

SAK 07-12 UTTALE FYLKESVEGSTRATEGI 2014 - 2023

Saksopplysning

Generelt

Fylkesvegstrategien er Buskerud fylkeskommune sitt faglege grunnlag for å fastsette mål og strategiar for utvikling av fylkesvegnettet. Strategien gjeld for ti år, og omhandlar same tidsperioden som NTP 2014-2023. Dagleg leiar har prøvd å fokusere på tema bør forsterkast eller har spesiell betydning for Hallingdal.

Det er lagt slik framdriftsplan for handsaming av fylkesvegstrategien 2014 – 2023:

- 1.7.2012: Høyringsfrist
- 9.10.2012: Handsaming i Hovudutvalet for samferdsel
- 10.10.2012: Handsaming i Fylkesutvalet
- 17.11.2012: Handsaming i Fylkestinget

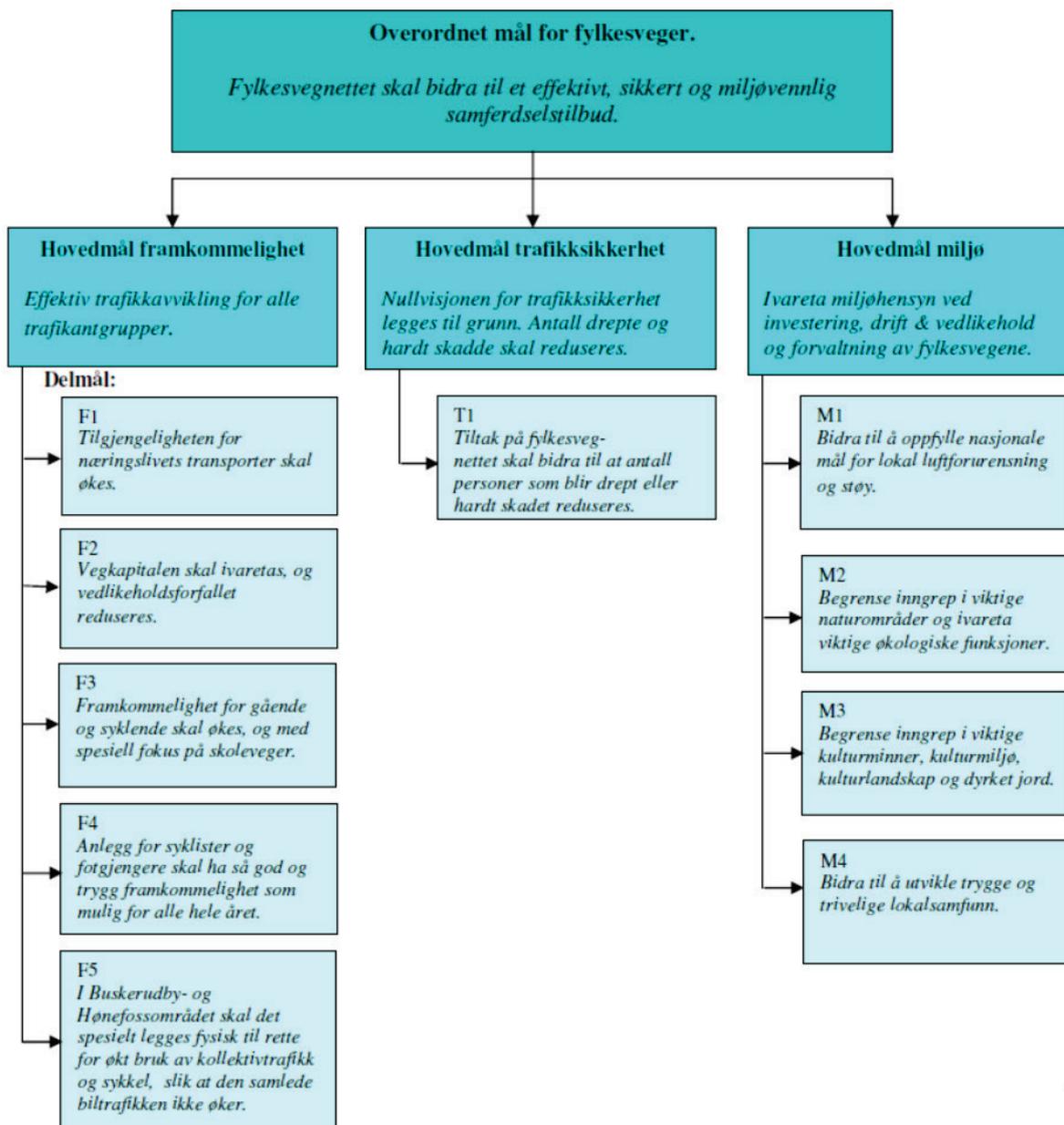
Fylkesvegane i Buskerud:

