



Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 15/10510-2

Omklassifisering fylkesveg til riksveg

Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

- 1 Det har vore ein generell trafikkvekst på vegnettet i Sogn og Fjordane i perioden 2010-2014. Hovudtyngda av veksten har kome på dagens riksvegnett og regionale hovudvegar (fylkesvegar) rundt dei største kommunane i fylket. Denne veksten tilseier likevel ikkje at det er fylkesvegar som er aktuelle for omklassifisering til riksveg.
- 2 Med utgangspunkt i dei kriteria som skal leggst til grunn, er det ikkje fylkesvegar i Sogn og Fjordane som er aktuelle for omklassifisering til riksveg.
- 3 Dersom det er ønskeleg å auke innsatsen meir på "større vegar med sterke næringsinteresser", meiner fylkesutvalet i Sogn og Fjordane at det vil vere meir naturleg å auke dei statlege rammeoverføringar til fylkeskommunane ytterlegare. Det er vanskeleg å sjå at endra eigarskap på riks- og fylkesvegnettet i seg sjølv vil endre innsatsen på vegane.
- 4 Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane er av den oppfatning at det er lite meining i å endre eigarskap på riks- og fylkesvegnettet midt i ein prosess med kommune- og regionreform. Eigarskap til det offentlege vegnettet bør vere ein viktig del av dei vurderingane som vert gjort i samband med dette arbeidet.

Vedlegg:

1. Brev frå Statens vegvesen, omklassifisering av enkelte fylkesvegar til riksveg, innspel frå fylkeskommunane.
2. NTP 2018-29, retningslinjer for transportetatane og Avinor sitt arbeid i planfasen
3. Gjeldande kriterier for klassifisering av riksveg
4. Notat frå KS, omklassifisering av fylkesveg til riksveg

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Statens vegvesen har fått i oppdrag frå Samferdsledepartementet å vurdere om enkelte vegar bør omklassifiserast fordi dei har fått endra betydning i transportsystemet og ber om

1. Ei kort generell vurdering av om utviklinga gjev grunnlag for endring i klassifiseringa som vart gjort i 2010, eventuelt endring i ansvaret for ferjesamband.
2. At fylkeskommunen legg fram følgjande dersom den meiner det er grunnlag for endra klassifisering og eventuell endring av ansvar for ferjesamband:
 - a) Grunngeve innspel til endra klassifisering ut frå kriteria som vart lagde til grunn for kva som skulle vere riksveg ved omklassifiseringa i 2010.
 - b) Grunngeve innspel til ev. endra ansvar for ferjesamband.
3. Innspel til kva større vegar med sterke næringsinteresser som ev. bør vurderast overført til staten.

Under punkt 2) og 3) bør fylkeskommunen kort gjere greie for kvifor ein meiner at den (dei) aktuelle vegen (vegane) bør vere statleg ansvar og ikkje ein del av fylkeskommunen sitt heilskaplege ansvar for regional utvikling.

Fylkesrådmannen har, i samarbeid med Statens vegvesen vegavdeling Sogn og Fjordane, vurdert om det er fylkesvegar som kan omklassifiserast til riksveg med utgangspunkt i gjeldande kriterier og føringar gitt av Samferdsledepartementet. Oppdraget går ut på å vurdere om det er aktuelle fylkesvegar som kan omklassifiserast til riksveg. Vurderinga skal basere seg på dei kriteria som vart lagde til grunn for overføring av dei øvrige riksvegane til fylkesveg i samband med gjennomføringa av forvaltningsreforma i 2010. Større vegar med sterke næringsinteresser kan også vurderast.

Med utgangspunkt i kriteria fylkeskommunen er bedt om å legge til grunn ser ikkje fylkesrådmannen at det er fylkesvegar i Sogn og Fjordane som kan omklassifiserast til riksveg.

2. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja:

Statens vegvesen har fått ei oppdrag frå Samferdsledepartementet å vurdere om enkelte vegar bør omklassifiserast fordi dei har fått endra betydning i transportsystemet.

I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027 har Samferdsledepartementet gitt retningslinjer til transportetatane sitt arbeid i planfasen. Her går det fram at

«departementet vil vurdere omklassifisering av enkelte veger nærmere i den grad endringer i kommunestrukturen gir grunnlag for det. Forvaltningsreformen i 2010 fordelte eierskapet til en stor del av vegnettet mellom stat og fylkeskommune, med riksveger og fylkesveger. Utvikling i trafikkbildet er avhengig av blant annet næringsutvikling, befolkningsutvikling etc. Det kan derfor være at enkelte veger har endret betydning som del av transportsystemet eller med vesentlig endring av trafikkmengden. Samferdsledepartementet ber Vegdirektoratet vurdere om enkelte veger bør omklassifiseres med bakgrunn i gjeldende kriterier for klassifisering av veger.»

