godkjent innen oktober 2023.

Riksantikvaren informerte om at fredningsvedtaket er planlagt ferdigstilt innen utgangen av november dette året. Riksantikvaren er i dialog med Asplan Viak når det gjelder deres arbeid med konsekvensutredningen.

Riksantikvaren har med bakgrunn i den pågående prosessen med konsekvensutredning og reguleringsplan tilføyd en ny paragraf § 29-3 som omhandler mulighet for å oppgradere dagens trase.

### **Geirangerveien, vedlegg 29.19**

Stranda kommune støtter forslaget om å ta ut det moderne rekkverket ved Geirangervegen.

Møre og Romsdal fylkeskommune Kulturmiljø- og Bruforvaltningen:

Fylkeskommunen ønsker å avklare om senere endringer og tilføyelser på Geirangervegen etter fredningstidspunktet, som f.eks. betongplatene, omfattes av fredningen.

#### Riksantikvarens kommentarer:

Objektene i Statens vegvesens landsverneplan viser veihistorien over tid. De fleste veianlegg som fortsatt er i daglig bruk har gjennomgått endringer som følge av endrete krav til veikapasitet og veistandard; f.eks. rekkverk eller autovern. Disse endringselementene er en del av veihistorien, som gjør at veiene representerer en tidsdybde som har samferdselshistorisk verdi. Derfor er senere tilføyelsene som f.eks. ombygginger, utvidelser og tilføyelser omfattet av fredningen

Med henvisning til følgende formulering i omfangsbestemmelsen: «*Fredningen omfatter ikke nyere type rekkverk, som autovern og betongkant*», spør fylkeskommunen om hvilke andre typer rekkverk det er snakk om.

Riksantikvarens kommentarer:

Statens vegvesen opplyser at det kun er betongkant og autovern som er rekkverk av nyere type på Geirangervegen.

Møre- og Romsdal fylkeskommune ønsker å få avklart om formuleringen i formålet hvor det heter at fredningen skal sikre «*smijernsrekkverk*» er ment å gjelde for alle typer rekkverk av metall med tradisjonell utforming.

Riksantikvarens kommentarer:

For å unngå misforståelser har vi i samråd med Statens vegvesen Kulturminneforvaltningen endret «*smijernsrekkverk*» til «*eldre rekkverk i jern*». Ved denne presiseringen skilles eldre rekkverk fra moderne rekkverk som bl.a. autovern. Videre klargjør dette at eldre rekkverk av jern omfattes av fredningen uavhengig av metoden som er brukt ved utformingen av rekkverket, slik at både eldre rekkverk som er smidd eller støpt omfattes av fredningen.

Endringene er innarbeidet i fredningsvedleggene.

Fylkeskommunen kommenterer formålet om å ivareta bruas hovedpreg for bruene som del av Geirangervegen, og ønsker å avklare i hvilken grad fredningen også skal ivareta materialbruk og detaljering.

Riksantikvarens kommentarer:

Vi viser til vårt svar på tilsvarende spørsmål fra fylkeskommunens når det gjelder bruene på Atlanterhavsveien, vedlegg 29.16.

Fylkeskommunen ønsker at tilhørende navnestein til de bruene som inngår i fredningen også omfattes av fredningen, da disse vurderes som viktige deler av veiminnet. Fylkeskommunen ber om at datering til veisløyfen «Knuten» sjekkes, og viser til at hjørnesteinen på Knuten har innrisset årstallet 1882.

Riksantikvarens kommentarer:

Dateringen for Knuten veisløyfe endres til 1882 med bakgrunn i årstallet på hjørnesteinen som står ved Knuten. Dette støttes av Statens vegvesen, som opplyser at veibyggingen pågikk fra 1881 til 1889, og det var vanlig at de hugde inn årstallet i stein etter hvert som en veistrekning var ferdig. Innspillet er tatt til følge, og endringene er innarbeidet i vedlegg 29.19.

Når det gjelder innspillet om å innlemme navnesteinene i fredningen, tilskrives disse ikke noen høy samferdselshistorisk verdi. Forslaget tas derfor ikke til følge.

### **Gamle Strynefjellsveg, vedlegg 29.20**

Stryn kommune ved kommunedirektøren godtar at vernestatusen på strekningen Skåre bru til Videsæter krysset overføres fra Nye Strynefjellsveg (vedlegg 29.21) til Gamle Strynefjellsveg.

### **Nye Strynefjellsveg, vedlegg 29.21**

Skjåk kommune, Stryn kommune, Stranda kommune og Statens vegvesen Vegdirektoratet har påpekt at det i juni 2018 ble vedtatt et nytt konsept for utvikling av RV15 som en framtidig helårsvei med en eventuell tilkobling til Geiranger. Regjering og Storting har lagt Konsept B1 til grunn for videre planlegging av Rv 15 over Strynefjellet. I dette forslaget inngår deler av den fredete strekningen mellom Grotli og Nordre Lægervatn.

På denne bakgrunn tilrår Stryn og Skjåk kommune og Statens vegvesen, Vegdirektoratet at vernestatusen for RV 15 mellom nytt Rv15 kryss ved Nordre Lægervatn og Grotli tas ut av fredningsomfanget. Stranda kommune støtter uttalelsene fra Skjåk og Stranda kommune. Statens vegvesen Vegdirektoratet bemerker også at det i forbindelse med tunnelutbygging på strekningen vil være behov for store arealer til riggområde og massedeponi, og på strekningen mot Grotli vil det være behov for permanent massedeponering. Det påpekes også at eksisterende vei mellom Breidalen og Grotli har teleskader og behov for forsterkning. Fredningsforskriften vil kunne hindre at tunnelstein kan utnyttes til dette. På denne bakgrunn foreslår også Vegdirektoratet at strekningen fra nytt kryss ved Nordre Lægervatn til Grotli endrer vernestatus og blir tatt ut av forskriften.

