



Innst. S. nr. 184

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:43 (2005-2006)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om å etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, basert på statlige tilskudd og låneordning til fylkeskommunene."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 10. mai 2006 fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saken.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener at en høy standard på fylkesvegnettet er viktig. Som forslagsstillerne peker på, representerer fylkesvegnettet store verdier for samfun-

net samt at en høy standard på fylkesvegene er en viktig premiss for næringsvirksomhet i distriktene.

Flertallet har merket seg at etterslepet på fylkesvegnettet er stort og at det er behov for midler til å utføre nødvendig vedlikehold. Flertallet vil vise til at fylkeskommunene har ansvaret for vedlikeholdet på fylkesvegnettet. Flertallet vil således peke på at fylkeskommunene selv må prioritere vedlikehold på fylkesvegnettet opp mot andre oppgaver under sine egne ansvarsområder innenfor de tilgjengelige budsjettmidlene.

Flertallet har merket seg at forslagsstillerne foreslår en tredeling mellom statlig tilskudd, statlig lån og fylkeskommunal egenfinansiering med en ramme på 10 mrd. kroner over fem år for å dekke inn etterslepet på fylkesvegnettet, og at det er en forutsetning at fylkeskommunene deltar. Forslaget vil medføre at fylkeskommunene må binde opp betydelige midler, i størrelsesorden 666 mill. kroner årlig over en periode på fem år. Dette er midler som må prioriteres på bekostning av andre oppgaver i fylkeskommunene.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen prioriterer å styrke økonomien for kommunene og fylkeskommunene. Gjennom statsbudsjettet for 2006 fikk kommunesektoren et betydelig løft, og Regjeringen har gjennom kommuneproposisjonen for 2007 varslet at opptrappingen vil fortsette. Flertallet mener at romsligere økonomiske rammer gjør det mulig for fylkeskommunene å forbedre vedlikeholdet av fylkesvegene.

Flertallet går inn for at Dokument nr. 8:43 (2005-2005) vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at det er behov for økt satsing på fylkesvegnettet. Disse medlemmer viser i denne forbindelse til at store

deler av fylkesvegnettet ikke er dimensjonert etter dagens trafikk. Disse medlemmer vil således peke på at også trafikkøkningen gir et ekstra behov for oppgradering av fylkesvegnettet. Disse medlemmer viser til at det betydelige etterslepet og trafikkøkningen vil ha store konsekvenser for trafikksikkerheten.

Disse medlemmer vil peke på at fylkeskommunene i dag mottar overføringer fra staten over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Disse overføringene fastsettes årlig i forbindelse med statsbudsjettet. Disse medlemmer mener at overføringer fra Samferdselsdepartementet øremerket til vedlikehold på fylkesvegene vil bryte med dagens prinsipper om ansvarsforhold i forvaltningen. Disse medlemmer mener at forslaget vil fungere som en begrensende faktor i lokaldemokratiet ettersom deler av fylkeskommunale budsjetter vil bli båndlagt.

Disse medlemmer viser til at fylkeskommunene har ansvar for fylkesvegnettet, men at det ser ut til at fylkene ikke greier å håndtere oppgradering og vedlikehold på egen hånd innen tilgjengelige økonomiske rammer.

Disse medlemmer ber derfor Regjeringen om å komme tilbake med en plan for hvordan de vil løse utfordringen på fylkesvegnettet.

Disse medlemmer vil derfor foreslå:

"Stortinget ber Regjeringen om å komme tilbake med en plan for hvordan de vil løse utfordringen på fylkesvegnettet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til bakgrunnen for forslaget i Dokument nr. 8:43 (2005-2006).

Disse medlemmer vil peke på at svært mye av transportarbeidet innenfor vare- og tjenestesektoren i Norge foregår på fylkesvegene. Fylkesvegene har vesentlig lavere standard enn riksvegnettet, og variasjonene i standard og vedlikehold er store fra fylke til fylke.

Disse medlemmer vil vise til at alderen på fylkesvegnettet er anslått til nærmere 40 år basert på alderen for installasjoner som bruer, og at det vedlikeholdsmessige etterslepet er beregnet til 10,8 mrd. kroner pr. 1. januar 2004 (ref. rapport: Morten Wright Hansen/Vegdirektoratet/veg-kapitalen.net). Vedlikeholdsetterslepet for et vegobjekt er i samme kilde definert som

"... kostnaden ved å bringe objektet fra sin nåværende tilstand til et definert tilstandsnivå slik at objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over en normal levetid."

Disse medlemmer vil peke på at driftskostnader ikke er en del av etterslepet.

