



Innst. 116 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:22 S (2011–2012)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Dagfinn Høybråten, Line Henriette Hjemdal og Geir Jørgen Bekkevold om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprojekter

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om mer effektive planprosesser og nedkorting av tiden det tar å planlegge ny vei.»

For nærmere begrunnelse for forslaget vises til dokumentet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til

representantforslaget om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprojekter, og vedlagte uttalelse fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 25. november 2011, i saken.

Komiteen deler forslagsstillernes bekymring over at planleggingsprosessene tar uforholdsmessig lang tid, og vil presisere nødvendigheten av at planleggingstida må kortes ned, og planprosessene effektiviseres.

Komiteen stiller seg bak initiativene Samferdselsdepartementet har tatt for å effektivisere planprosessene, og imøteser resultatet av blant annet Vegdirektoratets prosjekt «Effektivisering av planlegging» og andre tiltak som gjennomføres av samferdselsetatene for å korte ned planleggingstida.

Komiteen er derfor tilfreds med svaret fra Samferdselsdepartementet, der også statsråden påpeker at det tar for lang tid å realisere veg- og jernbaneprojekter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener planleggingstiden for ny vei er altfor høy. Flertallet viser til at det i dag tar i gjennomsnitt ni år å planlegge ny vei. Selv etter at det er fattet beslutning om et nytt veiprojekt, er det fortsatt langt frem før veien står ferdig. Det er en rekke formelle planprosesser som skal gjennomføres, med politisk behandling både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Flertallet mener det er nødvendig å effektivisere planprosessene. Planleggingstiden må kortes ned og prosessen må effektiviseres samtidig som hensynet til demokrati, miljø og rettssikkerhet ivretas. Flertallet mener det trengs en ny tilnærming til hvordan en planlegger, prosjekterer, bygger og drifter veiene.

Flertallet viser til at offentlige riks- og fylkesveier skal igjennom en omfattende planprosess før bygging. I planprosessen vil ofte forsinkelser oppstå som følge av uenigheter om trasévalg og finansieringsmodell. En rekke potensielle konflikter må ryddes av veien mellom lokale myndigheter og veiforvaltning, mellom miljø- og jordverninteresser og utbyggerinteresser, mellom de politiske partiene i kommunestyrene, med hensyn til naboene, bilistene og næringslivets interesser.

Flertallet peker på at det er et stort avvik mellom transportbehovene i befolkningen og næringsliv og veistandard. Regjeringen anerkjenner dette som en av hovedutfordringene i transportpolitikken og skriver i Nasjonal transportplan 2010–2019 at Norge over tid har fått et økende gap mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen. Flertallet mener et sentralt premiss for å møte utfordringene på veiene er tidshorizonten for planlegging av ny vei. Det er nødvendig å øke planinnsatsen på offentlige veier for å redusere gapet mellom transportbehov og veistandard. Flertallet mener økt bruk av statlig plan er av tiltakene som bør vurderes. Flertallet mener videre at staten må samkjøre og koordinere de ulike etatenes interesser i langt større grad, og på en mer effektiv måte, enn i dag.

Flertallet mener det er nødvendig med en fornyelse og effektivisering av samferdselssektoren. Flertallet mener redusert planleggingstid for nye veiprojekt må være sentralt i denne fornyelsen.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om mer effektive planprosesser og nedkorting av tiden det tar å planlegge ny vei.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at statsråden påpeker at tilstrekkelig kapasitet og kompetanse er en forutsetning for en effektiv planprosess. Disse medlemmer vil derfor uttrykke bekymring for at Høyre foreslår store kutt i drifta i Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Jernbaneverket, og Fremskrittspartiet i Samferdselsdepartementets driftsbudsjett. Dette vil ha alvorlige konsekvenser for disse etatenes muligheter til å effektivisere planprosessene, og disse medlemmer frykter at dette vil føre til at prosessene vil ytterligere forsinkes som et resultat av dette.

Disse medlemmer foreslår:

«Dokument 8:22 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Dagfinn Høybråten, Line Henriette Hjemdal og Geir Jørgen Bekkevold om mer effektive plan-

prosesser for raskere realisering av nye veiprojekter – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge trenger bedre veier og bedre jernbane, men utbyggingen forhindres av at planleggingsprosessen tar altfor lang tid. En oversikt fra Statens vegvesen viser at planprosessen tar ni år, hvorav hele fire år på kommunedelplan. Ofte tar det enda lenger tid. Disse medlemmer mener derfor at det er nødvendig med tiltak som kan redusere planleggingstid, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap.

