



Statens vegvesen

Vedlegg 2

Notat

Til: Høringsinstanser i henhold til sendeliste
Fra: Vegdirektoratet
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
Hans Silborn +47 22073031
Vår dato: 18.9..2008
Vår referanse:

Forslag til klassifisering av øvrige riksveger ved gjennomføring av forvaltningsreformen

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å så raskt som mulig utrede klassifiseringen av vegnettet ved forvaltningsreformen. Utredningen skal baseres på de kriterier for klassifisering som er presentert i Kommunal- og regionaldepartementets høringsnotat av 26.2.2008. I dette notatet gjøres det rede for konklusjonene fra Statens vegvesens utredningsarbeid. Videre presenteres Statens vegvesen s forslag til hvilke øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband som bør være riksveg også etter gjennomføringen av forvaltningsreformen.

Det er slått fast at dagens øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband *i det vesentligste skal overføres til fylkeskommunene*. Dette innebærer at det ikke skal gjøres en ny generell vurdering av stamvegnettets omfang og strekninger, kun en analyse av de endringer som blir nødvendige som følge av forvaltningsreformen. Statens vegvesen har derfor lagt til grunn en meget restriktiv holdning til å utvide det nye riksvegnettet. I høringsnotatet fra KRD er imidlertid en liten del av øvrig riksvegnett forutsatt beholdt som riksveg. Følgende kriterier er lagt til grunn i høringsnotatet for å vurdere om en øvrig riksveg eller øvrig riksvegferjesamband skal forbli riksveg:

1. Kobling til nasjonale knutepunkter
2. Kobling til større byområder
3. Interregionale veger som ikke er stamveg i dag
4. Øvrige riksveger som er knyttet opp mot riksveger i nabolandene

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag basert på disse kriteriene. Forslaget innebærer at 690 km øvrig riksveg foreslås beholdt som riksveg ved gjennomføringen av forvaltningsreformen. Noen mindre strekninger med fylkeskommunal og kommunal veg til nasjonale knutepunkter foreslås også omklassifisert til riksveg (ca. 10 km). Dagens stamvegnett, dvs. det nye riksvegnettet, økes dermed fra ca. 8 800 km til ca. 9 500 km. I tillegg kommer tre ferjesamband.

I høringsnotatet diskuteres også om funksjonene som nasjonal beredskapsveg for stamveg og nasjonale turistveg bør være kriterier for omklassifisering til stamveg, men det konkluderes

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

med at nasjonale beredskapsveger og nasjonale turistveger som i dag er øvrig riksveg bør bli fylkesveg. Statens vegvesen er enig i dette, men drøfter i dette notatet noen aspekter knyttet til beredskap i ferjesamband. Vi mener også at situasjonen i Oslostunnelene er så spesiell at Ring 1 i Oslo bør være riksveg etter gjennomføringen av forvaltningsreformen.

I høringsnotatet sies at ferjesamband bør klassifiseres som den vegen de er en del av. Et ferjesamband som går mellom stamveg og øvrig riksveg, og som er øvrig riksvegferjesamband ved overføringen, bør normalt bli et fylkesvegsamband. Statens vegvesen foreslår imidlertid at tre ferjesamband som i dag er øvrige riksvegferjesamband, og som har stor betydning for nasjonal næringslivstransport, beholdes som riksvegferjesamband.

Gang- og sykkelveger som staten har ansvaret for langs øvrige riksveger bør overføres til fylkeskommunene, mens gang- og sykkelveger langs stamvegene vil forbli et statlig ansvar. Dette innebærer at fylkeskommunene får et stort ansvar for gang- og sykkeltrafikken.

1. Kobling til nasjonale knutepunkter

Koblingen til de nasjonale knutepunktene som blir definert i arbeidet med og Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010-2019, vil være grunnlag for omklassifisering til stamveg. I høringsnotatet omtales nasjonale knutepunkter for både gods- og persontransport.

Statens vegvesen har gått ut fra de nasjonale knutepunkter som transportetatene har foreslått i forslaget til NTP 2010-2019. Forslaget i NTP omfatter først og fremst nasjonale intermodale godsknutepunkter, men også en del knutepunkter for persontransport. Det siste gjelder nasjonale lufthavner og noen ferjeterminaler som også er viktige for godstransporten. Derimot har transportetatene i NTP-forslaget ikke definert nasjonale knutepunkter for tog- og busstrafikk.