Disse medlemmer viser også til nye tall fremlagt av Opplysningsrådet for Vegtrafikken og som er utarbeidet i samarbeid med Vegdirektoratet. Tallene viser etterslep i vedlikehold av fylkesveger på mer enn 11,5 mrd. kroner i 2006.

Disse medlemmer vil peke på at etterslepet har resultert i at de forhold som møter transportsektoren,

som driver verdiskaping på vegene i hele Norge, preges av veger hvor kantene raser ut, hvor det ikke er plass til passering, hvor det er dype og farlige furer i vegen og hvor asfaltdekket er totalt utslitt. Dårlig vegdekke og generelt lav standard på fylkesvegene påfører brukerne store ekstra transportkostnader og økt fare for trafikkulykker.

Disse medlemmer vil videre peke på at fylkesvegene representerer i seg selv betydelige samfunnsmessige og økonomiske verdier, og at denne vegkapitalen fremstår som en investering i forfall. Det er verken økonomisk eller samfunnsmessig forsvarlig å la verdier i de størrelser vi her snakker om, gjennomgå en økonomisk og bruksmessig forvitring. Likevel har dette pågått gjennom mange år. Det kan virke som om vedlikehold av slik investert kapital kun anses som en ren utgiftspost i statsbudsjettet. Nedslitt dekke betyr i neste omgang nedkjøring av selve veglegemet, og dramatisk økte kostnader til fremtidig rehabilitering.

Disse medlemmer viser til at vegdirektør Olav Søfteland i et foredrag i januar 2006 pekte på at det heller ikke på 2006-budsjettet er tilstrekkelige vedlikeholdsmidler. Vegdirektøren tok til orde for å overføre ressurser til drift og vedlikehold fra investeringsbudsjettet. Dette illustrerer med all mulig tydelighet den alvorlige situasjonen vegnettet som helhet er i.

Disse medlemmer peker på at etter en hard vinter med mye uvær er situasjonen også at fylkesvegnettet krever ekstra drift og vedlikeholdsinnsats for å unngå ytterligere etterslep. Disse medlemmer viser til at mens det i forslag til Revidert statsbudsjett for 2006 er foreslått ekstra midler i skadeutbedring etter uvær/ekstremvær for deler av riksvegnettet, må fylkeskommunene som ansvarlig for vedlikehold på fylkesveger, dekke slike ekstra utgifter selv.

Etter disse medlemmers syn er det ikke rimelig å forvente at fylkeskommunene skal kunne dekke opp et vedlikeholdsetterslep på over 11 mrd. kroner innenfor egne ordinære budsjetterammer. Disse medlemmer mener derfor staten må bidra på ulike måter og har i sitt forslag skissert en av flere mulige løsninger; en tiltakspakke der kostnadene dekkes med 1/3 statlig tilskudd, 1/3 statlig lån med rentekompensasjon og 1/3 egenfinansiering fra fylkeskommunene. Vedlikeholdspakken forutsettes å ha en ramme på inntil 10 mrd. kroner fordelt over 5 år. Disse medlemmer understreker at en slik ordning er tenkt som en frivillig ordning. Den må om nødvendig også vurderes mot/suppleres med alternative ordninger dersom denne tiltakspakken ikke fører til en betydelig opprustning av den viktige delen av den nasjonale vegkapitalen som fylkesvegnettet utgjør. En slik alternativ/supplerende ordning kan være en kombinasjon av statlig tilskott og statlige lån.

Disse medlemmer viser til at ordning med rente/avdragsfrie lån er etablert for opprustning av skolebygg. Ordningen som er uten tilskott, har resultert i at mer enn 12 mrd. kroner er brukt til slik opprustning i perioden f.o.m. 2002 t.o.m. 2006. Disse medlemmer peker på at kommuner og fylkeskommuner tydelig har vært villig til å ta på seg de forpliktelser som ligger i låneordning med forutsetning om tilbakebetaling

over 15 år for å sikre nødvendig opprustning av skolebygg. Disse medlemmer legger til grunn at fylkeskommunene vil være villig til å satse på oppgradering av eget vegnett basert på en ordning som i tillegg til gunstige lånevilkår fra staten også inneholder 1/3 tilskott.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene, basert på statlige tilskudd og låneordning til fylkeskommunene."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen om å komme tilbake med en plan for hvordan de vil løse utfordringen på fylkesvegnettet.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene, basert på statlige tilskudd og låneordning til fylkeskommunene.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:43 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om å etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene - vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. juni 2006

Per Sandberg
leder

Borghild Tenden
ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 10. mai 2006

Dokument 8:43 (2005-2006) Forslag fra repr. Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om å etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene

Jeg viser til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 14. mars 2006 med vedlegg.