### **Riksantikvarens kommentar:**

Vi tar innspillene til kommunene Skjåk, Stryn og Stranda og Statens vegvesen Vegdirektoratet til følge, og reduserer omfanget for Nye Strynefjellsvegen til å omfatte veistrekningen fra Videsæter til Langvatnet og videre til like før krysset til Rv 63 mot Geiranger.

Riksantikvaren har hentet inn ytterligere saksopplysninger fra prosjektleder for dette veiprojektet og ansvarlig for tunnelprosjektet. Det ble opplyst at den delen av veistrekningen som nå tas ut av fredningsomfanget vil bli berørt av byggingen av ny Rv 15 bl.a. til massedeponering ifm. ny tunnelutbygging og at veien ønskes oppgradert med massene fra byggeprosjektet. Det arbeides for tiden med planprogrammet, og formell planoppstart skal meldes januar2023.

Den delen av den fredete veistrekningen som har tunneler og rassikringselementer vil ikke berøres av den planlagte veiutbyggingen. I vurderingen har vi også lagt vekt på



samfunnsmessige hensyn som for Nye Strynefjellsveg er å sikre en god og sikker veiforbindelse mellom øst og vest.

Riksantikvaren vurderer det slik at en innskrenkning av fredningsomfanget for Nye Strynefjellsveg ikke vil svekke formålet med fredningen, som er å bevare en høyfjellsvei anlagt etter nye tekniske prinsipper fra 1960-tallet, med lengre tunneler, rassikring og en veibane som ble bygget opp i terrenget. Disse elementene er fortsatt omfattet av fredningen.

Endringene er innarbeidet i vedlegg 29.11.

### **Trondhjemske postvei – Gulen, vedlegg 29.22**

Fylkesdirektøren i Vestland fylkeskommune kommenterer at det kan være noen utfordringer med en eventuell framtidig utvidelse av Fv 57 ved Eide postbrygge, men mener at fredningen ikke vil endre nåværende situasjon da brygga er eid av staten og ligger i strandsonen i et LNF-område og har allerede en anerkjent kulturminneverdi.

Riksantikvarens kommentar: Vi takker for innspillet og tar det til etterretning.

### **Berbyvegen, vedlegg 29.46**

Riksantikvaren foreslo i høringsbrevet å inkludere Glenne bru og tilhørende eldre veisløyfe i fredningsomfanget til den fredete Berbyvegen med begrunnelse om at disse elementene inngår som viktige deler av den opprinnelige veien.

Viken fylkeskommune deler oppfatningen om at Glenne bru har høy kulturhistorisk verdi og at denne bør inngå i fredningen av Berbyvegen. Fylkeskommunen påpeker imidlertid at det er en utfordring å fastsette eierforholdet til brua, og anmoder om å avklare eiendomsgrenser. Videre bør det foretas en grundig dokumentasjons- og tilstandsbeskrivelse av brua før forskriftsendringene vedtas. Vedlikehold og vegetasjonsrydding på brua har blitt utført av Statens vegvesens pensjonister.

### Riksantikvarens kommentarer:

I samarbeid med Statens vegvesen har vi undersøkt eierskapsforholdet nærmere. Seksjon Grunnerverv og eiendomslandmåling i Viken fylkeskommune opplyser at Glenne bru ligger på fylkeskommunal veieiendom, og med dette tilhører også Glenne bru Viken fylkeskommune. Glenne bru ble overført fra stat til fylke fra 01. januar 2010 som ledd i fylkesveireformen. I forbindelse med regionreformen i 2020 ble også veiadministrasjonen for fylkesveiene overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Det betyr at Glenne bru med tilhørende veistrekning

gikk ut av statens eie før Riksantikvarens forslag om å innlemme disse i eksisterende fredning ble sendt på høring 13.12 2021.

Forskriftsfredning etter kulturminneloven § 22a kan foretas av byggverk og anlegg i statens eie. Utgangspunktet er at byggverket /anlegget må være i statlig eie på det tidspunkt forskriften vedtas. Dersom fredningsprosessen etter § 22a ikke er startet opp ved tidspunktet for salg eller annen overføring ut av statens eie er adgangen til fredning etter denne bestemmelsen falt bort. Når fredningsprosessen etter kulturminneloven § 22a er startet opp før salg /overføring ut av statens eie taler hensynet bak bestemmelsen for at fredningen likevel skal kunne sluttføres etter reglene i § 22a. Hovedformålet med bestemmelsen er å sikre adgang til å frede statlige byggverk og anlegg på en raskere og mer effektiv og ressursbesparende måte enn etter kulturminneloven § 15, jf. § 22.

Siden Glenne bru med tilhørende veistrekning var gått ut av statens eie da fredningsprosessen ble startet opp er det ikke hjemmel for fredning etter den forenklete fredningsprosessen i kulturminneloven § 22a.

Vi anmoder Viken fylkeskommune å vurdere andre virkemidler for å sikre og bevare brua. Vedlegg 29.46 er korrigert i henholdt til dette.