- 153 fylkesvegar.
- Lengde 1787 km,
- 601 km overtatt frå staten 1.1.2010
- Varierar i lengde frå 0,4 km til 194 km
- Over 60 % av vegnettet er definert som lågtrafikkert (mindre enn 1500 kjt/døgn)
- ca. 36 % har døgntrafikk mindre enn 500 kjt/døgn.
- Etterslepet i vedlikehald er rekna til vel 2 mrd. ved inngangen til 2014.

Fylkesvegstrategien beskriver tilstanden på vegnettet innenfor mange viktige områder. De viktigste utfordringene er beskrevet, og det er satt mål med hensyn til framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Med dette som utgangspunkt, er det utviklet en anbefalt strategi for utviklingen av fylkesvegane fram mot 2023.

Utarbeidelse av mål og strategier i fylkesvegstrategien er sett i sammenheng med utviklingen av riksvegnettet og kollektivtransportplanen for Buskerud. Arbeidet som pågår i Buskerudbyen og Ringerikspakka er også lagt til grunn i dette strategiarbeidet.

Fylkesvegstrategien vil danne grunnlaget for utarbeidelse av 4-årige handlingsprogram for fylkesveger, som igjen danne grunnlaget for fylkeskommunens handlingsprogram og årlige budsjett. Fylkesvegstrategien gir et bilde av status på fylkesvegnettet, og synliggjør klart de framtidige utfordringene vi står overfor i Buskerud. Den er tydelig på prioriteringer og skal gi et godt grunnlag for politiske avveininger mellom de ulike innsatsområdene.



4

Mål for utviklingen av fylkesvegnettet og anbefalt strategi

Målstrukturen slik den er presentert fordrar at det blir gjort systematiske vurderingar av verkemidlar etter verknaden dei har på ulike mål. Verkemidlar som verker positivt på eit mål kan påvirke eit annet negativt. Det er derfor viktig å identifisere tiltaka sine positive og negative effektar på andre mål for å oppnå ein mest mogeleg balansert verkemiddelbruk.

Anbefalt strategi for forvaltning og utvikling av fylkesvegnettet er bygd opp med tanke på i størst mogeleg grad å imøtekomme dei formulerte måla.

I stikkord nokre av dei tilrådde strategiane:

- *Investeringsmidler benyttes til å ta igjen vedlikeholdsforfallet i løpet av 16 år*
- *Strekninger med høy trafikk der forfallet er kommet langt, prioriteres først. I tillegg settes det av midler for å redusere forfall på lavtrafikkerte veger der forfallet er særst stort.*
- *Fylkesvegene driftes og vedlikeholdes slik at forfallet ikke øker.*
- *Større prosjekter for bl.a å ivareta næringslivets transportbehov prioriteres med grunnlag i trafikkmengde og vegstandard.*