Det foreslås i Dokument 8:43 (2005-2006) å etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene basert på statlige tilskudd og låneordning til fylkeskommunene. Forslaget baseres på at kostnadene fordeles med 1/3 statlig tilskudd, 1/3 statlig lån med rentekompensasjon over 5 år og 1/3 egenfinansiering fra fylkeskommunene. Vedlikeholdspakken forutsettes å ha en ramme på inntil 10 mrd. kr fordelt over fem år som vurderes opp mot hvor stor andel av etterslepet som kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å ta igjen.

Jeg er klar over vedlikeholdsetterslepet på både riksvegene og fylkesvegene, og sammen med Statens vegvesen arbeider Samferdselsdepartementet kontinuerlig for utbedring av vegnettet. Vegvesenet har beregnet etterslepet for riksveger til å bli 14,5 mrd. 2006-kr pr. 1. januar 2007. Etterslepet har utviklet seg over mange år. Det er et klart mål å redusere etterslepet. Regjeringen økte derfor midlene til vegvedlikehold med 70 mill. kr i forhold til den forrige regjeringen sitt forslag i budsjettet for 2006. For fylkesvegene er etterslepet noe lavere. Med dagens bevilgningstakt vil etterslepet øke både for riksveger og fylkesveger.

Det økende etterslepet på vegnettet medfører ulemper for trafikantene, både i form av flere ulykker, økt reisetid og høyere transportkostnader for øvrig. Der som vedlikeholdet ikke utføres til rett tid, viser erfaringer at skadene blir mer omfattende og kostnadskrevende å reparere på et senere tidspunkt. Dersom utviklingen fortsetter kan det i verste fall bli aktuelt med restriksjoner for trafikken i form av redusert tillatt aksellast og/eller telerestriksjoner, eller det må brukes store beløp til vedlikehold på korte strekninger.

Fylkesvegens bæreevne og geometri er ofte langt under det som kreves for tungtrafikk. Følgene av dette

blir at vegdekkene fort blir ujevne og med betydelige telehiv i perioder av året. Andelen med tillatt aksellast på 10 tonn er nå om lag 55 pst. på fylkesvegnettet. Tilsvarende andel for riksvegnettet er om lag 96 pst. Dette kan medføre at fylkesvegnettet som ikke er åpnet for 10 tonn, blir mer belastet enn de er tillatt for.

Fylkeskommunene har i dag kostnadsansvaret for investeringer, vedlikehold og drift av fylkesvegnettet, og har brukt om lag 1 400 mill. kr pr. år som et gjennomsnitt i femårsperioden 2000-2004 til drift og vedlikehold.

Forslaget om tredeling av pakken på inntil 10 mrd. kr hvor 1/3 gis som tilskudd, 1/3 som statlig lån over fem år og 1/3 egenfinansieres av fylkeskommunene, innebærer at fylkeskommunene må binde opp til sammen 666 mill. kr årlig over en periode på fem år ut over det som nyttes i dag. Det er således et betydelig løft i forhold til dagens forbruk (øking på nesten 50 pst.) fylkeskommunene her inviteres til å bli med på over en femårsperiode, og som vil måtte prioriteres opp mot andre tiltak som fylkeskommunene har ansvaret for.

Det har tidligere vært statlige tilskuddsprogram for forsterkninger av fylkesveger, store fylkesvegprosjekt, trafiksikkerhetstiltak og tilskudd for økt slitasje når det ikke innføres begrensninger i tillatt aksellast i teleløsningen. Alle tidligere tilskuddsordninger er avvirket enten fordi behovet de var ment å dekke ikke lenger er til stede, eller at midlene nå inngår i de rammer fylkeskommunene får som bl.a. skal benyttes på fylkesvegnettet. Ingen av disse midlene er imidlertid øremerket til fylkesvegnettet.

Regjeringen prioriterer å styrke økonomien for kommunene/fylkeskommunene. Dette har Regjeringen allerede vist gjennom statsbudsjettet for 2006 hvor kommunesektoren fikk et betydelig økonomisk løft på flere milliarder kroner. Gjennom dagens budsjettssystem med store økninger i midlene til kommunesektoren ønsker Regjeringen at også fylkesvegnettet skal styrkes. Det er imidlertid opp til fylkeskommunene å prioritere midler til fylkesvegnettet ut fra de totale midlene som er til disposisjon.