Med støtte i etatenes forslag til NTP 2010-2019 foreslås det at følgende nasjonale knutepunkter gis riksvegtilknytning ved gjennomføringen av forvaltningsreformen (i parentes angis det hvilke veger som ikke er stamveg i dag, men som bør klassifiseres som riksveg etter gjennomføringen av forvaltningsreformen):

- Kirkenes havn (har stamveg i dag)
- Hammerfest havn (til Polarbase via rv. 94 og kommunal veg fra E6)
- Tromsø (Breivika havneterminal har stamveg i dag)
- Narvik (til Fagernes havne- og jernbaneterminal via kommunal veg fra E6)
- Bodø havne- og jernbaneterminal (kommunal veg beholdes på en kort strekning inntil rv. 80 er lagt om)
- Mo i Rana (til Toraneset via kommunal veg fra E6)
- Trondheim (Brattøra havne- og jernbaneterminal har stamveg i dag)
- Kristiansund (Devoldholmen har stamveg i dag)
- Ålesund (til Flatholmen havneterminal via rv. 658 og kommunal veg fra E136)
- Florø (Flora havneterminal har stamveg i dag)
- Bergen (til Dokken/Nøstet havneterminal via rv. 555 fra E39 og til Nygårdstangen jernbaneterminal via arm fra E16)
- Karmsund (til Husøy havneterminal via rv. 47 og kv. 1538 fra E134)
- Stavanger (til Risavika havneterminal via rv. 510 og rv. 509 til E 39 og til Ganddal jernbaneterminal via rv. 44 fra E39)

- Egersund (til Kaupanes via rv. 44 og rv. 502 fra E39)
- Kristiansand (til Vestre havn via nytt kryss med E18 når E39 bygges ut fra Gartnerløkka mot vest, til Kongsgård havn via nylig utbygd kryss med E18. Langemyr jernbaneterminal som har stamveg i dag.)
- Grenland (Brevikterminalen er utpekt i NTP, men det foreslås en egen vurdering av riksvegtilknytning til Grenlands havn i samarbeid med havnemyndighetene)
- Larvik (til Revet havneterminal via rv. 40 og fv. 101 fra E18 ved Bommestad)
- Drammen (til Holmen havn via rv. 282 fra E18 og til Nybyen jernbaneterminal via rv. 282. Riksvegklassifisering til Nybyen bør imidlertid avvete KVVU om godsterminal i Drammen)
- Oslo (til Sydhavna, Hjortnesterterminalen og Vippetangen gjennom armer fra E18 samt Alnabru jernbaneterminal gjennom arm fra E6 – øvrig riksveg og kommunal veg i dag)
- Borg i Fredrikstad (til Øra havneterminal via rv. 111 fra E6)

I forslaget til NTP har etatene pekt ut terminaler i de forskjellige havnene. Statens vegvesen foreslår at disse terminalene i gis riksvegtilknytning, men at også andre terminaler knyttet til de nasjonale knutepunktshavnene kan vurderes i det kommende arbeidet. Når det gjelder Grenland havn foreslår vi at valg av riksvegtilknytning vurderes av Statens vegvesen, kommunen og havnemyndigheten i samarbeid. Riksvegklassifisering til jernbaneterminalen i Drammen bør avvete resultatet av pågående KVVU om lokalisering av godsterminal. Den framtidige utviklingen kan også innebære flytting av terminaler eller at andre terminaler får økt betydning. Et slikt eksempel er en eventuell flytting av havnen i Bergen til Ågotnes på Sotra. Riksveg til Ågotnes får vurderes nærmere når en slik flytting blir aktuell. Vi foreslår ikke riksvegtilknytning til viktige olje- og gassterminaler som for eksempel Kollsnes og Sture. Bakgrunnen for dette er at disse ikke inngår blant de intermodale knutepunktshavnene i NTP-forslaget, samt at mye av transporteren foregår fra båt til båt.

Totalt innebærer forslaget om riksveg til nasjonale intermodale godsknutepunkter at riksvegnettet etter forvaltningsreformen blir utvidet med 120 km.

Statens vegvesen foreslår at følgende lufthavner som er pekt ut i transportetatens NTP-forslag, gis riksvegtilknytning etter gjennomføringen av forvaltningsreformen (i parentes angis hvilke veger som i dag ikke er stamveg, men som bør bli riksveg etter gjennomføringen av forvaltningsreformen):

- Oslo (Gardermoen har allerede stamvegtilknytning)
- Kristiansand (til Kjevik via rv. 41 og rv. 451 fra E18)
- Stavanger (til Sola lufthavn via rv. 510 og rv. 509 fra E39)
- Haugesund (til Haugesund lufthavn via rv. 47 og rv. 518 fra E134)
- Bergen (til Flesland lufthavn via rv. 580 fra E39)
- Ålesund (til Vigra via rv. 658 fra E136)
- Molde (har stamveg i dag)
- Kristiansund (til Kvernberget flyplass via rv. 681 fra rv. 70)
- Trondheim (har stamveg i dag)
- Bodø (har stamveg i dag)
- Harstad/Narvik (til Evenes via rv. 833 fra E10)
- Bardufoss (til flyplassen via rv. 853 fra E6)
- Tromsø (til Tromsø lufthavn via rv. 862 fra E8)

- Alta (til lufthavnen via rv. 881 som bygges om fra E6)
- Lakselv (til lufthavnen via rv. 892 fra E6)
- Kirkene (til lufthavnen via rv. 887 fra E6)
- Sandefjord (til Torp fra E18 via fv. 285)
- Moss (til Moss lufthavn Rygge via arm fra E6 som i dag er kommunal veg)

Totalt innebærer forslaget om riksveg til lufthavner at riksvegnettet etter forvaltningsreformen blir utvidet med 57 km.

