



STORTINGET

Innst. 241 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:119 S (2017–2018)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Heidi Greni, Siv Mossleth, Ivar Odnes og Willfred Nordlund om eit statleg vedlikehaldsprogram for fylkesvegnettet

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet vert følgjande forslag fremja:

«Stortinget ber regjeringa utarbeide eit program for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Programmet skal skissere ein opptrappingsplan for fylkesvegvedlikehald med forslag til finansieringsmodellar og organisering som skal gje auka vedlikehald og etterslepsreduksjon på fylkesvegnettet.»

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, frå Høgre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og leiaren Helge Orten, frå Framstegspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, frå Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, frå Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og frå Venstre, Jon Gunnes, syner til at stortingsrepresentantane Heidi Greni, Siv Mossleth, Ivar Odnes og Willfred Nordlund 30. januar

2018 fremja eit forslag om eit statleg program for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Programmet skal skissere ein opptrappingsplan for fylkesvegvedlikehald med forslag til finansieringsmodellar og organisering som skal gje auka vedlikehald og etterslepsreduksjon på fylkesvegnettet.

Forslagsstillarane meiner situasjonen no er så alvorleg at det er behov for eit statleg program for å auke vedlikehaldet i samarbeid med fylka. Forslagsstillarane meiner programmet kan innrettast som ei tilskotsordning der staten løyver eigne midlar til formålet.

Komiteen viser til at transportetatane skreiv følgjande i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018–2029:

«Det er et betydelig forfall på fylkesvegnettet. Kostnaden knyttet til utbedring av kritisk infrastruktur som tunneler, bruer og ferjekaier er så omfattende at transportetatene mener det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesvegnettet.»

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til svarbrev frå statsråden frå 22. februar, der det vert understreka at rammefinansiering skal vere hovudmodellen for finansiering av kommunesektoren. Dette gjev rom for lokalt tilpassa løysingar, og slik sett er det den mest treffsikre ressursbruken. Rammefinansiering er også mindre administrativt krevjande både for staten og for det lokale nivået. Fleirtalet merkar seg at statsråden meiner at innføring av ei ordning i tråd med forslaget frå forlagsstillarane vil framstå som ei statleg overstyring av fylkeskommunane sitt folkevalde budsjettansvar.

Fleirtalet merkar seg i svarbrevet frå statsråden at regjeringa har vald å styrkje rammetilskotet til fylkeskommunane til fornying og opprusting av fylkesvegnettet med fordeling ut frå kjenneteikn ved vedlikehaldsetterslepet. Ramma for dette er sett til 15,6 mrd. kroner for planperioden 2018–2029. I budsjett for 2018 er det sett av 1 355 mill. kroner innanfor rammetilskotet til fylkeskommunane til fordeling til formålet. I tillegg mottok fylkeskommunane egne midlar til rassikring.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Venstre, er einige i at det betydelege vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet er ei stor utfordring, som krev at det blir iverksett tiltak med sikte på å redusere etterslepet på denne delen av vegnettet. Fleirtalet er også einige i at tunnelforskifta og påfølgjande minimum tryggleikskrav til visse tunnellar har auka utfordringane for landets fylkeskommunar. Fleirtalet syner til at forvaltningsreforma, som vart gjennomført med Senterpartiet i regjering i 2010, medførte at ansvaret for styring og kontroll med 17 000 km riksveg og fleire ferjesamband vart overført frå staten til fylkeskommunen. Dette var vegstrekningar med eit stort vedlikehaldsbehov, og reforma vart gjennomført utan å gi fylkeskommunen tilstrekkeleg auka løyvingar. Fleirtalet syner såleis til at forvaltningsreforma frå 2010 dermed ga fylkeskommunen meir veg å drifte, utan ekstra løyvingar til å ta vedlikehaldsetterslepet.

Fleirtalet syner til at gjeldande Nasjonal transportplan (2018–2029) inneber ei historisk satsing på samferdsel. Gjeldande NTP har ei ramme på 1 064 mrd. kroner og løyver såleis dobbelt så mykje til samferdsel som førre NTP, vedteken under ei raudgrøn regjering som Senterpartiet var ein del av. Vidare syner fleirtalet til at sitjande regjering har styrka løyvingane til fylkeskommunen, både i form av auka rammetilskot og øyremerka midlar til ras- og skredsikring. Sitjande regjering har for fireårsperioden 2014–2017 løyvd om lag 4 294 mill. kroner (nominelt) i midlar til å fornye og ruste opp fylkesvegane. Dette er vesentleg meir enn om lag 2 750 mill. kroner, som den raudgrøne regjeringa la til grunn i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023. Fleirtalet syner også til at det i gjeldande Nasjonal transportplan (2018–2019) er satt av 15,6 mrd. kroner til vedlikehald og fornying av fylkesvegnettet.