I september 2015 utvida departementet oppdraget med utgangspunkt i Stortinget sin merknad i Innst. S 333 (2014-2015) ved handsaming av Meld.St.14 (2014-15) «*Kommunereformen – nye oppgaver til større kommuner*».

Av Stortinget sin fleirtalsmerknad til kap. 6 i meldinga om regionalt nivå går det fram at det skal leggjast fram ei st.melding våren 2016 med gjennomgang og forslag til nytt regionalt nivå. Det skal m.a. følgje ei vurdering av

«fylkesvegane etter forvaltningsreformen fra 2010. Større veger med sterke næringsinteresser kan vurderes overført til staten som en del av denne vurderingen».

Samferdsledepartementet ser det som hensiktsmessig at oppfølging av fleirtalet sin merknad vert sett i samanheng med arbeidet med grunnlagsmaterialet etatane utarbeider og ber difor om at denne merknaden frå Stortinget vert inkludert i gjennomgangen av fylkesvegane i planarbeidet med Nasjonal transportplan.

Ut i frå dette ber Statens vegvesen om:

1. Ei kort generell vurdering av om utviklinga slik den er omtala i brevet frå Samferdsledepartementet, gjev grunnlag for endring i klassifiseringa som vart gjort i 2010, eventuelt endring i ansvaret for ferjesamband.
2. At fylkeskommunen legg fram følgjande dersom den meiner det er grunnlag for endra klassifisering og eventuell endring av ansvar for ferjesamband:
 - a) Grunngjeve innspel til endra klassifisering ut frå kriteria som vart lagde til grunn for kva som skulle vere riksveg ved omklassifiseringa i 2010.
 - b) Grunngjeve innspel til eventuelt endra ansvar for ferjesamband.

3. Innspel til kva større vegar med sterke næringsinteresser som eventuelt bør vurderast overført til staten.

Under punkt 2) og 3) bør fylkeskommunen kort gjere greie for kvifor ein meiner at den (dei) aktuelle vegen (vegane) bør vere statleg ansvar og ikkje ein del av fylkeskommunen sitt heilskaplege ansvar for regional utvikling.

Frist for innspel er sett til 15. november 2015.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte den 08.04.08, sak 8/08 handsama fylkestinget «Høringsnotat – Forvaltningsreformen - forslag til nye oppgaver til det folkevalgte nivået». I denne saka gjorde fylkestinget m.a. følgjande vedtak:

7. *Fylkestinget er positiv til å overta ansvaret for øvrige riksvegar med tilhøyrande ferjesamband. Det er ein absolutt føresetnad for overtaking at etterslepet og vedlikehald vert kompenserte fullt ut og at vegnettet vert overlevert i forsvarleg stand.*
8. *Skal regionane bli ei aktiv prioriteringsmyndigheit innanfor vegsektoren, er det nødvendig at dei har ansvaret for dei strategiske prosessane for øvrige riksvegar.*

Kriterier for klassifisering av riksveg til fylkesveg

I vurderinga av kriterier for klassifisering vart det teke utgangspunkt i stamvegnettet på det tidspunkt og vurdert kriterier for eventuell justering av dette. Stamvegnettet danna det overordna vegnettet og omfatta vegruter som batt landsdelar saman. Stamvegane var, og er, særleg viktig for transportar mellom landsdelar og til/frå utlandet. Det øvrige riksvegnettet hadde regionale, men også lokale funksjonar, i tillegg til at det var kopla til stamvegnettet. Det nye regionale vegnettet (øvrige riksvegar og fylkesvegar) skulle i hovudsak ha ein regional funksjon. Dei nye regionane skulle overta det «øvrige» riksvegnettet med den standarden dette vegnettet hadde på det tidspunkt dei vart overtekne. Kriteriesettet som vart lagt til grunn for omklassifisering av riksvegar til fylkesvegar i samband med forvaltningsreforma kan kort summerast opp slik:

1. *Stamvegnettet*
 - *Stamvegnettet ble forutsatt å være riksveg fortsatt. (Begrepet stamveg er nå tatt bort)*
2. *Tilknytning til Nasjonale knutepunkter*
 - *Nasjonale intermodale godsknutepunkter, dvs. stamnetthavner (sjø til land), store jernbanegodsterminaler og enkelte ferjeterminaler som er viktige for gods-transporten forutsettes å være knyttet til riksveg.*
 - *Knutepunkt for persontransport, dvs. stamlufthavner og nasjonale kollektivknutepunkter (Oslo Sentralstasjon og Oslo Bussterminal) forutsettes å være knyttet til riksveg.*
3. *Tilknytning til større byområder*
 - *Kommuner med over 20.000 innbyggere og et stort tettsted forutsettes å være knyttet til riksveg.*
4. *Interregionale veger*
 - *Veger som går gjennom minst tre fylker.*
5. *Veger som er tilknyttet riksveger i nabolandene*
 - *Utenlandsforbindelser som har en viktig nasjonal betydning.*
6. *Ferjesamband*
 - *Ferjesamband er en del av den vegen sambandet er knyttet til. Ferjesamband på fylkesveg er fylkesvegferje, ferjesamband på riksvegnettet er riksvegferje.*