Som omtalt peker ikke NTP-forslaget ut nasjonale knutepunkter for jernbane- og ekspressbusstrafikk. I praksis ligger imidlertid de fleste slike knutepunkter nær stamveg i dag. Det er derfor tvilsomt om det er hensiktsmessig å omklassifisere noen meget korte armer fram til jernbanestasjoner og bussterminaler. Vår vurdering er derfor at det ikke er et problem at ikke alle knutepunkter for tog/ekspressbusstrafikk har stamveg hele vegen fram. Det er ikke langt til stamveg for de viktigste knutepunktene for tog- og ekspressbusstrafikk.

Oslo jernbanestasjon og Oslo bussterminal er imidlertid spesielle ved at de er viktige for trafikanter fra mange andre fylker enn Oslo. Med utgangspunkt i at Oslo er navet i det nasjonale persontransportsystemet er det viktig at Oslo S og Oslo bussterminal får direkte riksvegtilknytning. Selv om terminalen ligger nær stamveg i dag, bør selve adkomsten også inngå i det statlige vegnettet etter 2010. Dette innebærer at deler av Ring 1 bør beholdes som riksveg.

2. Kobling til større byområder

I henhold til høringsnotatet bør i utgangspunktet alle større byer ha direkte stamvegtilknytning for å binde større byområder til hverandre gjennom de nasjonale transportkorridorene. Størrelsen på byen, avstanden til eksisterende stamveg og lignende vil være elementer som skal inngå i en mer skjønnsmessig vurdering.

Det er vanskelig å si hva som menes med ”større by” i Norge og hvilke byer som dermed bør ha stamveg i nærheten. De fleste større byer har stamveg gjennom kommunen og ikke alt for lang fra det sentrale tettstedet. Statens vegvesen har gått ut fra at kommuner med flere enn 20 000 innbyggere og med et stort tettsted kan regnes som ”større by” i denne sammenhengen. Fredrikstad, Halden, Harstad, Horten og Skedsmo (Lillestrøm) er kommuner med mer enn 20 000 innbyggere som har store tettsteder som ikke ligger nært inntil stamveg. En skjønnsmessig vurdering tilsier derfor at disse kommunene bør ha riksveg til hovedtettstedet etter gjennomføringen av forvaltningsreformen.

Harstad kan gis riksvegtilknytning ved at rv. 83 beholdes som riksveg på strekningen fra Tjeldsund bru (E6) til Harstad sentrum, en strekning på 25,5 km. *Fredrikstad* gis riksvegtilknytning fra Jonstenkrysset (E6) til rv. 111 samt gjennom rv. 111 fra Årumskrysset (E6) til Øra havneterminal. Strekningen langs rv. 110 er 21,5 km. *Halden* gis riksvegtilknytning gjennom å beholde rv. 21 som riksveg mellom Svingenskogen (E6) og Halden sentrum, en strekning på 7,5 km. *Horten* gis riksvegtilknytning gjennom å beholde rv. 19 som riksveg på strekningen Undrumsdalskrysset (E18) og ferjeterminalen i Horten, en strekning på 9,5 km. Denne strekningen er også en forutsetning for å foreslå Moss – Horten som riksvegferjesamband, jf. pkt. 5 om ferjesamband nedenfor. *Lillestrøm* gis riksvegtilknytning via rv. 159 fra E6 fram til rv. 22, en strekning på drøyt 7 km. Lillestrøm gis

også riksvegtilknytning gjennom å forleng koblingen til Borgs havn i Fredrikstad mellom E6 ved Årumskrysset og E6 ved Skedsmovollen, jf. pkt. 3 om interregionale veger nedenfor.

I utredningsarbeidet er også noen andre byområder vurdert: Sotra og Sortland.

Sotra-området består av tre kommuner, Sund, Fjell og Øygarden, med vel 31 000 innbyggere. Fjell er den største kommunen med vel 21 000 innbyggere. Statens vegvesen vurderer Sotra som et større byområde som bør gis riksvegtilknytning også etter gjennomføringen av forvaltningsreformen. I tillegg er det mange næringsvirksomheter på Sotra. Vi foreslår at man i første omgang beholder rv. 555 fra E39 ved Nygårdstangen til Kolltveitkrysset som riksveg, en strekning på 18 km. Riksvegen kan senere forlenges til Ågotnes hvis havneterminalen får økt betydning.

Sortland i Vesterålen har kun knapt 10 000 innbyggere, men er knutepunkt for vegnettet i Vesterålen med en samlet befolkning på 30 000 innbyggere. Etter ferdigstillelse av Lofast ble tidligere E10 gjennom Sortland og Hadsel omklassifisert til øvrig riksveg, rv. 85. Rv. 85 fra E10 til Sortland veksler mellom Nordland og Troms fylke. Dersom vegen beholdes som riksveg vil ansvaret ligge på en vegadministrasjon. Etter en samlet vurdering foreslår Statens vegvesen at rv. 85 beholdes som riksveg mellom E10 ved Gullesfjordbotn og Sortland, en strekning på 34 km.

Totalt innebærer vårt forslag til riksvegtilknytning til større byområder en utvidelse av riksvegnettet etter gjennomføringen av forvaltningsreformen med 123 km.

