



Innlandet
fylkeskommune

Fra riks- til fylkesveg - hva betyr det for oss?

*Aud M. Riseng
Samferdselssesjef
Innlandet fylkeskommune*



Foto: Innlandet fylkeskommune/Svensbakken/Stikbakke

Strengt krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en vesentlig bidragsyter til at Statens vegvesen og Nye Veier bygger riksveg i nye traseer.

Tidsbesparelse er et avgjørende kriterium for samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Avlastet riksveg forblir ikke i statens eie, men omklassifiseres til fylkesveg.

Innlandet får mange kilometer ny trafiksikker riksveg. Det er bra og etterlenget. Men...

I Innlandet kan opptil 100 km riksveg bli omklassifisert til fylkesveg de kommende årene, noe som vil gi Innlandet FK økte drift- og vedlikeholdskostnad på 15-20 mill. kroner pr år. Dersom Mjøsbrua skulle bli omklassifisert, vil kostnaden bli enda høyere.

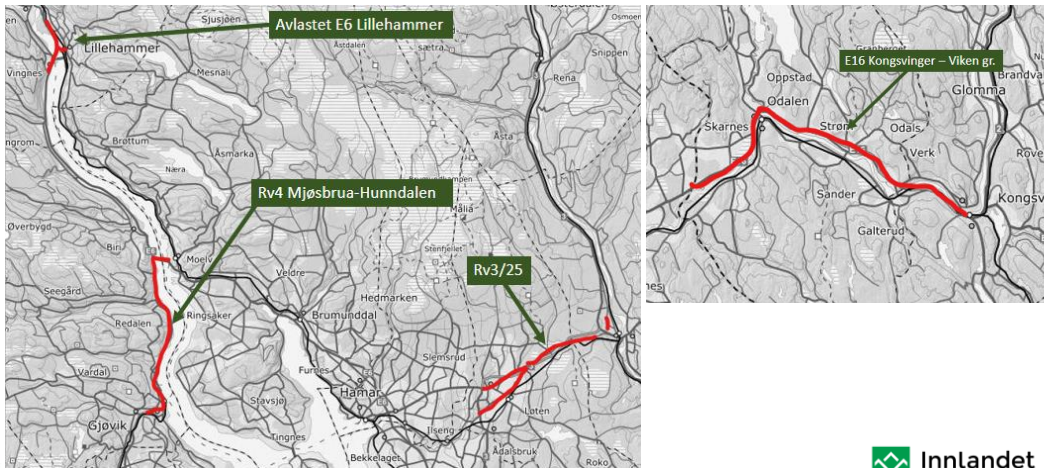
Fremkommeligheten og trafiksikkerheten øker på riksvegene. Men, samtidig skal vi huske at når riksvegen legges utenom byer og tettsteder, flyttes den bort fra målpunktene. Flere steder bygges den nye vegen langt unna dagens riksveg og sentrumsområder der folk bor, jobber og handler. Derfor vet vi at en stor del av trafikken fortsatt vil gå der.

Selv om fylkeskommunene får økt veglengde gjennom omklassifisering av riksveg – så blir ikke de samlede bevilgningene til Fk'ene større av den grunn.

I 2010, med forvaltningsreformen, økte overføringene i forbindelse med at øvrig riksveg ble overført til fylkeskommunene. Vi har ikke oppfattet at denne ordningen brukes når enkeltstående riksveger blir omklassifisert til fylkesveg.

Dette betyr at den samlede "kaka" til fylkeskommunene må fordeles på et stadig lenger/større vegnett – dvs. Et litt mindre kakestykke til hver av fylkeskommunene over tid.

I underkant av 100 km riksveg kan bli omklassifisert til fylkesveg



I Innlandet pågår det mye utbygging og planlegging på Rv/Ev:

På følgende strekninger kan riksveg bli omklassifisert til fylkesveg:

- E6 Lillehammer
- Rv 3/25 mellom Løten og Elverum OPS-prosjekt
- E16 Kongsvinger – Viken grense
- Rv 4 Mjøsbrua-Hunndalen

I tillegg kan E6 Mjøsbrua og strekninger på E6 i Gudbrandsdalen bli omklassifisert. Det vet vi ikke pr i dag.