Fleirtalet er i likskap med statsråden betenkte over å innføre ei ordning i tråd med forslaget frå Senterpartiet, og er einige i at ei slik innføring vil framstå som ei statleg overstyring av fylkeskommunen sitt folkevalde budsjettansvar. Fleirtalet er einige i at rammefinansiering bør vere hovudmodellen for finansiering av kommunesektoren, då det gjev rom for lokalt tilpassa løysingar og meir treffsikker ressursbruk. Fleirtalet er einige med statsråden i at det ikkje bør innførast eit sys-

tem som kan tolkast som at fylkeskommunane i praksis vert sett under statleg administrasjon.

Fleirtalet meiner at dersom ein skal klare å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet, vil ei meir tenleg løysing vere å vurdere å innføre ei påskjøningsordning der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium. Fleirtalet syner vidare til Jeløya-plattformen, som slår fast at regjeringa vil vurdere korleis viktige eksportveggar, som omfattar både fylkesveggar og riksveggar, betre kan opprustast til å dekke næringslivet sitt transportbehov.

Fleirtalet fremjar følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa om å utgreie ei påskjøningsordning i samband med rullering av Nasjonal transportplan, der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium.»

«Stortinget ber regjeringa i samband med rullering av Nasjonal transportplan å kartleggje kva strekningar av fylkesvegane og riksvegane som er dei viktigaste eksportvegane, og i denne forbindelse vurdere korleis viktige eksportveggar betre kan opprustast til å dekkje næringslivet sitt behov.»

Status for fylkesvegnettet

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til at fylkesvegnettet er på 44 318 kilometer og riksvegnettet er på 10 581 km. I 2016 vart det nytta om lag 11 mrd. kroner til drift av riksvegane, mot 5 mrd. kroner til drift av fylkesvegnettet. Rekna i meter vert dette 1 040 kr/meter for riksveg og 133 kr/meter for fylkesveg. Desse medlemene meiner denne skilnaden syner kor alvorleg situasjonen er for fylkesvegane. Tala vitnar òg om at staten ikkje har følgd opp sin del av ansvaret når ein gav fylka ansvar for store delar av riksvegnettet, då ein ikkje har prioritert nok midlar til fylka etter overlevering.

Desse medlemene syner vidare til at forfallet på fylkesvegane er rekna til i overkant av 60 mrd. kroner, og at risikoen for å verta hardt skada eller drepen i trafikken er om lag 50 prosent høgare på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. Desse medlemene meiner etterslepet ikkje kjem av at fylka har vore dårlegare vegeigarar enn staten, men at dei økonomiske rāmene som er blitt stilte til disposisjon, er for låge til at fylka har hatt eit reelt val til å kunne prioritere vegane høgare.

Komiteens medlemmer fra Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til merknader fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, hvor de hevder at forvaltningsreformen fra 2010 er årsaken til det store etterslepet

på fylkesveier. Det er riktig at vedlikeholdsetterslepet var stort da fylkeskommunene tok over ansvaret, men det ble gitt økte bevilgninger, og fylkeskommunene hadde en plan og et realistisk mål for å gi innbyggerne trygge og gode veier. Disse medlemmer viser til at med dagens bevilgning øker vedlikeholdsbehovet med mellom 2,5 og 3 mrd. kroner årlig. Dagens regjering må ta ansvar for de siste 5 års utvikling på fylkesvegene. Når komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at dagens regjering har styrket fylkeskommunens økonomi, så er styrkingen lavere enn kostnadsveksten samt de krav fylkeskommunene har fått ved for eksempel å oppfylle tunnelsikkerhetsforskriften, økte kollektivutgifter og ikke minst manglende statlig bidrag ved akutt hendelser som flom og ras. Disse medlemmer viser også til at dagens regjering har redusert de regionale utviklingsmidlene til fylkeskommunen med 1,3 mrd. kroner årlig. Dette reduserer fylkeskommunenes handlingsrom ytterligere.