### **St. Halvardsgate/ Strømsveien, vedlegg 29.47**

Byantikvaren i Oslo har gitt sin uttalelse etter oppdrag fra Byrådsavdeling for byutvikling. Byantikvaren opplyser at med bakgrunn i beskrivelsen i landsverneplanen *Vegvalg* og det sparsommelige omfanget definert i gjeldende forskrift («linjeføring») har Byantikvaren behandlet anlegget mindre detaljert enn det nye forskriftsvedlegget legger opp til. Byantikvaren er ikke imot at eldre detaljer som er med på å understreke at St. Halvards gate/ Strømsveien er et eldre veifar som omfattes av fredningen, men spør hvor fredningen setter grensen og er usikre på hvordan det foreslåtte fredningsomfanget vil påvirke dispensasjonsbehandlingen. Videre anføres at det kan synes som om noen av de spesifiserte detaljene i den eldre fredningen ikke lenger er bevart.

Byantikvaren påpeker at hele gatestrekket fremstår med moderne preg og kan ikke se at formålet med fredningen står i samsvar med dagens situasjon.

Byantikvaren i Oslo foreslår en befaring for å se på eksisterende situasjon og diskutere omfanget av fredningen.

### **Riksantikvarens kommentarer:**

Den 24.5.2022 var representanter for Byantikvaren, Riksantikvaren og Statens vegvesen på befaring i St.Halvardsgate/ Strømsveien. På befaringen påpekte Byantikvaren de forvaltningsmessige utfordringene ved de endringene som er foretatt på veien siden opprinnelig

fredningstidspunkt, f.eks. hvordan en vei som framstår som så moderne kan defineres som et eldre veifar.

På befaring ble det henvist til at St.Halvardsgate/ Strømsveien er anlagt i traseen til den eldste hovedveien til og fra Oslo bysentrum i middelalderen, og at dagens vei og dens linjeføring derfor har en stor tidsdybde.

Også detaljnivået av fredningsomfanget ble diskutert, som f.eks. brosteinsrenner, gatekantstein og lysmaster, samt beplantning og sideterreng ved bruene.

Riksantikvaren har i etterkant av befaringen konkludert med å revidere noe på fredningsomfanget på enkeltminne vei. Endringene vil bidra til en mer overordnet beskrivelse av omfanget, som samtidig er presist nok til å understøtte formålet med fredningen av denne veien. For eksempel utgår «*de fire leddete lysmastene*» og er erstattet med «*gatebelysning*». For å unngå tvil har vi spesifisert hvilke objekter som omfattes av fredningen. For eksempel er det presisert at eldre rekkverk ved St. Halvards bru inngår i fredningsomfanget. Videre er beplantning tatt ut av fredningens formål og omfang.

Endringene er innarbeidet i vedlegg 29.47.

### **Mesnadalsarmen, vedlegg 29.48**

Lillehammer kommune ser det som meget positivt at fredningen presiseres til ikke å inkludere Fv213, slik at det gis mer handlingsrom for å kunne utbedre Bankenkryssene. Kommunen anfører videre at fredningsomfanget kan sette begrensninger for en eventuell utbedring av adkomsten til Jernbanetorget/ Skysstasjonen. Adkomsten er løst med lysregulert T-kryss og nærheten til krysset ved Fv213 bidrar til at forsinkelser/stans som forplanter seg til de øvrige kryssene. Det kan derfor oppstå behov for tiltak som sikrer en bedre trafikkavvikling i nær framtid, noe fredningen kan vanskeliggjøre. Kommunen mener det derfor kan være hensiktsmessig at fredningens omfang stopper senest ved jernbanesporets krysning. Kommunen ber videre om at fredningen av Mesnadalsarmen oppheves dersom behovene for utbedringer av trafikk-løsninger ikke vil la seg gjennomføre som følge av fredningsforskriften.

Innlandet fylkeskommune, samferdsel, støtter forslaget om å innskrenke fredningen av Mesnadalsarmen ved å ikke inkludere Fv213, men mener at dette likevel ikke gi tilstrekkelig handlingsrom når det gjelder å bedre trafikkstrømmen i Bankenkrysset. Mesnadalsarmen er allerede en flaskehals for trafikkstrømmen og situasjonen antas å forsterkes med antatt økning av trafikkmengden fremover. Fylkeskommunen ber om muligheter til ombygging eller justeringer om/når veiens kapasitet sprenges, og påpeker at det vil gjelde fram til veien «Jernbanetorget».

### Riksantikvarens kommentarer:

Arbeidet med fredningspresiseringene har hatt som mål å presisere og klargjøre omfanget av de fredete objektene i landsverneplanen for Statens vegvesen. Dersom anleggene f.eks. har gjennomgått store endringer siden fredningstidspunktet eller det foreligger konkrete byggeplaner med bakgrunn i Statens vegvesens vurderinger, er det åpnet for å endre fredningens omfang. I presiseringsarbeidet har Riksantikvaren innskrenket fredningsomfanget for Mesnadalsarmen, ved at deler av veien som gikk videre inn til Bankenkrysset (som tilsvarer Fv213) og rundkjøringen fra E6 er tatt ut av fredningsomfanget.

For å kunne ta stilling til spørsmålet om ytterligere innskrenkninger må det først foreligge konkrete byggeplaner for strekningen ned til jernbanesporets krysning. På nåværende tidspunkt er det ikke grunnlag for å innskrenke fredningsomfanget ytterligere.

Vi har rådført oss med Staten vegvesen, som slutter seg til Riksantikvarens vurdering her.

Hvilke muligheter til justeringer som kan være aktuelle om og når veiens kapasitet er overskredet, må vurderes når konkrete utbyggingsplaner foreligger. Vi viser her til Riksantikvarens kommentarer under punkt 7.1.3. *Innspill som gjelder utvikling, bruk og sikkerhet.*

Innspillet fra Lillehammer kommune og Innlandet fylkeskommune tas derfor ikke til følge.