- *Driftsstandard og beredskap skal sikre tilfredsstillende og forutsigbar framkommelighet til enhver tid.*
- *Rasteplasser som er viktige for næringslivet inkl. turisme, rustes opp og driftes tilfredsstillende.*
- *Kostnadseffektive og lokalt viktige tiltak som gjør at skolevegene oppleves trygge prioriteres i alle kommuner.*
- *Tilrettelegging for gående og syklende ut over skoleveger prioriteres spesielt i byområder.*
- *Ved opprustning av vegnettet skal tilstøtende anlegg for myke trafikanter inklusive bussholdeplasser oppgraderes med universell utforming.*
- *Kollektivknutepunkter og bussholdeplasser med stort passasjergrunnlag prioriteres for opprustning til universell utforming.*
- *Spesifikke investeringstiltak rettes mot de alvorligste ulykkestypene på fylkesvegnettet for å bidra til målsetting om å redusere antall drepte og hardt skadde med 1/3 innen 2023 slik det er formulert av Fylkets trafikksikkerhetsutvalg.*
- *Strategi for vinterdrift velges med utgangspunkt i trafikkmengde og med vekt på trafikksikkerhet.*
- *Utvikling av vegnettet skal ivareta et folkehelseperspektiv ved at det legges til rette for fysisk aktivitet i lokalsamfunnet.*

Anbefalt strategi for gjennomføring og finansiering:

- *Buskerud fylkeskommune ser seg ikke i stand til alene å finansiere større, kostnadskrevende investeringer på fylkesvegnettet i et 10-årsperspektiv.*
- *Hvis større kostnadskrevende investeringer skal kunne la seg realisere, må det økonomisk grunnlaget for dette finne sin løsning enten ved økte statlige overføringer, spleiselag med andre aktører, trafikantbetaling eller en kombinasjon av dette.*
- *Fylkeskommunen vil innta en restriktiv holdning til eventuelle ønsker om å forskuttere investeringer på fylkesvegnettet.*
- *Ulike mindre prosjekter på veg samordnes geografisk for å oppnå større ressurs- og kostnadseffektivitet.*
- *Større prosjekter i samme geografiske område samordnes slik at mer effektive finansierings- og gjennomføringsmetoder kan tas i bruk.*
- *Prosjektfinansiering søkes etablert i større prosjekter slik at rasjonell gjennomføring kan sikres.*
- *Tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold må sikres slik at forfallet ikke øker.*
- *Nye løsninger og kunnskap som følge av teknologisk utvikling og/eller forskning, søkes utnyttet.*
- *Buskerud fylkeskommune skal gå i dialog med kommunene for å vurdere omklassifisering av veger, slik at fylkesvegnettet oppfyller krav til regional funksjon.*

Ved revisjon av veglova i 1963 vart det offentlege vegnettet delt i tre forvaltningsnivå; riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Tidligere var vegnettet delt i hovudvegar og bygdevegar. Kriteria for klassifisering som fylkesvegar vart utarbeida i samband med revisjonen av veglova i 1963. Samferdselsdepartementet la i 1985 fram forslag til endra retningslinjer for kva vegar som kunne klassifiseres som fylkesvegar:

1. *Storbyer/byer (over 5000 innbyggere): Grensen mellom fylkesveger og kommunale veger trekkes mellom samleveger og atkomstveger slik disse er definert i vegnormalene.*
2. *Mindre tettsteder (opp til 5000 innbyggere): Fylkesveger inn i tettsteder opprettholder sin klassifisering i selve tettstedet fram til kryss med riksveg eller fylkesveg, eller kontakt med jernbanestasjon, flyplass, rutebilterminal eller kai av regional betydning.*

3. *Spredtbygde/grisgrendte områder: En fylkesveg skal ha et befolkningsunderlag på minst 50 personer. Fylkesvegen føres fram til kontakt med jernbanestasjon, flyplass, rutebilterminal eller kai av regional betydning.*

Turistveger av regional betydning klassifiseres som fylkesveg.

Vedlikeholdsmessige hensyn gjør at vegarmer mindre enn 1.5 km klassifiseres som fylkesveger der kommunal veg ikke fortsetter eller der det er lang avstand til andre kommunale veger. For storbyer og byer menes her de områder som avgrenses til den bymessige del av bebyggelsen. Øvrige deler av vegnettet i disse områdene vurderes som i spredtbygde områder. I de tilfeller det er etablert et vegsystem i spredtbygde områder, trekkes grensen mellom samle- og atkomstveg. Tilsvarende vil gjelde for mindre tettsteder.