Andre opplysningar:

I møte den 25.09.15 bad arbeidsutvalet i fylkesordførarkollegiet KS om å utforme eit samlenotat om det økonomiske aspektet av ei slik omklassifisering til den enkelte fylkeskommune i samband med fylkeskommunane si handsaming av oppdraget. Notatet frå KS følgjer saka som vedlegg.

På oppdrag frå KS har IRIS gjennomført ei kartlegging av konsekvensar av overføringa av ansvar til fylkeskommunane med tanke på styring, samhandling og maktoverføring. Resultatet av kartlegginga viser at det å overlate eit stort vegansvar til fylkeskommunane har vist seg å vere bra. Vedlikehaldet og standarden på mange av vegane som fylkeskommunane overtok i 2010 var dårleg. Fylkeskommunane har brukt store summar på vedlikehald og oppgradering og har vist seg å vere aktive vegeigarar som prioriterer samferdsle. Fylkeskommunane har, sidan 2010, sjølv prioritert bruken av midlar som er overført frå staten via rammtilskotet. Fylkesvegkontora i Statens vegvesen vurderer flytting av vegansvaret til fylkeskommunane som positivt. Langt fleire vegsaker går no til politisk handsaming etter forvaltningsreforma.

I 2014 kartla Vista Analyse, på oppdrag frå NHO, fylkeskommunane sine prioriteringar til vegføremål før og etter reforma i 2010. Også denne kartlegginga viser at løyvingane til fylkesveg har auka. Investeringsane i fylkesvegnettet er i stor grad lånefinansierte.

Fakta frå fylkesspegelen:

I perioden 2011 t.o.m. med 2013 blei det, i gjennomsnitt, etablert 719 føretak utanom primærnæringane i Sogn og Fjordane. Dette svara til om lag 9,2 prosent av verksemdene i denne perioden. Etableringsrata var høgst innafor forretningsmessig tenesteyting med 10,7 prosent og i bygge- og anleggsverksemd med åtte prosent.

Sogn og Fjordane har den lægste etableringsrata blant alle fylka. I åra 2011 til 2013 var etableringsrata for landet på 13,3 prosent, det vil seie fire prosentpoeng høgare enn i Sogn og Fjordane. Etableringsrata i Sogn og Fjordane er lægre innafor alle næringar og størst er skilnaden innafor kultur, fritid og personleg tenesteyting (-5,9 prosenteningar) og i bygge- og anleggsverksemd (-5,7 prosenteningar).

3. Vurderingar og konsekvensar

Grunnlag for eventuell omklassifisering av fylkesveg til riksveg

Folketalet i Sogn og Fjordane har auka med om lag 1900 personar frå 2010 – 2014. Det er ikkje grunnlag for å konkludere med at det har vore ei utvikling/ending i trafikkbildet på fylkesvegnettet som følgje av denne befolkningsveksten. Det generelle bildet er at det har vore ein viss trafikkvekst på både riks- og fylkesvegnettet. Statens vegvesen sine trafikktejingar viser at det på enkelte vegstrekningar har vore ein viss vekst i trafikken i perioden 2010-14 14. Det meste av veksten har skjedd i og rundt større tettstader som t.d. Førde og på dagens riksvegnett.

Store delar av det eksisterande vegnettet er utvikla i ei tid med lågare trafikkmengder og andre standardkrav enn dagens. Det betyr at ein stor del av det eksisterande vegnettet ikkje har ein standard som svarer til krava som gjeld når ny veg skal byggjast i dag. Det krev store ressursar å ta vare på og utvikle det eksisterande vegnettet til ein standard som samfunnet meiner er akseptabel med tanke på framkome, tryggleik og miljø. Summen av krav og ønske om nye vegprosjekt, betre vegstandard og betre vedlikehaldsstandard, er svært mykje høgare enn dei økonomiske rammene i vegsektoren.