## **7.3. Merknader til fredningsomfang og formål med fredningen av bruer - kapittel 30 § 30 – 1**

### **7.3.1. GENERELLE MERKNADER**

Vestfold og Telemark fylkeskommune og Agder fylkeskommune støtter de foreslåtte endringene for de fredede bruene i fylket og er enige i de vurderingene som er lagt til grunn.

Fredrikstad kommune gir støtte til at Fredrikstad bru fortsatt skal være fredet.

Bergen Byråd støtter forslaget om endring av fredningsforskriftene i Statens Vegvesens eie. Presiseringene av hvert enkelt objekt er positivt for forvaltningen av disse.

Bymiljøetaten i Bergen er positiv til at man i ny forskrift får all relevant informasjon om bruene i egne vedlegg, og påpeker at det også er nyttig med oversiktsbilder av bruene i tillegg til kartutsnitt med geografisk plassering.

Riksantikvarens kommentarer:

Vi takker for tilbakemeldingene. Å gjengi fotografier i en forskrift er ikke forenlig med gjeldende krav til forskriftsutforming. Vi viser til Landsverneplanen *Vegvalg* hvor fotografier av samtlige bruer er gjengitt.

**7.3.2. MERKNADER TIL ENKELTE BRUER****Bergsøysundbrua vedlegg 30.14**

Møre og Romsdal fylkeskommune kulturområde ønsker at fredningsomfanget justeres til å også omfatte «fargesetting».

Riksantikvarens kommentar: Fargesettingen er ivaretatt i fredningsomfanget gjennom begrepet «*utformingsdetaljer*» og «*overflater*» og ytterligere presisert i formålet hvor det heter «... *utformingsdetaljer som fargesetting av fagverket...*». Innspillet tas derfor ikke til følge.

I forskrift 17. april 2008 nr. 364 om fredning av broer i Statens vegvesens eie som nå oppheves har Bergsøysundbrua en bestemmelse som tillater at «*Lettpongtonger kan skiftes ut*». Dette tilsvarer også omtalen av brua i *Vegvalg* hvor det står at «... *kjørebane montert oppå separate, utskiftbare, lettbetongpongtonger*».

I samråd med Statens vegvesen Vegmuseum har vi konkludert med at det ikke er nødvendig å videreføre denne særbestemmelsen for Bergsøysundbrua. Dette begrunnes med at dispensasjonsbestemmelsen i SKE-forskriften §1-4 gir anledning til å istandsette, restaurere, eller skifte ut ødelagt materiale dersom tiltaket ikke medfører vesentlige inngrep i kulturminnet. Når det foreligger utskiftingsplaner, må det søkes om dispensasjon etter § 1-4 og saken behandles konkret. Vi viser ellers til Riksantikvarens kommentar under punkt 7.1.3. *Innspill som gjelder utvikling, bruk og sikkerhet*.

**Trolljuv bru og tunneler, vedlegg 30.17**

Fylkesdirektøren i Vestland fylkeskommune er positiv til at de to tunnelene blir inkludert i fredningene, siden de utgjør en naturlig helhet.

**Grenlandsbrua, vedlegg 30.28**

Vestfold og Telemark fylkeskommune gjør oppmerksom på at det trolig er en feil i beskrivelsen under fredningsomfanget, og at det heller er snakk om portalen på bruas *nordside*, og ikke «portal sør».

Statens vegvesen Vegdirektoratet påpeker at teksten burde vært mer avgrensende mht. selve tunnellopet, og at fredningen bør begrenses til betongkonstruksjonen av portalen.

### Riksantikvarens kommentarer:

Navnet *Portal Sør* relaterer seg til tunnelen. Det er portalen i tunnelens sør-ende som omfattes av fredningen, derav navnet Portal Sør. Dette er i tråd med hva som er oppført i Statens vegvesens database for bruer *Brutus*.

Det framgår av vedlegget og kartutsnitt at det er portalen til tunnelen som fredes.

Tunnelportalen og betongkonstruksjonen for innfesting av brukabler er støpt sammen, og vi har etter forslag fra Statens vegvesen valgt å inkludere betongkonstruksjonen i omfanget for tunnelportalen, da disse utgjør en enhet.

### **Tønsberg kanalbru, vedlegg 30.30**

Vestfold og Telemark fylkeskommune kommenterer at det kan virke unødvendig å inkludere «overflater» i interiørfredningen av kontrolltårnet.

### Riksantikvarens kommentarer:

Kontrolltårnet inngår som en vesentlig del i helheten som gir Tønsberg kanalbru arkitektonisk verdi. I denne helheten inngår også opplevelsen av det innvendige arkitektoniske uttrykket i kontrolltårnet. Dette er bakgrunnen for å inkludere interiøret i fredningsomfanget. I lys av fredningsformålet for kontrolltårnet, inngår også overflater og materialbruk som elementer som understøtter den arkitektoniske verdien.

Innspillet er derfor ikke tatt til følge.

### **Løka gamle bru, vedlegg 30.32:**

Viken fylkeskommune opplyser at fylkesvei 37 Jondalsveien er overført til fylkeskommunen, men at Løka gamle bru i Kongsberg kommune øyensynlig fortsatt er i Statens vegvesens eie. Fylkeskommunen henstiller til Riksantikvaren om å få bekreftet at vedlikeholdsansvaret for brua fortsatt ligger hos Statens vegvesen.

Riksantikvaren takker for tilbakemeldingen. Vi har fått bekreftet av Statens vegvesen at Statens vegvesen fortsatt eier og har vedlikeholdsansvaret for Løka gamle brua.