Disse medlemmer mener at lokale myndigheter har for stor makt i planlegging av store vei- og jernbaneprosjekter. Planleggingen av den høytrafikkerte pendlerveien rv. 4 nord for Oslo har blitt en parodi på det norske systemet der kommuner kan trenere prosjekter i det uendelige. Veien skulle ha vært ferdig i 2009, men man har fortsatt ikke blitt enige om hvor veien skal gå. Uenighet mellom kommuner og stat om hvor veien skal gå, fører dessuten ofte til store kostnadsøkninger, fordi kommunene gjerne ønsker dyrere løsninger enn det som er rasjonelt. Vegvesenet har innimellom gått med på fordyrende løsninger for å få prosjekter gjennomført, for eksempel ny firefelts vei i Vestfold mellom Sky og Bommestad. Det er flere eksempler på små kommuner midt i en transporttrasé som har ønsket å legge veien andre steder enn de omliggende kommunene. En slik liten kommune vil i så måte ha stor innflytelse på en regional viktig trasé og kan trenere en utbygging i mange år. Disse medlemmer ønsker en planprosess der de overordnede nasjonale hensyn tillegges avgjørende vekt.

Disse medlemmer viser til at det allerede i dag er mulig å hoppe over den mest tidkrevende delen av planprosessen, gjennom en bestemmelse i plan- og bygningsloven § 6-4. Disse medlemmer viser til at da Stortinget i 1992 vedtok at Gardermoen skulle bli hovedflyplass for Østlandsområdet, hadde man ikke tid til å vente i årevis på å få ferdig den vanlige planleggingsprosessen for Gardermobanen. Derfor valgte man å bruke statlig reguleringsvedtak på flere parseller, der kommunene fikk uttale seg, men ikke hadde det endelige ordet. Erfaringene med statlig regulering er så gode at man har valgt å bruke statlig regulering på bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Disse medlemmer mener at statlig regulering burde ha vært hovedregelen ved bygging av vei og jernbane av nasjonal betydning, slik de to tidligere Ap-statsrådene Kjell Opseth og Matz Sandman tok til orde for i en kronikk i Aftenposten 12. februar 2008.

Disse medlemmer viser til at det finnes en rekke statlige instanser som kan stoppe og/eller for-

hindre veibygging, gjennom å komme med innsigelser til reguleringsplanene. Dette gjelder blant annet Riksantikvaren, Fylkeslandsbruksstyret, Fylkesmannens miljøavdeling og Sametinget. I saker med uenighet opptrer Miljøverndepartementet ved miljøvernministeren som overdommer. Disse medlemmer ønsker å begrense muligheten til innsigelser.

Siden 2003 har man måttet benytte ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag (KS2). I 2005 ble det innført et nytt element i planprosessen gjennom innføring av ekstern kvalitetssikring av konseptvalg i tidlig planfase (KS1), for statlige investeringer over 500 mill. kroner. Disse medlemmer mener at KS1 og KS2 strengt tatt ikke er nødvendig på strekninger der bruk av bil som transportmiddel er det eneste logiske.

Disse medlemmer viser til at Stortinget hvert fjerde år tar stilling til Nasjonal transportplan, som er en detaljert plan over planlagte infrastrukturprosjekter kommende tiårsperiode. Partiene på Stortinget har mulighet til å gjøre endringer i planen, både på detaljnivå og overordnet nivå, gjennom innstillingen komiteen avgir. Til tross for at prosessen munner ut i en detaljert transportplan som blant annet Statens vegvesen konkretiserer i sine handlingsprogram, følger det ingen bevilgninger med planen. Det detaljerte planverket kombinert med usikre bevilgninger gjør det svært vanskelig til enhver tid å prioritere de prosjektene som gir mest effekt for pengene. Bak Nasjonal transportplan ligger en svært lang og kostbar planprosess, og derfor kan det være nærliggende å stille spørsmål om nødvendigheten av en slik tung planlegging hvert fjerde år. Samfunnet gjennomgår ikke så store forandringer på så kort tid, og av denne grunn burde det ikke være behov for en slik omfattende plan, men heller en revisjon av de nødvendige handlingsprogrammene i løpet av hver stortingsperiode. Disse medlemmer ønsker i utgangspunktet en planperiode på 25 år.

