



Fra:	KS	Dato:	15.10.2015
Til:	Fylkeskommunene og Oslo kommune	Dokument nr.:	15/01450-1
Kopi til:			

## Omklassifisering av fylkesveg til riksveg

### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018-2029 gitt Vegdirektoratet i oppdrag å vurdere om «enkelte veger bør omklassifiseres med bakgrunn i gjeldende kriterier for klassifisering av veger». Vegdirektoratet skal inne fristen 15.11.2015 fremskaffe grunnlagsmateriale basert på innspill fra fylkeskommunene og Oslo kommune.

Vegdirektoratet fikk 1.9. 2015 et tilleggsoppdrag med utgangspunkt i Stortingets merknad ved behandling av Meld. St. 14 (2014-2015) Kommunereformen – nye oppgaver til større kommuner. Av Stortingets flertallsmerknad framgår det at det skal legges fram en stortingsmelding våren 2016 med gjennomgang og forslag knyttet til nytt regionalt nivå. Blant annet skal det følge en "vurdering av fylkesvegene etter forvaltningsreformen fra 2010. Større veger med sterke næringsinteresser kan vurderes overført til staten som del av denne vurderingen".

Fylkesordførerkollegiets arbeidsutvalg ba i sitt møte den 25.09.2015 KS om å utforme et samlenotat om det økonomiske aspektet av en slik omklassifisering til den enkelte fylkeskommune i forbindelse med deres behandling av oppdraget.

### Konsekvenser av Forvaltningsreformen

Da Forvaltningsreformen trådte i kraft 1. januar 2010 ble om lag 17 000 km riksveg og 78 ferjesamband overført fra staten til fylkeskommunene. Fylkeskommunene har siden hatt ansvar for planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av et fylkesvegnett som nå er på 44 000 km, og for tilhørende ferjesamband. Statens vegvesen har fortsatt sektoransvar i stat og fylke og er vegmyndighet for 21 000 km riksveger.

På oppdrag for KS kartla IRIS i perioden 2010-2012 konsekvenser av ansvarsoverføringen med tanke på styring, samhandling og maktoverføring. Resultatet fra kartleggingen viste at det å overlate et stort vegansvar til fylkeskommunene har vist seg å være bra. Vedlikeholdet og standarden på mange av vegene som fylkeskommunene overtok i 2010 var dårlig. Fylkeskommunene har brukt betydelige summer på vedlikehold og oppgradering. Fylkeskommunene har vist seg å være aktive vegeiere som prioriterer samferdsel. Siden 2010 har fylkeskommunene selv prioritert hvordan de bruker midlene som overføres fra staten via rammetilskuddet. Budsjetten til samferdsel har økt og flere saker behandles nå enn da ansvaret var statlig. Overføringen av vegansvaret til fylkeskommunene blir også vurdert som positivt ved fylkesvegkontorene i Statens vegvesen. Langt flere vegsaker går nå til politisk behandling etter Forvaltningsreformen.

På oppdrag for NHO har Vista Analyse i 2014 kartlagt fylkeskommunenes prioriteringer til veiformål før og etter veireformen i 2010. Også denne kartleggingen viser at bevilgningene til fylkesveg har økt. 15 fylkeskommuner har økt bevilgningene til veiformål med mer enn økningen i rammetilskuddet skulle tilsi, mens tre har brukt mindre. Investeringene i fylkesveinettet er i stor grad lånefinansiert.

## Begrunnelsen for oppdraget

Samferdselsdepartementet har initiert en rekke nye utredningsoppdrag det siste året. Flere av dem berører dagens fylkeskommunale ansvarsområder. Noen av utredningsoppdragene skjer som del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2029, andre ikke. Arbeidet med en bred tiltaksanalyse av fergesektoren med tanke på endret organisering er et av utredningsoppdragene som nå er godt i gang.

Samferdselsdepartementets oppdrag knyttet til omklassifisering av fylkesveger skal besvares av samtlige fylkeskommuner. Uten å vurdere dimensjonene i hva dette konkrete tiltaket innebærer, reises departementet et overordnet spørsmål uten en vurdering av om det er aktuelt å avsette midler til opprusting av vegger som eventuelt blir overført. Spørsmålet om å overføre fylkesveger til riksveger begrunnes heller ikke ut fra aktuelle pågående drøftinger i forbindelse med en Kommune- og regionreform som omfatter flere fylkeskommuner. En vurdering av behovet for å overføre riksveger til fylkesveger er heller ikke skissert.

- Det er grunnlag for å stille spørsmål ved bakgrunnen for oppdraget 5 år etter at Forvaltningsreformen trådte i kraft. Er det relevant å frata fylkeskommunene et vegansvar de viser de håndterer på en minst like god måte som staten?
- Gitt en oppgaveoverføring der fylkesveger tilbakeføres til riksveger bør dette begrunnes med konkrete konsekvenser dette antas å ha for brukerne.
- Tiltaksanalysen av ferjesektoren er en utredning med utgangspunkt i dagens utfordringsbilde. Omklassifisering av fylkesveg er et tiltak uten en dokumentert beskrivelse av dagens utfordringsbilde. Oppdraget mangler en omtale der disse to områdene (veg og ferje) er vurdert i sammenheng.
- Det er naturlig at fylkeskommunene etterspør hvilket omfang departementet mener dette gjelder. Det fremgår ikke av oppdraget om dette antas å ha store eller små dimensjoner. Gjelder det mange veier eller kun deler av en vei som i praksis kan justeres lokalt? Svaret bør uansett være at en eventuell justering vurderes som en fornuftig sett med veieiers og brukernes øyne.
- Det er betimelig å stille spørsmål om det er riksveger som i dag har en vesentlig endret trafikkmengde det er aktuelt å overføre til fylkesveg.

## Økonomiske konsekvenser

Rammeoverføringene til fylkeskommunene skjer i all hovedsak gjennom kostnadsnøkkelen, hvor fylkesveger inngår. Kostnadsnøkkelen for fylkesvegene er beregnet ut fra utgiftsandelen som brukes på veg av fylkeskommunenes samlede utgifter. Dersom fylkeskommunene for fremtiden skal ha ansvar for færre kilometer veg, vil det være naturlig at midlene kostnadsnøkkelen baserer seg på blir redusert i et omfang som tilsvarer de vegene som overføres. Gjenværende ramme til fylkeskommunene vil da gjenspeile gjenværende (lavere) veglengde. Det er også rimelig å anta at fordelingen mellom fylkene vil endres i samsvar med omfanget av veier som eventuelt overføres fra det enkelte fylke. Slike justeringer av rammeoverføringene vil være i tråd med vanlig fremgangsmåte ved uttrekk eller tilførsel av oppgaver til (fylkes)kommunene. Kommunesektoren bør være representert i arbeidet med beregning av uttrekk dersom dette skulle bli aktuelt.

- Dersom det ønskelig å øke innsatsen mer på "større vegger med sterke næringsinteresser" vil det være mer naturlig at statlige rammeoverføringer til fylkeskommunene styrkes ytterligere. Det er vanskelig å se at endret eierskap på riks- og fylkesvegnettet i seg selv vil endre innsatsen på vegene.
- Det gir lite mening i å endre eierskap på riks- og fylkesvegnettet midt i en prosess med kommune- og regionreform. Eierskap til det offentlige vegnettet bør være en viktig del av de vurderingene som gjøres i forbindelse med dette arbeidet.