### **Fredrikstad bru, vedlegg 30.33**

Fredrikstad kommune påpeker at det er viktige kulturhistoriske verdier knyttet også til rundkjøringen ved brua som er foreslått tatt ut av fredningsomfanget. Kommunen erkjenner samtidig at rundkjøringen er en del av et trafikkert hovedveinett i et pressområde, slik at

fredning ikke nødvendigvis er den mest egnede formen for vern. Kommunen vil vurdere hvordan vern av rundkjøringen kan inkorporeres i sitt pågående kulturminneplanarbeid.

Riksantikvarens kommentarer:

Det er positivt at kommunen på eget initiativ ønsker å sikre rundkjøringen ved Fredrikstad bru gjennom et kommunalt vern. Vi tar innspillet til etterretning, og opprettholder avgjørelsen om at rundkjøringen ikke lenger er omfattet av fredningen.

I forskrift 17. april 2008 nr. 364 om fredning av broer i Statens vegvesens eie som nå oppheves har Fredrikstad bru en bestemmelse som sier at «*Vernet er ikke til hinder for å henge på gang/sykkelbane på brua.*»

I 2015 ble det satt opp en gang- og sykkelvei som er adskilt fra den øvrige veibanen med et gjerde på den siden av brua som vender mot byen. I 2016 ble det gjennomført en mulighetsstudie for en påhengt gang- og sykkelbane på brua. Etter opplysninger fra Staten vegvesen foreligger det ikke noen konkrete planer for dette per i dag. Riksantikvaren finner det likevel formålstjenlig å videreføre muligheten for å etablere en påhengt gang- og sykkelbane på Fredrikstad bru. Dette er nedfelt i ny § 29-3.

**Sagkrakken gangbru, vedlegg 30.36 og**

**Fiskevollbukta gang- og sykkelbru, vedlegg 30.37**

Byantikvaren i Oslo har ingen innvendinger til fredningspresiseringene, men kommenterer manglende markering på kartet for de omtalte terrengtilpasninger/ sideterreng for Sagkrakken gangbru og Fiskevollbukta gang- og sykkelbru.

Når det gjelder Fiskevollbukta gang- og sykkelbru påpeker Byantikvaren at muligheten for å forlenge brua ved østenden er utelatt i den nye forskriften, og etterspør om denne opsjonen dermed faller bort.

Riksantikvarens kommentarer:

Arbeidet med presiseringene har hatt som mål å få en mer korrekt og presis avgrensning av fredningen. Ved avmerking av objektene i Askeladden på tilsvarende kart i fredningsvedlegg er det tatt hensyn til objektenes tilpasning til det naturlige terrenget ved at fredningsgrensen er trukket lenger ut enn bruas fysiske avgrensning. Dette kommer tydeligere fram i Askeladden.

I forskriften 17. april 2008 nr. 364 om fredning av broer i Statens vegvesens eie som nå oppheves har Fiskevollen gang- og sykkelbru en bestemmelse som sier at «*Brua kan forlenges i østenden.*»

I samråd med Statens vegvesen Vegmuseum har vi konkludert med at det ikke er nødvendig å videreføre denne særbestemmelsen for Fiskevollen gang- og sykkelbru. Dette fordi det ikke

foreligger konkrete planer verken om å breddeutvide E 18 eller å igangsette annet arbeid som vil berører brua.

Etter SKE-forskriften § 1-4 kan det i særlige tilfeller gis tillatelse til å gjennomføre tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i kulturminnet. I vurderingen av hva som utgjør særlige tilfeller kan det også legges vekt på et tiltaks samfunnsmessige betydning.

Hvorvidt det skal gis tillatelse til forlengelse av brua i østenden må vurderes konkret når eventuelle utbyggingsplaner foreligger. Vi viser til Riksantikvarens kommentar under punkt 7.1.3. *Innspill som gjelder utvikling, bruk og sikkerhet.*

## **7.4. Merknader til fredningsomfang og formål med fredningen av byggverk - kapittel 31 § 31 - 1**

### **7.4. 1. GENERELLE MERKNADER**

Vestfold og Telemark fylkeskommune støtter de foreslåtte endringene for det ene fredede byggverket som befinner seg i fylket og er enige i de vurderingene som er lagt til grunn. Riksantikvaren takker for tilbakemeldingen.

### **7.4.2. MERKNADER TIL ENKELTE BYGGVERK**

#### **Hatteng tjenestebolig, vedlegg 31.4**

Troms og Finnmark fylkeskommune påpeker at objekt 110596-4 er en hage, og at det derfor er misvisende å omtale den som «tjenestebolig».

Riksantikvarens kommentarer:

Vi takker for tilbakemeldingen. Det er dessverre benyttet feil betegnelse i høringsbrevet. Det er riktig at objekt 110596-4 skal hete Hatteng hage, og det er også slik det står i vedlegg 31.4. og i Askeladden.

#### **Skodje vegstasjon, vedlegg 31.8**

Møre og Romsdal fylkeskommune kulturmiljøforvaltningen ønsker at lysgraven («æraen») på vestsiden av verkstedfløya og støpt betongplattning inntil fasaden vest for kontorfløya inngår i fredningen. Videre påpekes det at ordlyden i begrunnelsen bør justeres til å presisere at den arkitektoniske stilretningen funksjonalismen også er typisk for andre kontor-, verksted- og næringsbygg fra samme tidsperiode.



### Riksantikvarens kommentarer:

Vi takker for tilbakemelding. Forslaget om å tydeliggjør at lysgraven og betongplattingen er omfattet av fredningen, samt forslaget om en nærmere presisering av begrunnelsen er også støttet av Statens vegvesen, og tas til følge. Endringene er innarbeidet i vedlegg 31.8.