Endringane medførte at fylkesveglengda på landsbasis vart redusert med 17 %, men det vart ikkje gjennomført endringar i Buskerud. Dagens fylkesvegnett er ikkje i samsvar med desse kriteria. Det er i høyringsutkast signalisert at det er nødvendig med ein gjennomgang, også med bakgrunn i m.a. endringar i bosettingsmønster og næringsstruktur.

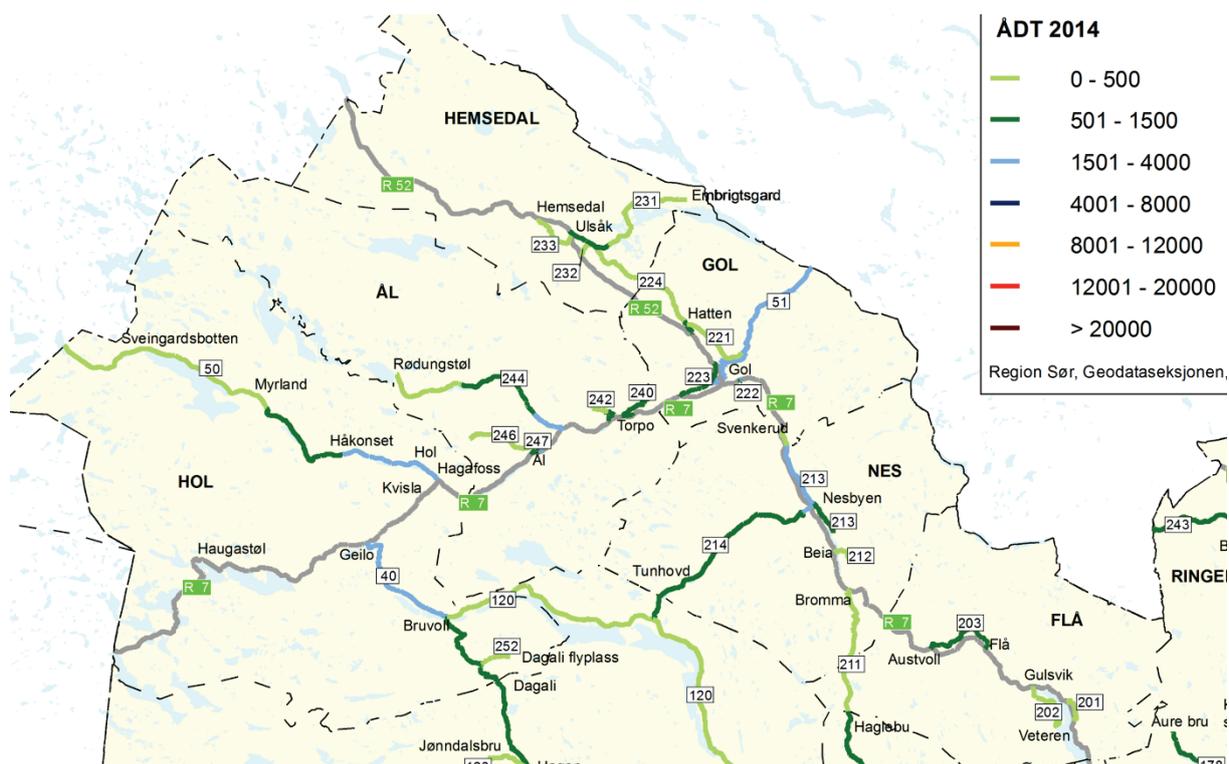
Anbefalt strategi for forvaltning – uttalelse til kommunale planer:

- *Statens vegvesen skal avgi uttalelser til kommunale planer på vegne av fylkeskommunen som vegeier ("sams vegadministrasjon").*
- *Fylkeskommunen har som mål å komme fram til gode, omforente løsnings med kommunene i plansaker.*
- *Løsninger skal følge opp mål og strategi for fylkesvegane.*
- *Gjennom medvirkning i planprosesser skal det sørges for at fylkesvegane blir ivaretatt med hensyn til funksjon, framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.*
- *Hensynet til framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø skal vurderes i forhold til fylkeskommunens regionale utviklingsrolle, fylkeskommunens strategiske mål og kommunenes behov.*
- *Dersom man likevel ikke kommer fram til omforent(e) løsning(er), kan det fremmes innsigelse.*
- *Når innsigelse fremmes, skal det i tillegg til begrunnelse for denne gis anvisning på hva som skal til for å akseptere planen og trekke innsigelsen.*
- *Innsigelse avgitt på vegne av fylkeskommunen skal være politisk klarert før den går til mekling hos Fylkesmannen, med unntak av innsigelse begrunnet i vegtekniske krav.*