3. Interregionale veger som ikke er stamveg i dag

I henhold til høringsnotatet kan en øvrig riksveg som går gjennom minst tre fylker i utgangspunktet sies å ha en interregional funksjon. I enkelte tilfeller kan imidlertid nasjonale interesser tilsi at veger som bare går gjennom to fylker, men har særskilt stor betydning for næringslivet, bør være et statlig ansvar.

Følgende øvrige riksveger går gjennom tre fylker og har ingen del som er stamveg i dag:

- Rv. 21 Svingenskogen (E6) – Skotterud (rv. 2), 157 km
- Rv. 32 Island (E18) – Skien (rv. 36), 40 km
- Rv. 41 Brunkeborg (E134) – Kjevik (E18), 173 km
- Rv. 42 Arendal (E18) – Eigersund (E39), 225 km

Statens vegvesen mener at ingen av disse vegene kan sies å ha slik interregional betydning at de bør forbli riksveg. At de går gjennom tre fylker henger mer sammen med vegnummereringen og størrelsen på fylkene enn med at de har en interregional funksjon.

Det finnes imidlertid veger som går gjennom flere fylker men der kun en del er stamveg i dag. Statens vegvesen har vurdert om disse bør beholdes som riksveg også på de deler som ikke er stamveg i dag. Dette gjelder:

- Rv. 7 er stamveg kun på strekningen Gol – Hønefoss.
- Rv. 13 er ikke stamveg på strekningene Stavanger – Jøsandal og Voss – Moskog, bare på strekningen Jøsandal – Voss.

- Rv. 35 er ikke stamveg på strekningen Hof – Hokksund, bare på strekningen Hokksund – Jessheim.

Når det gjelder rv. 7 så har fylkestinget i Hordaland vedtatt å foreslå en omklassifisering til stamveg på delen *Bu – Gol*, dvs. at den beholdes som riksveg ved gjennomføringen av forvaltningsreformen. Det er en strekning på 150 km. Det finnes argumenter både for og mot en klassifisering som riksveg.

Rv. 7 over Hardangervidda er en viktig tverrforbindelse mellom Vestlandet og Østlandet. Forbindelsen er den korteste mellom Bergen og Oslo, og har også størst trafikkmengde på denne relasjonen. Turisttrafikken er viktig, først og fremst sommerstid, men den er betydelig også vinterstid. Utbyggingen av Hardangerbrua vil øke vegens betydning ytterligere. I dag velger tungtransporten imidlertid først og fremst rv. 52 over Hemsedal eller E16 over Valdres. Dette henger sannsynligvis sammen med stigningsforhold, vinterregularitet og at disse vegrutene er ferjefrie.

Spørsmålet om hvilke tverrforbindelser mellom Vestlandet og Østlandet som skal være stamveg ble sist diskutert og avgjort i 2002. Samferdselsdepartementet gikk da imot å gi rv. 7 over Hardangervidda stamvegstatus av miljømessige hensyn. Man viste til at Hardangervidda er et følsomt naturområde med blant annet Norges største villreinområde. Saken handlet imidlertid da om vegen skulle være stamveg eller øvrig riksveg, ikke om den skulle være statlig eller fylkeskommunal. I dag har Statens vegvesen inngått en avtale med Direktoratet for naturforvaltning (DN) om overvåking av villreinen, og det er utarbeidet kriterier for stenging av vegen dersom reinen skal krysse vegen.

Statens vegvesen mener at rv. 7 over Hardangervidda er en interregionalt viktig vegforbindelse. Dette støttes av Hordaland og Buskerud fylkeskommuner. Å inkludere denne vegforbindelsen i det nye riksvegnettet innebærer imidlertid at riksvegnettet utvides med ytterligere 150 km veg. En slik utvidelse kan også åpne for at andre øvrige riksveger med tilsvarende interregional betydning bør forbli riksveg ved gjennomføringen av forvaltningsreformen og dermed vil stride mot det overordnede prinsippet om at øvrige riksveger i det vesentligste skal overføres til fylkeskommunene. Statens vegvesen vil derfor ikke nå anbefale at rv. 7 over Hardangervidda klassifiseres som riksveg ved forvaltningsreformen. Vi ønsker at denne saken blir videre belyst i høringsprosessen.

Rv. 13 er i dag stamveg kun på strekningen Jøsendal – Voss og inngår sammen med rv. 9 i stamvegrote 4c fra Kristiansand til Voss. Rogaland fylkeskommune mener at rv. 13 har en viktig interregional funksjon også på strekningen mellom Sandnes og Røldal via Ryfylke, der den er viktig for næringsvirksomhet (fiskeoppdrett og landbruk) og kontaktene med E134. Statens vegvesen mener at rv. 13 gjennom Ryfylke først og fremst har en regional funksjon og at denne delen derfor bør bli fylkesveg ved gjennomføringen av forvaltningsreformen.