Riksantikvaren vurderer at avgrensningen i kartgrunnlaget inkluderer hele veistasjonen, hvor også lysgraven og betongplattingen inngår.

## **7.5. Merknader til forslag til fredning av nye objekter**

### **Bergenske kongeveg – Galdane, vedlegg 29.25**

Fylkesdirektøren i Vestland fylkeskommune er enig i Riksantikvarens vurdering og er positiv til at Bergenske kongeveg – Galdane blir fredet og dermed inngår i det fredete helhetlige og unike veimiljøet i Borgund.

### **Salhus ferjekai, vedlegg 30.15**

Bergen Byråd er positive til fredning av Salhus ferjekai, og viser til at dette kulturminnet også er trukket frem i Kulturminneplan for Bergen «*Identitet med særpreg*» fra 2021. Det er også positivt at fredningen skal sikre ferjekaiens plassering i landskapet, med tilpasninger til veisystemet som ferjekaien inngikk i.

Fylkesdirektøren i Vestland fylkeskommune er enig i Riksantikvarens vurdering og er positiv til at Salhus ferjekai blir fredet som en viktig del av ferje- og samferdselshistorien i Vestland fylke og i Norge.

Riksantikvaren takker for tilbakemeldingene.

### **Grjotland bru, vedlegg 30.16**

Fylkesdirektøren i Vestland fylkeskommune er enig i Riksantikvarens vurdering og er positiv til at Grjotland bru blir fredet som den eldste bevarte skråstagbrua i landet.

Riksantikvaren takker for tilbakemeldingen.

## **7.6. Merknader til forslag om oppheving av fredning**

### **Naglestad brøytetasjon, vedlegg 31.12**

Agder fylkeskommune er enig i oppheving av fredning for brøytetilgarasjen, da bygget er kollapset/ødelagt og ikke kan istandsettes.

Riksantikvaren takker for tilbakemeldingen.

## **8. Fredningens forhold til naturmangfoldloven**

Prinsippene i lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8-12 skal legges til grunn ved offentlig myndighetsutøvelse som berører naturmangfoldet.

Riksantikvaren har gjort søk i Artsdatabankens *Artskart* og Miljødirektoratets *Naturbase* for å fremskaffe nødvendig kunnskap for beslutningsgrunnlaget på eiendommene til de fire objektene som er nye fredninger.

Riksantikvarens sammenstilling av funn som er registrert i *Artskart* og *Naturbase* ble presentert i høringsbrevet av 13. desember 2021 til uttalelse. Det kom ikke inn merknader til dette eller informasjon om andre kjente funn til høringen.

Etter vurdering av fredningsforslagets konsekvenser for naturmangfoldet i tråd med bestemmelsene i naturmangfoldloven vurderer Riksantikvaren at fredningen av Bergenske kongeveg - Galdane, Salhus ferjekai, Grjotland bru og Jordanfoss trallebane verken vil komme i konflikt med naturverdier eller påvirke naturmangfoldet i negativ retning på noen av eiendommene. Da vern i utgangspunktet medfører en videreføring av eksisterende situasjon framfor endring og utbygging, kan de foreslåtte fredningene bidra til å opprettholde naturmangfoldet innenfor de aktuelle områdene.

## **9. Følger av fredningen/ presiseringene**

Med unntak av fire nye fredninger er samtlige objekter i Statens vegvesens eie som nå inkorporeres i SKE-forskriften kapittel 29, 30 og 31, fredet i de tidligere vei- bru -og byggeforskriftene som nå oppheves.

SKE-forskriftens kapittel 1 inneholder generelle bestemmelser som også vil gjelde for de kulturminnene som nå overføres fra de tidligere fredningsforskriftene for veier, bruer og bygninger i Statens vegvesens eie.

Bestemmelsene i kapittel 1 skal bidra til å sikre formålet med fredningen. Kulturminnelovens bestemmelser gjelder utfyllende i tillegg til forskriftens spesielle bestemmelser.

Fredningen medfører at det må søkes om tillatelse til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig vedlikehold/ordinær skjøtsel, jf. SKE-forskriften § 1-4 og kulturminneloven § 15a.

Generelt må ingen rive, skade, bygge om eller flytte, skifte ut elementer eller materialer, forandre overflater eller foreta andre endringer på de fredete objektene som går lenger enn vanlig vedlikehold/ordinær skjøtsel. Med vanlig vedlikehold/ordinær skjøtsel menes å ta vare på og reparere eksisterende elementer og tekniske løsninger.

Oppstår det tvil om hva som anses som vanlig vedlikehold /ordinær skjøtsel, skal regional kulturmiljømyndighet kontaktes. Forvaltningsmyndigheten kan i særlige tilfeller gi dispensasjon, evt. på visse vilkår, for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep. Mer informasjon om vedlikehold, skjøtsel og dispensasjon finnes i Riksantikvarens retningslinjer for dispensasjonsbehandling (se Riksantikvarens nettsider).

Det er eier som har ansvar for det løpende vedlikeholdet/den ordinære skjøtselen av fredete kulturminner. Det grunnleggende prinsippet for vedlikehold av fredete kulturminner er å bevare mest mulig av opprinnelige eller eldre elementer og tekniske løsninger.

Vedlikehold/skjøtsel av fredete byggverk og anlegg skal så langt som mulig skje i samsvar med opprinnelig utførelse, teknikk og materialbruk og ellers i samsvar med fredningsbestemmelsene.