Disse medlemmer påpeker at man i Sverige har lyktes med å skille infrastruktur og politikk, slik at Vägverket fordeler veibevilgningene etter faglige og etterprøvbare kriterier, mens den svenske regjeringen og Riksdagen kun trekker opp de store linjene i politikken. Slik unngår man at enkeltprosjekter blir gjenstand for hestehandel mellom partiene. Det bør være mulig å organisere prosessen på en mer profesjonell måte også i Norge, gjennom bindende bevilg-

ningsvedtak og en avpolitisert planprosess. Disse medlemmer har tidligere tatt opp dette i Representantforslag (2009–2010). Disse medlemmer viser til at dette også er tatt opp i Difis rapport 2011:10 «Transportinfrastruktur i Sverige, Finland og Danmark – Forvaltning og organisering». Disse medlemmer mener at det også kan være naturlig å overlate mer av planleggingen til entreprenørene. Dersom man vet at det er behov for en vei fra A til B, vil entreprenøren i mange tilfeller ha minst like gode forutsetninger til å si noe om hvor traseen bør gå, som det offentlige planleggere har. Disse medlemmer viser til sine forslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2012 i Innst. 13 S (2011-2012):

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av Nasjonal transportplan.»

«Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på samtlige utbyggingsprosjekter på riksveinettet og jernbanenettet.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksveitbygging.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2012–2040.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at eksterne kvalitetssikringsrapporter for store statlige investeringsprosjekter offentliggjøres straks de foreligger.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:22 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Dagfinn Høybråten, Line Henriette Hjemdal og Geir Jørgen Bekkevold om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprosjekter – vedlegges protokollen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til merknadene og representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen fremme sak om mer effektive planprosesser og nedkorting av tiden det tar å planlegge ny vei.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. desember 2011

Knut Arild Hareide

leder

Anne Marit Bjørnflaten

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 25. november 2011****Dokument 8:22 S (2011-2012) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Dagfinn Høybråten, Line Henriette Hjemdal og Geir Jørgen Bekkevold om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye vegprosjekter**

Jeg viser til brev av 16.11.2011 vedlagt ovennevnte representantforslag.

Jeg har flere ganger påpekt at det tar for lang tid å realisere veg- og jernbaneprosjekter.

Den lange planleggingstiden er et resultat av mange ulike delprosesser som involverer flere sektorer, forvaltningsnivå og myndigheter. Det totale plan-systemet omfatter både kvalitetssikring av store prosjekter og planlegging etter plan- og bygningsloven. Når den gjennomsnittlige planleggingstid for store veg- og jernbaneprosjekter er nærmere ti år, i flere tilfeller mer enn femten, må det gjøres noe for å få til mer effektive planprosesser, samtidig som en ivaretar krav til kvalitet, åpenhet, medvirkning og demokratiske prosesser.

Tilstrekkelig kapasitet og kompetanse er avgjørende for en effektiv planprosess. Jeg vet at både Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeider for å sikre nødvendig kapasitet og øke kompetansen.

Som jeg tidligere har orientert Stortinget om i ulike sammenhenger, arbeider Vegdirektoratet med et prosjekt som kalles ”Effektivisering av planlegging”. Arbeidet er i utgangspunktet avgrenset til det som er mulig å gjøre av endringer uten store endringer i rammeforutsetningene, og handler derfor i stor grad om interne forbedringsmuligheter i Statens vegvesen. Men prosjektet skal også peke på eventuelle behov for endringer i eksterne rammeforutsetninger, som for eksempel organisatoriske endringer eller lovendringer. Prosjektet er organisert som et internt forprosjekt i Statens vegvesen som skal avsluttes i 2011 med forslag om oppfølgende tiltak.

Selv om vegvesenets prosjekt blir viktig for videre arbeid med effektivisering av planprosesser, har jeg tatt initiativ til en idédugnad om kortere planleggingstid: Dato for idédugnaden er 28.november i år. Det er viktig at alle aktører må se på sin egen rolle og vurdere hva som kan gjøres for å effektivisere planprosessen. Derfor har jeg invitert berørte departement og etater, kommunesektoren og konsulentene i Finansdepartementets ordning for ekstern kvalitetssikring.

Jeg vil prioritere arbeidet for å korte ned planleggingstiden og komme tilbake til Stortinget når det pågående arbeidet er avsluttet.