Rv. 35 er til dels sett på som en ytre ringveg rundt Osloområdet. Denne kan ha betydning for trafikk som kommer fra E134 og skal videre nordover eller østover. Derimot synes det ikke som om strekningen mellom Hof og Hokksund skulle kunne få en slik betydning ved en eventuell utvidelse. Hvis man skal kjøre fra Hof til Hokksund, synes det å være et klart bedre alternativ å kjøre via Drammen. Strekningen mellom Hof og Hokksund bør derfor bli fylkeskommunal ved gjennomføringen av forvaltningsreformen.

Statens vegvesen har analysert noen forbindelser som kun går gjennom to fylker, men som kan ha en viktig interregional funksjon; rv. 111 og rv. 22 i Østfold og Akershus, rv. 33 i Oppland og Akershus samt rv. 19 og rv. 306 i Østfold og Vestfold (Moss – Horten). I tillegg har vi analysert en veg som kun går i Finnmark, rv. 92.

Rv. 111/rv.22 Borg havn – Årum (E6) – Rakkestad – Skedsmovollen (E6) er den viktigste forbindelsen mellom Indre Østfold og Nedre Glommaregionen med sine om lag 120.000 innbyggere. Forbindelsen knytter også Nedre Glommaregionen og Borg havn til Värmland og E18 videre mot Stockholm. Rv. 22 videre mot Lillestrøm/Romerike/E6 er en viktig interregional forbindelse mellom Romerike og områdene nord for Oslo og E18/E6 i Østfold. Strekningen fra Årumkrysset til Skedsmovollen er 104 km.

Østfold fylkeskommune har ved gjentatte anledninger understreket den interregionale betydningen av rv. 111/rv. 22, blant annet i forbindelse med uttalelser til Nasjonal transportplan. En regional vegutredning gjennomført av Statens vegvesen i Østfold og Akershus støtter dette. Utredningen forelå i august 2000, og anbefaler at en standardforbedring av rv. 111 og rv. 22 gis prioritet som en indre hovedvegforbindelse for interregionale transportter.

Vegforbindelsen kan også være en alternativ rute til E6. Regnet fra E6 i Nedre Glommaregionen (Årumkrysset) til E6 ved Skedsmovollen er kjøreavstanden via E6 gjennom Oslo 110 km mens ruten via rv. 111 og rv. 22 er 6 km kortere (104 km). Reisetiden gjennom Oslo er riktignok raskere utenom rushtid; ca. 75 minutter mot ca. 100 minutter. I rushtid kan imidlertid rutene konkurrere med hensyn til tid.

Trafikkmengdene varierer naturlig nok betydelig på ruten. Nær befolkningskonsentrasjonene i Nedre Glommaregionen og på Romerike er trafikkmengdene relativt sett høye, mens på fylkesgrensen mellom Akershus og Østfold er antallet kjøretøy pr. døgn om lag 3.500. Tungtrafikkandelene er gjennomgående høye på hele ruten.

Statens vegvesen foreslår at rv. 111/rv. 22 beholdes som riksveg ved gjennomføringen av forvaltningsreformen. Den gir samtidig Lillestrøm kontakt med det kommende riksvegnettet.

Rv. 33 går fra E6 ved Minnesund til E16 ved Bjørgo. Riksvegen er en viktig regional vegforbindelse mellom Valdresregionen og Gjøvikregionen samt mot Lillehammer/Sør-Gudbrandsdal via rv. 250. Fra Gjøvik og mot Minnesund/E6 er vegen en viktig forbindelse for industrimiljøet i Gjøvikregionen. Her kan vegen også være et alternativ til nord-sørtrafikk på E6/rv. 4. Rv. 33 har den fordel at den ligger langs Mjøsas vestsida med liten høydeforskjell, mens rv. 4 går over Lygna (620 moh.). Rv. 33 har stor betydning for Gjøvikregionen, som er et næringsmessig tyngdepunkt i Oppland. 70 prosent av all industri i Oppland er lokalisert i Gjøvikregionen, og denne er svært eksportrelatert. Hver eneste dag kjører ca. 150 vogntog til og fra Gjøviksregionen. Det finnes altså sterke argumenter for å betrakte rv. 33 som en viktig interregional veg. Samtidig finnes det alternative kjøreruter som har vesentlig større betydning (E6 og rv. 4). Med hensyn til at øvrige riksveger i det vesentlige skal overføres til fylkeskommunene vil vi ikke foreslå at rv. 33 beholdes som riksveg ved gjennomføringen av forvaltningsreformen. Strekningen er på ca. 117 km.

Moss – Horten er landets viktigste ferjeforbindelse målt i transportvolum, og er den forbindelsen over Oslofjorden som frakter flest tunge transportter. Oslofjordtunnelen har en høyere trafikkmengde totalt, men Moss – Horten betjener flest tunge transportter. De to

tverrforbindelsene betjener ulike geografiske områder på vestsiden av Oslofjorden. Moss – Horten betjener området fra Horten og nedover mot Sørlandet, mens rv. 23 betjener Buskerud og nordlige deler av Vestfold.