## **10. Økonomiske og administrative konsekvenser**

I henhold til Utredningsinstruksen fastsatt ved kgl.res. 18. februar 2000 og sist revidert ved kgl.res. 19. februar 2016 skal virkningene av et tiltak utredes. For de aktuelle forskriftsendringene innebærer dette en vurdering av de økonomiske og administrative konsekvenser endringene vil innebære.

I samsvar med kravene i forvaltningsloven er følgene av de foreslåtte endringene godt opplyst, både gjennom det arbeidet sektoren har gjort i prosessen med utvelgelsen av de objekter som er fredet, gjennom høring av de opprinnelige fredningsforskriftene, og ved høringen 31. desember 2021 av forskriftsendringene.

I hovedsak opprettholdes de eksisterende fredningene i sitt innhold. Hovedhensikten med forskriftsendringene er å tydeliggjøre fredningsomfang og formål for å lette forvaltningen av de fredete kulturminnene.

Forvaltningsansvaret når det gjelder dispensasjonsmyndigheten ligger hos regional kulturmiljømyndighet. Siden eksisterende fredninger i hovedsak opprettholdes, vil ressursbehovet i regionalforvaltningen i utgangspunktet ikke bli påvirket av endringene. Ressursbehovet vil i stor grad avhenge av omfanget av dispensasjonssøknader framover. Regional kulturmiljømyndighet vil måtte utøves innenfor de til enhver tid tilgjengelige ressurser.

En fredning vil i de tilfeller det ved dispensasjon settes vilkår som fordyrer arbeidet innebære økte kostnader for eier. Dette forutsettes håndtert gjennom statens eget husleiesystem og innenfor de til enhver tid gjeldende budsjetter. Staten og det offentlige har generelt et ansvar for å ivareta og sikre sine eiendommer og de kulturhistoriske verdiene disse representerer. Ut fra en samlet vurdering legger Riksantikvaren til grunn at det ikke vil innebære vesentlige økonomiske merkostnader å gjennomføre endringene i de tidligere fredningsforskriftene til Statens vegvesen, inkludert fredning av fire nye objekter.

## **11. Forvaltningsplan**

Det skal utarbeides forvaltningsplaner for byggverk/anlegg og utomhusområder som fredes etter denne forskrift, jf. SKE-forskriften § 1-5. Forvaltningsplanen skal forelegges Riksantikvaren for å sikre at innholdet ivaretar formålet med fredningen. Frist for utarbeidelse av forvaltningsplanene er satt til utgangen av 2027 jf. SKE-forskriften § 29-2, § 30-2 og § 31-2.

## **12. Vedtakelse, kunngjøring, tinglysing og salg**

Kapittel 29, 30 og 31 *Fredete eiendommer i landsverneplan for Statens Vegvesen – veganlegg, bruer og byggverk* er ved vedtakelsen gjort til en del av forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer av 9. november 2011 nr. 1088 ved endringsforskrift.

Forskriften kunngjøres i Norsk Lovtidend avd. I.

Vedtak om fredning ved forskrift er ikke et enkeltvedtak etter forvaltningsloven og kan ikke påklages.

Ved salg av fredete objekter ut av statlig og fylkeskommunalt eie, vil henvisning til forskriften og dato for kunngjøringen i Norsk Lovtidend bli tinglyst som en heftelse på eiendommen.

Orientering om avhending, kopi av skjøte og opplysning om navn og adresse til nye eiere skal sendes til Riksantikvaren umiddelbart etter at salg er gjennomført, jf. SKE -forskriften §1-6.

Vennlig hilsen

Hanna Geiran  
riksantikvar

Turid Kolstadløkken  
avdelingsdirektør

### **Brevet er elektronisk godkjent uten underskrift**

Vedlegg:

Kopi til: Nordland fylkeskommune, Postboks 1485 Fylkeshuset, 8048 BODØ/ Tvedestrand kommune, Postboks 38, 4901 TVEDESTRAND/ Bergen kommune, Postboks 7700, 5020 BERGEN/ Eidsvoll kommune, Postboks 90, 2081 EIDSVOLL/ Fortidsminneforeningen, Dronningens gate 11, 0152 OSLO/ Gamvik kommune, Postboks 174, 9770 MEHAMN/ Statens vegvesen - Region sør, Serviceboks 723, 4808 ARENDAL/ Eidskog kommune, Postboks 94, 2231 SKOTTERUD/ Fredrikstad kommune, Postboks 1405, 1602 FREDRIKSTAD/ Tønsberg kommune, Postboks 2410, 3104 TØNSBERG/ Vestby kommune, Postboks 144, 1541 VESTBY/ Statens vegvesen - Region vest, Askedalen 4, 6863 LEIKANGER/ Alta kommune, Postboks 1403, 9506 ALTA/ Statens vegvesen - Region midt, Postboks 2525, 6404 MOLDE/ Karmøy kommune, Rådhuset, Postboks 167, 4291 KOPERVIK/ Porsgrunn kommune, Postboks 128, 3901 PORSGRUNN/ Kautokeino kommune - Guovdageainnu suohkan, Breibuktneveien 6, 9520 KAUTOKEINO/ Eigersund kommune, Postboks 580, 4379 EGERSTAD/ Ringerike kommune, Postboks 123 Sentrum, 3502 HØNEFOSS/ Oppdal kommune, Inge Krokanns veg 2, 7340 OPPDAL/ Bamble kommune, Kirkeveien 12, 3970 LANGESUND/ Lindesnes kommune, Nordre Heddeland 26, 4534 MARNARDAL/ Statens Vegvesen - Region øst, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER/ Kvam kommune, Grovagelet 16, 5600 NORHEIMSUND/ Dovre kommune, Kongsveien 4, 2662 DOVRE/ Halden kommune, Postboks 150, 1751 HALDEN/ Vennesla kommune, Postboks 25, 4701 VENNESLA/ Rogaland fylkeskommune, Postboks 130 sentrum, 4001 STAVANGER/ Etne kommune, Sjoarvegen 2, 5590 ETNE/ Narvik kommune, Postboks 64, 8501 NARVIK/ Lebesby kommune, Postboks 38, 9790