Til sammen ca 100 km, med tunneler, bruer, konstruksjoner objekter mm, som må vedlikeholdes, driftes og etter hvert fornyes. Hvis vi tar dette som utgangspunkt, ser vi en årlig mulig kostnadsøkning på mellom 15 og 20 millioner kroner til drift. Dette dreier seg om veier som vil ha høy ÅDT, også etter at de er omklassifisert til fylkesveg.

Grov kostnadsberegning drift/vedlikehold:

150 000 kr/km pr år for 2-feltsveg

200 000 kr/km pr år for 4-feltsveg

I tillegg kommer nødvendige investeringskostnader på det avlastede riksvegnettet, som ikke dekkes gjennom statens utbyggingsprosjekter.

Mer veg gir ikke økte inntekter

Hvilken strategi/policy skal fylkeskommunene ha for overtakelse av riksveg, der samfunnets og våre interesser ivaretas på en hensiktsmessig og god måte?



Overføring av veg fra staten gir ikke fylkeskommunen automatisk mer penger.

Litt om inntektssystemet: Statens styrer fylkeskommunene gjennom inntekter. Inntektene er basert på antall innbyggere og skatteinngang. Målsettingen med inntektssystemet er å utjevne fylkeskommunenes økonomiske forutsetninger, slik at for det legges til rette for et likeverdig tjenestetilbud til innbyggerne over hele landet. Utgiftsutjevningen i inntektssystemet bidrar til dette, og omfordeler rammetilskudd mellom fylkeskommunene etter deres varierende utgiftsbehov.

Når en fylkeskommune får mer veg vil utgiftutjevningssystemet forhåpentligvis bidra til at fylkeskommunen får noe mer penger. Men disse merinntektene tas fra andre fylkeskommuners inntekter. Dvs. at omklassifisering kun innebærer en omfordeling av penger mellom fylkeskommunene. De samlede inntektene til fylkeskommunene blir ikke større av at staten omklassifiserer sin veger..

Dette betyr i praksis at fylkeskommunene får en nye/mer omfattende oppgaver fra staten i form av mer veg, uten at det følger med friske midler.

I 2010 hadde staten en annen holdning til dette. I forbindelse **med forvaltningsreformen i 2010** fikk fylkeskommunene overført drøyt **17000 km** veg fra staten. Da økte staten fylkeskommunenes økonomiske rammer som en følge av det utvidede ansvaret. Av den samlede rammeøkningen på om lag 6,9 mrd kroner var

drøyt 2723 mill kroner knyttet til drift/vedlikehold av det omklassifiserte vegnettet. Dette prinsippet har ikke blitt videreført ved senere omklassifiseringer.

Alle fylkeskommuner er eller vil komme i samme situasjon som Innlandet, Viken og Vestfold og Telemark. Agder, Trøndelag står midt oppe i dette, snart også Vestland og Møre- og Romsdal (med den storstilte utbyggingen av E39)
Her er det all mulig grunn til at vi må stå samlet!

Hvordan skal vi gripe an denne saken? Hvilken policy skal vi ha for overtakelse av riksveg – der både våre vegeierinteresser og helheten ivaretas på en hensiktsmessig og god måte?

Dette rammer vilkårlig og urettferdig..

Vi trenger forutsigbarhet i fylkene når vi legger planer for vedlikehold og forfallsinnhenting

Noe kommer i ulike pottes, som vi kan søke på, men da er det knyttet føringer/kriterier til fordelingen.

Vi får mer veg, driften blir dyrere, det blir mindre til vedlikehold og forfallet øker. Situasjonen er krevende og alvorlig....



Innlandet
fylkeskommune