E6 og E18 gjennom Østfold betjener ca. 70 prosent av landverts godstransport og ca. 80 prosent av personreisene med bil til/fra utlandet. Fergeforbindelsen Moss – Horten har en viktig rolle i denne sammenhengen som ”Porten mot Europa” for vesentlige deler av den landbaserte transporten fra Vestfold og Telemark, i tillegg til å være forbindelse til områdene på østsiden av Oslofjorden. I 2002 gjennomførte SINTEF en nærmere undersøkelse av tungtrafikken på fergeforbindelsen Moss – Horten. Ca. 30 prosent av denne trafikken er utenlandsrettet, hvorav 80 prosent er trafikk til/fra Sverige.

Statens vegvesen mener at rv. 19 og rv. 306 mellom E6 i Østfold og E18 i Vestfold, inkludert fergeforbindelsen Moss – Horten, oppfyller kriteriene for å opprettholdes som riksveg. Rv. 19 vil samtidig gi Moss by tilknytning til framtidig riksvegnett. Dette innebærer at riksvegnettet utvides med 13 km i tillegg til riksvegferjesambandet. Horten ferjekai er kommunalt eid i dag. Det må være et krav at denne blir statlig ferjekai dersom rv. 19 fortsatt skal være riksveg.

Rv. 92 mellom Karasjok og rv. 93 er en viktig lenke i det overordnede transportnettet mellom Øst-Finnmark og Vest-Finnmark. Også flere gjennomgående godstransportruter benytter denne vegstrekningen, blant annet fra terminalene i Narvik, Tromsø og Alta til terminalen ved Tana bru, samt en stor del av fiskeeksporten fra Øst-Finnmark og sørover gjennom Finland. Det er altså grunnlag for å vurdere å beholde rv. 92 som riksveg også på strekningen mellom Karasjok og rv. 93. Dette er en strekning på 97 km. I dag er rv. 92 stamveg på strekningen Karasjok – riksgrensen mot Finland. Den økte nasjonale interessen for nordområdene forsterker argumentene for å beholde rv. 92 som riksveg ytterligere. Etter en samlet vurdering vil vi derfor foreslå at rv. 92 forblir riksveg på hele strekningen.

Til slutt omtales vegnettet i Oslo. Dagens stamvegnett i Oslo består av E6, E18, rv. 4, rv. 150 og rv. 190. På de indre delene av dette vegnettet går stamvegene i tunneler med kompliserte installasjoner og stor trafikkbelastning. Både drift og vedlikehold av disse tunnelene er meget kostbart og krever at tunnelene iblant må stenges for trafikk. Ved disse tilfeller må vesentlige trafikkmengder styres til andre ruter. Det er da naturlig å bruke Ring 1 som en alternativ rute for mer sentrumsrettet trafikk. Det er viktig at det finnes fysisk vegkapasitet og andre ressurser som kan ta hånd om denne trafikken. Ring 1 er i tillegg viktig for den interregionale kollektivtrafikken. Vi har ovenfor foreslått å beholde deler av Ring 1 som riksveg for å gi Oslo S /bussterminalen riksvegtilknytning. Med hensyn til betydningen av Ring 1 for den interregionale trafikken foreslår Statens vegvesen at vegen beholdes som riksveg på hele strekningen. Dette innebærer en forlengelse av riksvegnettet med knapt 4 km.

Totalt foreslår vi at 215 km øvrige riksveger beholdes som riksveger etter gjennomføringen av forvaltningsreformen på grunn av at de har en viktig interregional betydning.

4. Øvrige riksveger som er knyttet opp mot riksveger i nabolandene

I henhold til høringsnotatet skal øvrige riksveger som er knyttet opp mot riksveger i nabolandene, og som er en del av en utenlandsforbindelse med viktig nasjonal betydning, i utgangspunktet omklassifiseres til stamveg.

Følgende øvrige riksveger er knyttet opp mot riksveger i Sverige og Finland:

- Rv. 200 som går over i nyklassifisert riksveg mot Torsby (og videre mot Gävle)
- Rv. 26 som går over i rv. 62 på svensk side mot Karlstad
- Rv. 25 som går over i rv. 71 på svensk side mot Malung og Borlänge
- Rv. 218 som går over i rv. 70 på svensk side mot Idre, Mora og Gävle
- Rv. 31 som går over i rv. 84 mot Funäsalen, Sveg og Hudiksvall
- Rv. 77 fra E6 ved Hestbrinken gjennom Junkerdalen mot Graddis og videre som rv. 95 mot Arvidsjaur og Skellefteå
- Rv. 893 fra E6 ved Neiden i Finnmark til regionveg 971 i Finland

Vi har vurdert om det er nødvendig at en riksveg i Sverige knyttes opp mot en riksveg i Norge, eller om det er tilstrekkelig at den knyttes opp mot en fylkesveg. Ut fra trafikantenes synspunkt kan det være gunstig at en statlig veg går over i en statlig veg på den andre siden grensen, både med hensyn til standard og skilting. Det kan også være gunstig med hensyn til samordning mellom de statlige vegmyndighetene og departementene i begge landene. Sverige har for eksempel nylig oppgradert länsvegen som gikk over i rv. 200 i Norge til riksveg fordi det diskuteres å etablere en tverrforbindelse fra Oslo/Gardermoen via Kongsvinger og Torsby til Gävle. Vår konklusjon er imidlertid at det er mulig å samordne innsatsen over grensen selv om vegene på norsk side er klassifisert som fylkesveger. Det er derfor ikke nødvendig at en riksveg i Sverige knyttes opp mot en riksveg i Norge. Saken er imidlertid ikke diskutert med svenske vegmyndigheter.