KJØLLEFJORD/ Grong kommune, Postboks 162, 7871 GRONG/ Ringsaker kommune, Postboks 13, 2381 BRUMUNDDAL/ Lillehammer kommune, Postboks 986, 2626 LILLEHAMMER/ Åseral kommune, Gardsvegen 68, 4540 ÅSERAL/ Modum kommune, Postboks 38, 3371 VIKERSUND/ Bygland kommune, Kommunehuset, 4745 BYGLAND/ Inderøy kommune, Vennalivegen 7, 7670 INDERØY/ Lærdal kommune, Postboks 83, 6886 LÆRDAL/ Eidfjord kommune, Simadalsvegen 1, 5783 EIDFJORD/ Sametinget - Sámediggi, Ávjovárgeaidnu 50, 9730 KARASJOK/Kárásjohka/ Stranda kommune, Øyna 13, 6200 STRANDA/ Båtsfjord kommune, Postboks 610, 9991 BÅTSFJORD/ Saltdal kommune, Kirkegata 23, 8250 ROGNAN/ Bindal kommune, Bindal RådhusOldervikveien 5, 7980 TERRÅK/ Namsos kommune, Stavarvegen 2, 7856 JØA/ Gjemnes kommune, Nordmørsvegen 24, 6631 BATNFJORDSØRA/ Flå kommune, Sentrumsvegen 24, 3539 FLÅ/ Ålesund kommune, Postboks 1521, 6025 ÅLESUND/ Flekkefjord kommune, Kirkegaten 50, 4400 FLEKKEFJORD/ Kristiansand kommune, Postboks 4, 4685 NODELAND/ Loppa kommune, Parkveien 1/3, 9550 ØKSFJORD/ Norsk vegmuseum, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER/ Vadsø kommune, Postboks 614, 9811 VADSØ/ Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkeshuset, Postboks 2500, 6404 MOLDE/ Kvinesdal kommune, Nesgata 11, 4480 KVINESDAL/ Fauske kommune, Postboks 93, 8201 FAUSKE/ Hasvik kommune, Postboks 43, 9593 BREIVIKBOTN/ Tynset kommune, Rådhuset, 2500 TYNSET/ Verdal kommune, Postboks 24, 7651 VERDAL/ Stryn kommune, Tonningsgata 4, 6783 STRYN/ Porsanger kommune, Rådhuset, 9712 LAKSELV/ Rana kommune, Postboks 173, 8601 MO I RANA/ Osen kommune, Rådhusveien 13, 7740 STEINSDALEN/ Rauma kommune, Vollan 8A, 6300 ÅNDALSNES/ Gulen kommune, Eivindvikvegen 1119, 5966 EIVINDVIK/ Vinje kommune, Vinjevegen 192, 3890 VINJE/ Suldal kommune, Eidsvegen 7, 4230 SAND/ Lund kommune, Moiveien 9, 4460 MOI/ Åmli kommune, Gata 5, 4865 ÅMLI/ Lier kommune, Postboks 205, 3401 LIER/ Skjåk kommune, Moavegen 30, 2690 SKJÅK/ Sør-Varanger kommune, Postboks 406, 9915 KIRKENES/ Finnmarkseiendommen Finnmarkkuopmodat, Postboks 133, 9811 VADSØ/ Averøy kommune, Postboks 152, 6538 AVERØY/ Rollag kommune, Vrågåvegen 10, 3626 ROLLAG/ Tingvoll kommune, Midtvågvegen 2, 6630 TINGVOLL/ Trondheim kommune, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM/ Marker kommune, Postboks 114, 1871 ØRJE/ Oslo kommune, Rådhuset, 0037 OSLO/ Statens vegvesen - Region nord, Postboks 1403, 8002 BODØ/ Bodø kommune, Postboks 319, 8001 BODØ/ Hægebostad kommune, Birkeland, 4595 TINGVATN/ Kongsberg kommune, Postboks 115, 3602 KONGSBERG/ Storfjord kommune, Hatteng, 9046 OTEREN/ Tromsø kommune, Rådhuset, Postboks 6900, 9299 TROMSØ/ Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO/ Klima- og miljødepartementet, Postboks 8013 Dep, 0030 OSLO/ Nye Veier AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S/ Sandefjord kommune, Postboks 2025, 3202 SANDEFJORD/ Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus,

Postboks 2560, 7735 STEINKJER/ Larvik kommune, Postboks 2020, 3255 LARVIK/ Viken fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO/ Vestfold og Telemark fylkeskommune, Postboks 2844, 3702 SKIEN/ Vestland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN/ Troms og Finnmark fylkeskommune - Romssa ja Finnmarkku fylkkagjelda, Postboks 701Fylkeshuset, 9800 VADSØ/ Agder fylkeskommune, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL/ Innlandet fylkeskommune, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR/ Ullensvang kommune, Oppheimsgata 31, 5750 ODDA/ Voss herad, Postboks 145, 5701 VOSS/ Hustadvika kommune, Tingplassen 1, 6440 ELNESVÅGEN/ Statens vegvesen, utbygging

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Statens vegvesen - Vegdirektoratet		Postboks 6706 Etterstad	0609 OSLO
Tipp transport		Postboks 476	3902 PORSGRUNN