Det er skissert kriteria for å definere dei ulike fylkesvegane inn i dei ulike funksjonsklassene. Fylkeskommunen er innstilt på å drøfte ei slik inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklassar med kommunane.

Funksjons-klasse	Funksjon	Karakteristika
A	Regional hovedveg	Har tilnærmet riksvegfunksjon. Har overordnet regional funksjon. Er hovedforbindelse mellom kommuneregioner.
B	Primær regional funksjon	Forbinder kommunesentra og riksveger eller regional hovedveg. Avvikler betydelig næringstrafikk inkl. turisttrafikk og kollektivtrafikk. Betjener større felles bo- og arbeidsmarkeder. Utgjør omkjøringsalternativ for viktige riksveger.
C	Sekundær regional funksjon	Forbindelse til større tettsted eller kommunesenter.
D	Lokal funksjon	Forbinder bygder og grender. Forbinder bydeler med bysentrum. Er rene sentrumsgater i byer.

Forslag til inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklassar

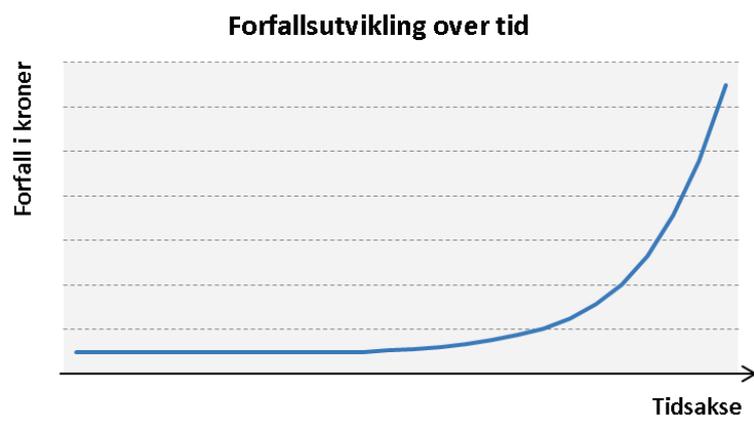


Gjennomsnittlig døgntrafikk fylkesvegar Buskerud 2014

Høyringsutkastet har ein grundig gjennomgang av status og skildring av tilstand av fylkesvegnettet, kap. 5. Disse vurderingane er eit grunnlag for å beskrive dei hovudutfordringane ein står overfor på fylkesvegnettet i forhold til målsetningane når det gjeld framkomelegheit, trafikktryggleik og miljø. Det er her teke med nokre utdrag i forhold til forfall, drift og vedlikehald, fjellovergangar og trafikktryggleik.

Etterslep, drift og vedlikehald

Ressursbehovet til drift og vedlikehald av dagens fylkesvegnett har i mange år vore undervurdert, og dette har resultert i eit stort forfall.



Forfallet utviklar seg over tid, og etter kvart som det får utvikle seg, akselerar det som illustrert i figuren. Det vil ikkje være effektivt å nytte midlar for å redusere forfallet samtidig

som det får utvikle seg på grunn av manglende vedlikehold. Dagens store forfall skuldast nettopp manglende vedlikehold over lang tid.

Det blir operert med et skille mellom bruken av midlar til drift & vedlikehold og midlar til investeringar vedrørende vedlikehaldsforfallet. Midlar som blir løyvd til drift & vedlikehold skal brukast til å stoppe forfallet, medan investeringsmidla skal nyttast til å ta igjen forfallet. Denne delinga for bruk av midlar blir nytta på fylkesvegane i perioden 2010-2013. Etterslepet er rekna til å vera 2035 mill.kr. ved inngangen til 2014. Etterslepet er for inngangen til 2014 rekna å vera omlag 360 mill.kr mindre enn tilsvarande berekning ved inngangen til 2010. Med takt på reduksjon som var i perioden 2010-2013 vil det ta 20-25 år før etterslepet på fylkesvegane er eliminert.