Om departementet si vurdering

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til at regjeringa i si vurdering av representantforslaget meiner rammetilskotet skal vere hovudmodellen for finansiering av kommunesektoren. Desse medlemmene er samde i det, men vil påpeike at rammetilskotet i hovudsak tek omsyn til folketal og demografi, og at etterslep på vegvedlikehald i dei ulike fylka i liten grad samsvarar med folketal og demografisk samansetjing. Rammetilskota tek heller ikkje omsyn til næringsaktivitet, og ofte er mange verksemdar innan blant anna fiske, landbruk og industri lokalisert langs fylkesvegar. Det er difor naudsynt med eit eige program som kan auke innsatsen på vedlikehald.

Vidare syner medlemmene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti til at departementet skriv at eit fylkesvegprogram vil verke som ei statleg overstyring av fylkestinga sine prioriteringar. Desse medlemmene er usamde i den vurderinga. Fylka må sjølve prioritere kva for vegstrekkjer som skal vedlikehaldast, sjølv om staten bidreg til finansieringa.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet meiner at ei naturleg samanlikning er bypakkeordningane, som er mindre demokratiske då ein der har lagt opp til ei porteføljestyring som ofte vert forvalta utanfor dei folkevalde organa. Desse medlemmene vil òg minne om at fylka ynskjer eit slikt program, og at ingen har ytra at det vert oppfatta som ei statleg overprøving.

Desse medlemmene vil òg syne til Senterpartiet sitt opplegg for kommunesektoren, der ein i statsbud-

sjettet for 2018 auka løyvingane til fylkeskommunane med 1,5 mrd. kroner, kor 1 mrd. kroner var sett av til fylkesvegane.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Innst. 206 S (2017–2018) fra energi- og miljøkomiteen, der Sosialistisk Venstreparti foreslår en vurdering av et «fond med formål om å gi fylkeskommuner økonomisk støtte når infrastruktur har blitt skadet som følge av flom, skred, oversvømmelse eller annen naturskade». Dette medlem merker seg at Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne er medforslagsstillere. Dette medlem støtter vurderingen av et slikt fond.

Dette medlem viser til at det er dårlig samsvar mellom ambisjonene for vedlikehold av fylkesveiene i Nasjonal transportplan og størrelsen på bevilgningene til regjeringen og nåværende stortingsflertall. Dette medlem mener det er helt nødvendig med et løft for fylkesvegnettet på vedlikehold og sikring av veiene, og støtter derfor forslaget om et statlig vedlikeholdsprogram. Dette medlem understreker imidlertid at et slikt program må innebære en opptrapping av midler til vedlikehold og sikring av veiene, men at det må vurderes ulike finansieringsmekanismer for å oppnå dette målet. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det ble foreslått å øke bevilgningene til vedlikehold betydelig. Dette medlem viser til at regjeringens vilje til å gjøre de veiene vi har, trygge og sikre, er mindre enn viljen til å bruke midler på store nye veiprosjekt. Dette medlem viser til at prosjektet fergefri E39 foreløpig er beregnet til minst 340 mrd. kroner ifølge fagetatens grunnlagsdokumenter til Nasjonal transportplan. Dette medlem mener en langt mer fornuftig pengebruk vil være å satse på nye fergeløsninger over fjordene og å bruke midlene på nettopp å ta igjen etterslepet som eksisterer i dag på blant annet fylkesveiene. På den måten vil en satsing på vedlikehold kunne gjøres uten å øke de samlede bevilgningene til veiprosjekter.

Høyring

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til at komiteen gjennomførte ei høyring i saka den 6. mars 2018. På høyringa stilte Buskerud, Hedmark, Hordaland, Møre og Romsdal, Nordland, Sogn og Fjordane og Troms fylkeskommunar. Elles deltok KS, Maskinentreprenørenes forbund (MEF), Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA), Treindustrien, Norskog, Trafikksikkerhetsforeningen, Opplysningsrådet for veitrafikken, Norges Lastebileier-Forbund og Norsk Motorcykel Union i høyringa. Alle desse ytra seg positivt til forslaget og hadde fleire tilleggsmoment som

desse medlemene meiner komiteen må merke seg i det vidare arbeidet.

Sogn og Fjordane, saman med dei andre «tunnelfylka» Hordaland og Nordland, påpeika manglande økonomisk oppfylling av tunneltryggleiksforskrifta. Fylka er uroa over at eit fleirtal i handsaminga av NTP vedtok at kompensasjonen til oppfølging av denne forskrifta stansar i 2019. I desse fylka er etterslepet i stor grad knytta til tunnelane. Til dømes så har Sogn og Fjordane 4,2 mrd. kroner i etterslep, og 2,6 mrd. av dette er knytte til tunnel.

Desse medlemene fremmar difor følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa utarbeide eit program for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Programmet skal skissere ein opptrappingsplan for fylkesvegvedlikehald med forslag til finansieringsmodellar og organisering som skal gje auka vedlikehald og etterslepsreduksjon på fylkesvegnettet.»