Fylkesrådmannen har, i samarbeid med Statens vegvesen vegavdeling Sogn og Fjordane, vurdert om det er fylkesvegar som kan omklassifiserast til riksveg med utgangspunkt i gjeldande kriterier og føringar gitt av Samferdsledepartementet. Oppdraget går ut på å vurdere om det er aktuelle fylkesvegar som kan omklassifiserast til riksveg basert på dei kriteria som vart lagt til grunn for overføring av dei øvrige riksvegane til fylkesveg i samband med gjennomføringa av forvaltningsreforma i 2010.

Vår vurdering, basert på desse kriteria, er at vi ikkje har fylkesvegar som kan omklassifiserast til riksveg. Det har vore, og er ein diskusjon om enkelte fylkesvegar ikkje bør bli riksveg. Den diskusjonen baserer seg på eit heilt anna utgangspunkt enn oppdraget gitt av Samferdsledepartementet og Vegdirektoratet.

På Kystvegen er ikkje traséen klårt definert pr. i dag. Tenkt trasé vil vere samansett av fleire fylkesvegar og delar av dagens riksvegnett. I tillegg vil det vere behov for fleire fjordkryssings-

prosjekt som ikkje er avklara. Fylkeskommunen har sett i gong eit større utgreiingsarbeid for å avklare m.a. traséval og vegstandard. Fylkesrådmannen meiner at det pr. i dag ikkje er ei aktuell problemstilling med omklassifisering til riksveg av ein kystveg som ikkje er ferdig utgreidd.

Fv. 60 frå Hornindal til Møre grense har også vore diskutert som aktuell riksveg. Problemstillinga her er at Sogn og Fjordane fylkeskommune ikkje har økonomi til å prioritere utbygging av denne vegen, medan vårt nabo fylke Møre og Romsdal har brukt store rassikringsmidlar til å utbetre vegen på si side av fylkesgrensa. Heller ikkje her er det, ut frå kriteria som skal leggjast til grunn, ei aktuell problemstilling med omklassifisering til riksveg.

I sitt samlenotat peiker KS på at Samferdselsdepartementet sitt oppdrag knytt til omklassifisering av fylkesveger skal svarast på av alle fylkeskommunar. Utan å vurdere dimensjonane i kva dette konkrete tiltaket inneber, reiser departementet eit overordna spørsmål utan ei vurdering av om det er aktuelt å sette av midlar til opprusting av vegar som eventuelt blir overførte. Spørsmålet om å overføre fylkesvegar til riksvegar er heller ikkje grunnegjeve ut i frå aktuelle pågåande drøftingar i samband med ein kommune- og regionreform som omfattar fleire fylkeskommunar. Ei vurdering av behovet for å overføre riksveger til fylkesveger er heller ikkje skissert.

Økonomi- og budsjettkonsekvensar

Rammeoverføringane til fylkeskommunane skjer i all hovudsak gjennom kostnadsnøkkelen, der fylkesvegar inngår som ein del av nøkkelen. Kostnadsnøkkelen for fylkesvegane er berekna ut i frå den delen av utgiftene som vert brukt på veg av fylkeskommunane sine samla utgifter. Dersom fylkeskommunane for framtida skal ha ansvar for færre kilometer veg, vil det vere naturleg at dei midlane som kostnadsnøkkelen baserer seg på blir redusert i et omfang tilsvarende dei vegane som vert overførde. Resterande ramme til fylkeskommunane vil da vise til mindre veglengde som fylkeskommunane har ansvaret for. Det er også rimeleg å rekne med at fordelinga mellom fylka vil bli endra i samsvar med omfanget av vegar som eventuelt vert overført frå det enkelte fylke. Slike justeringar av rammeoverføringane vil vere i tråd med vanlig framgangsmåte ved uttrekk eller tilførsel av oppgåver til fylkes-/primærkommunane. Kommunesektoren bør vere representert i arbeidet med berekning av uttrekk dersom dette skulle bli aktuelt.

4. Konklusjon

Med utgangspunkt i kriteria fylkeskommunen er bedt om å legge til grunn for ei vurdering av om det er fylkesvegar som kan vere aktuelle å overføre til riksveg, ser ikkje fylkesrådmannen at det er fylkesvegar i Sogn og Fjordane som kan omklassifiserast til riksveg.

Dersom det er ønskjeleg å auke innsatsen meir på "større vegar med sterke næringsinteresser" meiner fylkesrådmannen det vil vere meir naturleg at statlege rammeoverføringar til fylkeskommunane vert styrka ytterlegare. Det er vanskeleg å sjå at endra eigarskap på riks- og fylkesvegnettet i seg sjølv vil endre innsatsen på vegane. Fylkesrådmannen ser det også lite hensiktsmessig å endre eigarskap på riks- og fylkesvegnettet midt i ein prosess med kommune- og regionreform. Eigarskap til det offentlege vegnettet bør vere ein viktig del av dei vurderingane som vert gjort i samband med dette arbeidet.