Vedtak i fylkestinget 8.desember 2011 i tilknytning til Buskerud fylkeskommune sitt "Handlingsprogram 2012-2015", inneberer at innsatsen for å redusere etterslepet blir styrka i perioden 2014-2023, i forhold til det en oppnår i perioden 2010-2013.

Fjelloverganger

Fylkesvegnettet i Buskerud omfatter følgende fjelloverganger:

- Fv.40 over Dagalifjell
- Fv.50 Hol – Aurland som delvis ligg i Buskerud delvis i Sogn & Fjordane
- Fv.51 Gol – Leira som delvis ligg i Buskerud delvis i Oppland
- Fv.124 Imingfjellvegen som ligg delvis i Buskerud og delvis i Telemark

Vinterregulariteten på fylkesvegane 40 og 51 er svært god, og desse er sjeldan stengt eller har kolonnekjøring. Fv.40 over Dagalifjell har ei sjeldan gang kolonnekjøring eller er stengt, og ved stenging fungerer fylkesveg 120 som omkjøring.

Fylkesveg 50 mellom Hol og Aurland er meir krevjande i forhold til vinterregulariteten.

Trafikktryggleik

I 4-årsperioden 2007 – 2010 var det i alt 96 ulykker med drepne og hardt skadde på fylkesvegnettet. 24 personar omkom og 90 personar vart hardt skadde i disse ulykkene.

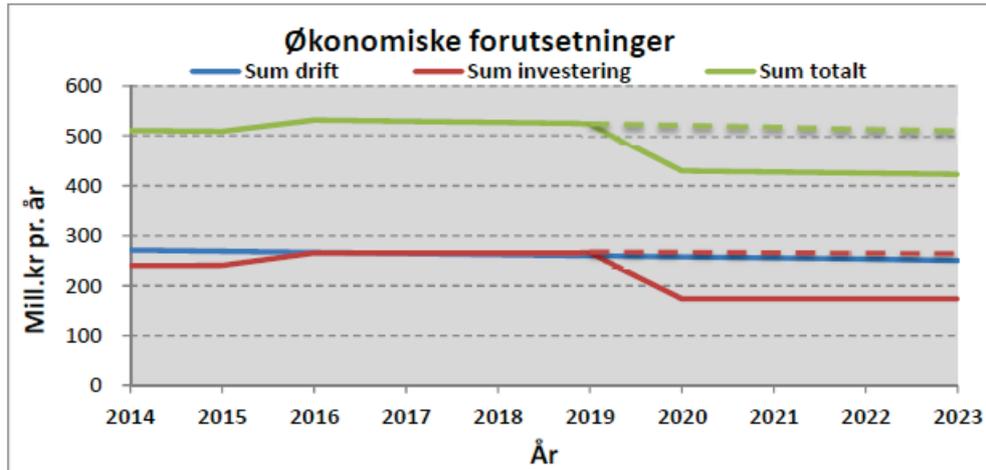
Nær 70 % av alle drepne og hardt skadde skjer i møteulykker eller utforkjøringsulykker. Tek me med fotgjengarulykker og kryssulykker utgjør desse fire ulykkestypene over 90 % av alle drepne og hardt skadde.



Økonomiske rammer

Fylkeskommunen sine økonomiske midlar til investeringar i og drift & vedlikehald av fylkesvegane består i prinsippet av følgjande bidrag:

- Skatteinntekter og rammeoverføring frå Staten, der fylkesvegnettet si lengde inngår som ein av fordelingskriteria.
 - Statlig tilskot til ferjedrift
 - Lån med rentekompensasjon, der Staten dekker renter for lånoptak 92 mill.kr. pr.år.
 - Ordninga med rentekompensasjon gjeld fram t.o.m 2019 (NTP 2010-2019)
- Fylkestinget har ved vedtak på Handlingsprogram for fylkesvegar i des. 2009 vedteke å nytte seg av ordninga i perioden 2010-2013.