I høringsnotatet sies det at veger som er en del av en utenlandsforbindelse med viktig nasjonal betydning bør kunne beholdes som riksveg. Av de veger som nevnes ovenfor mener Statens vegvesen at først og fremst rv. 25 ved Trysil, rv. 77 gjennom Junkerdalen og rv. 893 ved Neiden har stor betydning for næringslivet og dermed har en viktig nasjonal betydning. Rv. 25 betjener et av Europas største vintersportområde (Trysil/Sälen) og har stor betydning ikke minst for reiselivsnæringen. Rv. 77 er viktig for næringslivet i Saltenregionen og gir rask forbindelse mot Sverige. Rv. 893 inngår i en hovedkorridor mellom Narvik og Murmansk og er en viktig godstransportrute mot utlandet. Den inngår også som prøvestrekning for 25,25 m lange vogntog. Statens vegvesen mener at disse tre utenlandsforbindelsene bør beholdes som riksveg ved gjennomføringen av forvaltningsreformen. Dette innebærer en utvidelse av riksvegnettet etter forvaltningsreformen med 134 km.

Når det gjelder rv. 200 fra Kongsvinger mot riksgrensen og Torsby har Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet mulighetene for eventuell forlengelse av E16, der rv. 200 vil inngå i en forlengt E16. Statens vegvesen er positive til en forlenging av E16 og anbefaler et alternativ fra Hønefoss via Gardermoen, Kløfta og Kongsvinger til Sverige. De ulike alternativene som Statens vegvesen har utredet vil bli vurdert i forbindelse med fremleggelsen av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019. Norske og svenske myndigheter skal i samarbeid følge opp saken videre. En omklassifisering til europaveg må formelt vedtas av UNECE (FNs økonomiske kommisjon for Europa). Vi legger foreløpig til grunn at rv. 200 beholdes som riksveg. Dette er en strekning på 40 km.

Fergesambandet Sandefjord – Strømstad har daglige avganger mellom Sandefjord og Strømstad og har utviklet seg til å bli et viktig samband mot Sverige og videre mot kontinentet. Trafikkmengden er ca. 740 biler/døgn med en tungbilandel på 7 prosent. Dette kan tale for at forbindelsen mellom E18 og Sandefjord ferjeterminal bør være riksveg som en del av en viktig utenlandsforbindelse. Det er en strekning på ca. 4 km. Med hensyn til at denne strekningen er kort, og at forbindelsen ikke er vesentlig viktigere enn andre

utenlandsforbindelser til riksveg i Sverige som vi gått inn for å klassifisere som fylkesveg, mener Statens vegvesen imidlertid at rv. 305 fra E18 til Sandefjord bør bli fylkesveg.

5. Ferjesamband

I henhold til høringsnotatet bør ferjesamband klassifiseres som den vegen de er en del av. Et ferjesamband som går mellom stamveg og øvrig riksveg, og som er øvrig riksvegferjesamband på overføringstidspunktet, bør normalt bli et fylkesvegsamband. Dette innebærer at mesteparten av alle riksvegferjesamband blir fylkesvegsamband. Spørsmålet er om det finnes ferjesamband som i dag er øvrig riksvegsamband, men som forbinder to stamveger. Statens vegvesen vil peke på to slike ferjesamband:

- Ferjesambandet Bodø – Moskenes som går mellom stamvegene rv. 80 og E10.
- Ferjesambandet Bognes – Lødingen som sammen med rv. 85 Lødingen – Kåringen (2,8 km) forbinder E6 og E10.

Næringslivet i de vestre deler av Lofoten benytter hovedsaklig sambandet Bodø – Moskenes for transport til jernbaneterminalen i Bodø. Nord-Norge er landet største produsent og eksportør av fisk og sjømat. Lofoten er stor både på produksjonen av ferskfisk og oppdrett og volumet er økende. Sambandet er også viktig for reiselivsnæringen og vurderes som et nøkkelsamband etter at Lofast er åpnet. Dette på grunnlag av at sambandet sammen med Lofast inngår i rundreiser gjennom Lofoten. En styrking av satsingen på turistvegene både på Helgeland, Lofoten, Vesterålen og Senja forsterker rollen som nøkkelsamband. Lofoten er å betrakte som en nasjonal merkevare i turistsammenheng. Ferjesambandet er i fartsområde 5 og krever spesialfartøy. Det er 2 ferjer på årsbasis og 3 om sommeren. I forbindelse med at sambandet skal ut på anbud i inneværende år, forutsettes økt ferjestørrelse noe som vil medføre store investeringer. Gassferje vurderes som aktuelt. Ut fra sambandet nasjonale betydning i turistsammenheng, viktighet for næringstransporter og kompleksitet, mener Statens vegvesen at sambandet bør beholdes som riksvegsamband. Det er imidlertid nødvendig å se videre på hvilken standard dette ferjesambandet bør ha. Statens vegvesen mener at dette sambandet er så spesielt at det ikke er mulig å opprettholde normal stamvegstandard i dette.

