



Innst. 353 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:60 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om konsekvensutredning av kystriksveiene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«I

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

II

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Troms.

III

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Nordland.

IV

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Sogn og Fjordane.»

Det vises til dokumentet for nærmere grunngiving av forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten,

Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Trond Helleland, 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 og til vedlagte uttalelse, daterert 7. mai 2013, fra Samferdselsdepartementet v/ statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser for øvrig til behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å påpeke at mye av nøkkelen for å få til robuste, funksjonelle og mangfoldige byer og større og mindre tettsteder er basert på en foretting av eksisterende bosettingsmiljø. Et effektivt vegnett som betjener dette behovet, er en forutsetning for dette både hva angår biltransport, gods-transport og kollektivtrafikk. Et effektivt og sikkert vegnett vil utgjøre ryggraden i et slikt tilbud, ikke minst i de forslagene som her blir tatt opp, hvor fraværet av jernbane er vesentlig og på de fleste steder total.

Disse medlemmer viser til viktigheten av at byer, lokalsentre og tettsteder i distriktene knyttes opp til hovedlinjer i transport, kollektivsystemer og hverandre. Store deler av vegnettet i Sogn og Fjordane og

Nord-Norge ble opprinnelig bygget for å frakte fisk og andre verdier til resten av landet og er i dag dårlig tilpasset bosettingsmiljø, tettsteder og byer. Slik disse medlemmer ser det, forsterkes avstandsulemper og konkurranseevnen når dagens transportlinjer ikke ivaretar samfunnets endrede strukturer og behov gjennom en tilrettelagt fortetting hvor tiden som blir brukt til å forflytte seg fra A til B, blir tillagt langt større verdi enn distansen. Felles for prosjektene og forslagene er at de vil stå for en fortetting av ulike byer, tettsteder og kompetansemiljøer som vil kunne styrke bosetting og utvikling innenfor alle områder i næringslivet. Samtidig vil det gi det enkelte menneske langt større valgmuligheter og frihet.

Disse medlemmer ønsker en konsekvensutredning slik at de ulike strekninger kan bli vurdert, knyttet opp til kostnader og nyttige samfunnseffekter. Det kan her vises til at avstanden mellom Båtsfjord og Vardø vil bli redusert fra 275 km til 85 km. Også Kvalsund–Korsfjord–Alta vil bli betydelig kortere. En slik vei vil også kunne bli et alternativ når Sennalandet er stengt mellom Alta–Kvalsund og Hammerfest.

I Sogn og Fjordane vil avstanden i regionen bli redusert til 45 minutter, og det vil skapes et felles arbeidsmarked for 45 000–50 000 mennesker.

Disse medlemmer har merket seg at departementet og statsråden forholder seg til forslaget som om forslaget er en trussel overfor forvaltningsreformen. Det problematiseres over forholdet riksveg, fylkesveg og hvilke kriterier som legges til grunn for å klassifisere disse. Disse medlemmer vil påpeke at ingen noen gang vil kunne bli i stand til å kunne bygge ut noe som helst med den tilnærmingen som departementet her legger for dagen.

Disse medlemmer viser til høringene i NTP som avdekker at med dagens nivå fra regjeringens side i overføringer til veg og vegvedlikehold i fylkeskommunene, vil det ta mer enn femti år før etterslepet på vedlikeholdet er hentet inn i fylkeskommunene. Disse medlemmer vil påpeke at utviklingen på standard og vedlikehold på veg de neste femti årene ikke er blitt tatt med i et slikt regnestykke. Slik disse medlemmer ser det, vil det derfor være helt nødvendig med en statlig finansiering av kystriksvegene. Disse medlemmer viser til at det i dette tilfelle kun er snakk om konsekvensutredning, som ikke har noe med en forvaltningsreform å gjøre.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.»

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Troms.»

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Nordland.»

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Sogn og Fjordane.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Troms.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Nordland.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Sogn og Fjordane.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

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

vedtak:

Dokument 8:60 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om konsekvensutredning av kystriksveiene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2013

Knut Arild Hareide

leder

Anne Marit Bjørnflaten

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden
til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 7. mai 2013****Dok 8:60 S (2012-13) representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om en konsekvensutredning av kystriksvegene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn- og fjordane**

Jeg viser til brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen 10. april 2013, vedlagt representantforslag 8:60 S (2012-2013) om en konsekvensutredning av kystriksvegene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane.

Jeg vil bemerke at de vegstrekningene som stortingsrepresentantene omtaler i representantforslaget i all hovedsak er fylkesveger. Det er derfor litt uklart hva som menes med forslaget. Det kan enten oppfattes som et forslag til å utrede en omklassifisering til riksveg sammen med tiltak for å utbedre standarden, eller som et forslag til å utrede tiltak på fylkesvegene for å få en mer sammenhengende kystveg med enhetlig standard.

Stortinget har i sammenheng med forvaltningsreformen vedtatt kriterier for klassifisering til riksveg, jf. St.prp. nr. 72 (2008-2009). De foreslåtte kystvegstrekningene oppfyller ikke kriteriene for å klassifiseres som riksveg. Ettersom de aktuelle vegene i all hovedsak er fylkesveger, er det fylkeskommunene som må ta et eventuelt initiativ til og beslutning om å utrede og bygge ut en mer sammenhengende kystveg. Slike lokale initiativ om sammenhengende kystveg er tatt i Sogn og Fjordane, men ikke i de andre fylkene. Hvis det skal gjøres utredninger også i Finnmark, Troms og Nordland, må det være fylkeskommunenes oppgave og ansvar.

For øvrig vises det til at regjeringen legger til grunn en satsing på fylkesvegnettet i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023. Fylkesvegnettet er en viktig del av det totale vegnettet i

Norge, og utgjør etter forvaltningsreformen over 44 000 km, til sammenligning utgjør riksvegnettet noe over 10 000 km. Fylkesvegnettet har i dag varierende tilstand, standard og trafikkmengder, og det er utfordringer knyttet til framkommelighet og trafiksikkerhet.

Gjennomføringen av forvaltningsreformen i 2010 hvor fylkeskommunene overtok de fleste riksveger som ikke var stamveger, er fulgt opp fra statens side med vesentlig økte bevilgninger til fylkeskommunene. Rammetilskuddet til fylkeskommunene ble økt med 1 mrd. kr utover rammeoverføringen fra Samferdselsdepartementets budsjett. I tillegg kommer midlene som regjeringen har satt av til rassikring på fylkesvegnettet, om lag 500 mill. kr årlig etter 2010. I Nasjonal transportplan 2010-2019 ble det også opprettet en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Det ble lagt til grunn en årlig låneramme på 2 mrd. kr, og med kompensasjon til fylkene for den tilhørende rentebelastningen.

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 økes bevilgningene til fylkeskommunene ytterligere. Det er regjeringens vurdering at fylkeskommunene ikke vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet uten ekstraordinær statlig finansiering. På denne bakgrunnen vil regjeringen styrke rammetilskuddet slik at fylkene kan fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Rammen settes til 10 mrd. kr i perioden, og vil være del av det fylkeskommunale rammetilskuddet på Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. I tillegg legges det opp til en årlig tilskuddsramme til rassikring på fylkesvegnettet, og nær 2,3 mrd. kr til inngåtte forpliktelser i rentekompensasjonsordningen.