Økonomiske føresetnadar for investering i og drift/vedlikehald av fylkesvegnettet 2014-2023

For perioden 2014-2015 er den totale ramma rekna til 509 – 510,5 mill.kr pr. år. Denne stig til 531,7 mill.kr i 2016, for så minske med 2,3 mill.kr pr. år fram til og med 2019. Frå og med 2019 er ramma til investering redusert med 92 mill.kr pr.år. Dette er under føresetnad om at ordninga med rentekompensasjon er slutt etter 2019.

Grunnen til at ramma er lågare i 2014 og 2015 enn i dei neste åra er at det i desse to åra blir det betalt ut refusjonar for tidligare arbeid forskottet av andre.

Fordelinga mellom midlar til investering og drift/vedlikehald er ei framskriving av dagens fordeling.

Vurdering

Etter dagleg leiar sitt syn beskriv dokumentet på ein god måte status for våre fylkesvegar og trekker opp forslag til mål og strategiar.

Høyringsutkastet er fyrst og fremst eit strategisk dokument som seinare skal munne ut i eit handlingsprogram som er planlagt handsama i fylkestinget hausten 2013. Det er i denne omgang ikkje det konkrete tiltaket som bør drøftast, men meir prinsipp og ambisjonar, ei strategisk tilnærming.

Nokre av utfordringane kan i stikkord vera:

- Høgtrafikkerte og lågtrafikkerte vegar
- Byområder, spreidd busetnad
- Fjellovergangar
- Drift og vedlikehald
- Skulevegar
- Trafikktryggleik
- Infrastruktur for kollektivtrafikk
- Fylkesvegbudsjett på ca. 500 mill.kr pr. år

I anbefalt strategi er det foreslått at investeringsmidlar skal nyttast for å ta igjen vedlikehaldsforfallet i løpet av 16 år. Og strekningar med høg trafikk der forfallet er kome langt skal prioriterast fyrst. I tillegg at det blir sett av midlar for å redusere forfall på lågtrafikkerte vegar der forfallet er særst stort.

Behovet for midlar til vedlikehald av fylkesvegnettet vart vurdert i samband med NTP 2010-2019. I arbeidet med forslaget til NTP 2014-2023 er det gjort en omfattande vurdering av behovet for midlar til riksveg som syner at tidlegare anslag har vore for låge. I forslag til NTP 2014-2023 er det forutsatt at den same undervurderinga gjeld fylkesvegnettet, slik at behovet for midlar er høgare enn det som ligg til grunn for dagens rammetilskot. Det blir sagt at det er behov for å utgreie fylkeskommunane sine behov for midlar til drift og vedlikehald til fylkesvegnettet nærare.

I høyringsutkast til fylkesvegstrategi blir det sagt at: *Forfallsberegningar er beheftet med nokså store usikkerheter. En må forholde seg til et vegnett som er bygd opp over generasjoner, og som har ulik oppbygging og utforming, materialvalg, alder, bestandighet, tilstandsnivå og ulik robusthet til å takle ulike hendelser. Det er nærmest umulig å ha en eksakt og lik vurdering, både geografisk og faglig av hvor stort forfallet og oppgraderingsbehovet faktisk er.*

Det kan vera grunn til å tru at også for Buskerud er det for låge anslag i forhold til behov til drift og vedlikehald. Dette vil få store konsekvensar dersom det er eit underestimert og det ikkje blir auka løyvingar. Ut frå dei strategiar som er foreslått vil lågt trafikkerte vegar kunne bli «taparen». Me kan då koma i nettopp den situasjonen at me ikkje stoppar forfallet, men heller får eit akselererande forfall. Etter dagleg leiar sit syn blir det svært viktig å utgreie behov for midlar til drift og vedlikehald til fylkesvegnettet nærare og før handlingsprogrammet skal vedtakast. Utgangspunktet for fylkesvegane i Buskerud bør vera at ingen vegar kjem til det punktet, der den akselererande forfallsutviklinga startar. Ein av strategiane er og at forfallet ikkje skal auke.