Ferjesambandet Bognes – Lødingen forbinder E6 og E10 via 2,8 km av rv. 85. Hovedtyngden av trafikken på sambandet er stamvegtrafikk mellom E6 og E10 mot Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms. Sambandet er av stor betydning for næringslivet i disse områdene. Statens vegvesen mener derfor at ferjesambandet og rv. 85 mellom Lødingen ferjekai og E10 bør beholdes som riksveg ved gjennomføringen av forvaltningsreformen.

I tillegg til disse to ferjesambandene foreslår vi at sambandet Moss – Horten beholdes som riksvegsamband. Dette forutsetter imidlertid at ferjekaien i Horten blir statlig, jf. pkt. 3.

Statens vegvesen ønsker også å drøfte et beredskapsaspekt i forbindelse med ferjesamband. Langs først og fremst E39 er det mange fjordkryssinger, og en del tidligere ferjesamband er avløst av bruer og undersjøiske tunneler. De tidligere ferjekaiene er til en viss grad holdt i stand slik at de kan brukes dersom bruene eller tunnelene må stenges midlertidig. Slike kaier kan også fungere som reservekaier hvis det blir problemer i et ferjesamband. Statens vegvesen mener det trengs en ordning der det blir mulig å sette opp ekstrapasitet på alternative ferjestrekninger dersom stamvegen blir stengt over lengre tid. Det er få og lange omkjøringsmuligheter hvis E39 blir stengt. Med hensyn til dette bør det vurderes å la noen

beredskapskaier være statlige etter gjennomføringen av forvaltningsreformen. Vi har ikke gjort en fullstendig gjennomgang av dette behovet, men noen eksepler kan belyse situasjonen:

- *Rennfasttunnelene*: Det er bygd ny ferjekai på Mekjarvik som beredskap for strekningen Mortavika – Arsvågen. Denne kaien bør vurderes beholdt som statlig.
- *Bømlaffjordtunnelen*: Denne tunnelen var stengt i en måned i 2007, og det ble satt opp ferje over fjorden. Det kan trenges ytterligere vedlikehold i tunnelen. For å kunne sette opp ferje på strekningen må ferjekaien ved Valevåg holdes i stand. Det går ikke trafikk til denne kaien i dag. En måte å sikre at kaien holdes i stand er å la kaien med tilknytningsveg være statlig.
- *Nordhordalandsbrua*: Nordhordalandsbrua går over Salhusfjorden. På sørsiden er Steinestø fergekai og på nordsiden er Knarvik fergekai fortsatt brukbare som reservekaier. Hvis ikke fylkeskommunen tar ansvar for at disse kaiene holdes i stand, må staten gjøre dette.

6. Gang- og sykkelveger

I henhold til høringsnotatet skal gang- og sykkelveger som staten har ansvar for langs øvrige riksveger overføres til fylkeskommunene, mens gang- og sykkelveger langs stamvegene vil forbli et statlig ansvar. Utenfor byer og større tettsteder synes dette kriteriet å være tydelig og ukomplisert. I byer og tettsteder der det ofte kan være hensiktsmessig å etablere gang- og sykkelvegene på andre steder enn direkte langs stamvegene, blir situasjonen mer komplisert.

Statens vegvesen har i 2003/2004 utarbeidet og vedtatt retningslinjer for statens ansvar for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder. I henhold til disse retningslinjene tar statens ansvar utgangspunkt i dagens riksvegansvar som gir Statens vegvesen fullt ansvar for sykkeltrafikk langs og på tvers av riksvegen (kryssinger). Sykkelvegen kan legges langs annen trasé enn langs riksvegen, hvis det gir best løsning. Statens del av hovednettet for sykkel bør ha omtrent samme omfang som riksvegnettet i byen/tettstedet. For sykkeltraséer langs riksvegen har staten vedlikeholdsansvaret. Der lenker i hovednettet går på eller langs fylkesveger eller kommunale veger, vedlikeholdes disse av fylkeskommunene eller kommunen. Med mindre tilpasninger bør retningslinjene kunne brukes også etter forvaltningsreformen. De prinsipper som gjelder for riksveger i dag vil bli gjeldende for det nye riksvegnettet etter forvaltningsreformen.

7. Videre arbeid

Statens vegvesens forslag sendes på høring til bl.a. fylkeskommunene. Kort tid etter høringen vil Statens vegvesen kunne presentere et endelig forslag for Samferdselsdepartementet. Når beslutning om klassifisering er tatt, vil Statens vegvesen gjøre mer detaljerte studier av grenselinjene mellom riksveg og øvrig vegnett i den grad dette trengs. Vi vil også peke på at framtidige endringer i vegnettet eller viktige målpunkter (for eksempel endrede terminallokaliseringer) kan innebære løpende behov for fornyet vurdering av grenselinjen mellom det statlige, fylkeskommunale og kommunale vegnettet.