Det er viktig å vera klar over at skisserte investeringsmidlar skal nyttast til å ta igjen forfallet. Dette er ikkje midlar til oppgradering av vegar, her er det sannsynlegvis eit stort behov som ikkje er berekna. Det bli i forslag til strategi og sagt at: *Buskerud fylkeskommune ser seg ikke i stand til alene å finansiere større, kostnadskrevende investeringer på fylkesvegnettet i et 10-årsperspektiv.*

Hvis større kostnadskrevende investeringer skal kunne la seg realisere, må det økonomisk grunnlaget for dette finne sin løsning enten ved økte statlige overføringer, spleiselag med andre aktører, trafikantbetaling eller en kombinasjon av dette.

Også her bør det gjerast ei vurdering i forhold til aktuelle større oppgraderingsprosjekt.

I forhold til standard på ein del fylkesvegar er det svært varierende standard, noko som er vært uheldig ikkje minst i forhold til trafikktryggleik. Vegar med store standardsprang bør her ha ei prioritering. Dette gjeld og i forhold til fylkesvegar som kryssar fylkesgrenser.

Når det gjeld skulevegar er det formulert ein strategi: *Kostnadseffektive og lokalt viktige tiltak som gjør at skulevegane oppleves trygge prioriteres i alle kommuner.*

Alle kommunane i fylket har innvilga skuleskyss til elevar på grunn av særskilt farleg skuleveg i større eller mindre grad. Og det er sett i gang ei kartlegging i forhold til skulevegar, mellom anna med tanke på å vurdere enklare løysingar enn det som er dagens standard/krav.

Ei nærare prioritering av tiltak er tenkt gjort i samarbeid med kommunane som ledd i å utarbeide handlingsprogram for perioden 2014-2017.

I planforslaget blir det sagt:

Det er et mål for fylkeskommunen å komme fram til gode omforente løsninger med kommunene i plansaker. Løsningene skal støtte opp om fylkeskommunens strategiske mål og følge opp mål og strategier for fylkesvegene i samarbeid med kommunene i plansaker. For å få en slik måloppnåelse er det viktig at kommunene tidlig i utarbeidelsesfasen involverer Statens vegvesen i planarbeidet. Vegvesenet på sin side plikter å søke å komme tidlig inn i prosessene og samarbeide med kommunene for å få til gode, omforente løsninger. Etter dagleg leiar sitt syn eit punkt der det er ein del «å gå på». Eit best mogeleg samspel mellom kommunane og fylkeskommunen/Statens vegvesen vil tene alle partar.

Forslag til uttale

1. Regionrådet for Hallingdal meiner høyringsutgåve til fylkesvegstrategi 2014-2023 er eit godt grunnlagsdokument som på ein god måte beskriv status for våre fylkesvegar, og trekker opp forslag til mål og strategiar.
2. Regionrådet ser det som svært viktig å utgreie behov for midlar til drift og vedlikehald til fylkesvegnettet nærare og før handlingsprogrammet skal vedtakast. Utgangspunktet for fylkesvegane i Buskerud må vera at forfallet ikkje skal auke på nokon vegar.
3. Regionrådet støttar målet om at vedlikehaldsforfallet skal takast igjen i løpet av 16 år.
4. Det må gjerast ei kartlegging/vurdering i forhold til aktuelle større oppgraderingsprosjekt på fylkesvegane.
5. For Hallingdal er det svært viktig at vinterregulariteten på «våre» fjellovergangar er så god som mogeleg.
6. Regionrådet for Hallingdal vil understreke behovet for eit best mogeleg samspel mellom kommunane og fylkeskommunen/Statens vegvesen, i samband med kommunale plansaker.
7. Regionrådet oppmodar om at det blir vurdert enklare løysingar enn det som er dagens standard/krav i forhold til skulevegar. Og at det blir gjort ei nærare prioritering av tiltak i samarbeid med kommunane.

Ål 19.4.2012

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

Vedlegg: Høyringsutgåve fylkesvegstrategi 2014 – 2023 kan hentast her:
http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/1320/epdd_id/5496