«Stortinget ber regjeringa forlengje kompensasjonen til å dekke kostnadane som følgje av tunneltryggleiksforskrifta til 2024.»

Desse medlemene syner òg til innspela som gjekk på at klimaendringar og klimarelaterte hendingar ofte medfører store uforutsette kostnader til reparasjon og strakstiltak for å sikre naudsynt framkome for folk og varer. Det same gjeld kostnader som følgjer av hendingar som til dømes tunnelbrann. Det vart etterlyst eit meir føreseieleg system for statleg kompensasjon i slike tilfelle.

Desse medlemene fremjar difor følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa etablere eit kompensasjonssystem for ekstraordinære hendingar på fylkesvegnettet.»

Forslag frå mindretal

Forslag frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa utarbeide eit program for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane. Programmet skal skissere ein opptrappingsplan for fylkesvegvedlikehald med forslag til finansieringsmodellar og organisering som skal gje auka vedlikehald og etterslepsreduksjon på fylkesvegnettet.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa forlengje kompensasjonen til å dekke kostnadane som følgje av tunneltryggleiksforskrifta til 2024.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa etablere eit kompensasjonssystem for ekstraordinære hendingar på fylkesvegnettet.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringa om å utgreie ei påskjøningsordning i samband med rullering av Nasjonal transportplan, der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium.

II

Stortinget ber regjeringa i samband med rullering av Nasjonal transportplan å kartlegge kva streknigar av fylkesvegane og riksvegane som er dei viktigaste eksportvegane, og i denne forbindelse vurdere korleis viktige eksportvegar betre kan opprustast til å dekkje næringslivet sitt behov.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. april 2018

Helge Orten

leiar

Solveig Sundbø Abrahamsen

ordførar

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 22. februar 2018****Dokument 8:119 S (2017-2018) - Representantforslag frå stortingsrepresentantane Heidi Greni, Siv Mossleth, Ivar Odnos og Willfred Nordlund**

Eg viser til brev av 9. februar i år, vedlagt representantforslag frå stortingsrepresentantane Heidi Greni, Siv Mossleth, Ivar Odnos og Willfred Nordlund om eit statleg vedlikehaldsprogram for fylkesvegnettet.

Framlegget går ut på å etablere eit eige program for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg, med ei tilskottsordning der staten løyver eigne midlar til formålet.

Vedlikehald av fylkesvegar er eit fylkeskommunalt ansvar. Det bør derfor vera ei fylkeskommunalt oppgåve å prioritere midlar til vedlikehald av fylkesveg, innanfor eigne budsjetttrammer. Det legg denne regjeringa til grunn, slik den raudgrøne regjeringa gjorde det. Regjeringa legg òg til grunn at rammefinansiering skal vera hovudmodellen for finansiering av kommunesektoren. Dette gjev rom for lokalt tilpassa løysingar og slik sett den mest treffsikre ressursbruken. Rammefinansiering er også mindre administrativt krevjande både for staten og for det lokale nivået. Innføring av ei ordning i tråd med forslaget frå forslagsstillarane vil framstå som ei statleg overstyring av fylkeskommunane sitt folkevalde budsjettansvar. Det har vore brei politisk semje om rammefinansiering som hovudmodell dei siste tiåra, og prinsippet er drøfta i mellom anna Meld. St. 12 (2011–2012) *Stat og kommune – styring og samspel* (jf. Innst. 270 S (2011–2012)) og i dei årlege kommuneproposisjonane.

I nasjonal transportplan for perioden 2014 – 2023 heiter det at det er "regjeringens vurdering at fylkeskommunene ikke vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, uten ekstraordinær statlig finansiering". På bakgrunn av det rådde regjeringa Stoltenberg II til å styrkja rammetilskottet slik at fylkeskommunane kunne fornya og rusta opp fylkesvegnettet. Ramma for dette vart sett til 10 mrd. kr for 10-årsperioden, som ein del av dei frie midlane til fylkeskommunane. Midlane skulle fordelast etter særskilte kriterium, basert på vedlikehaldsetterslep i den enkelte fylkeskommune. 2,75 mrd. kr skulle etter framlegget i nasjonal transportplan brukast til formålet i første fireårsperiode. I tråd med dette gjorde regjeringa Stoltenberg framlegg om å setja av 500 mill. kr til fordeling i statsbudsjettet for 2014.

Solberg-regjeringa delte vurderinga av at det var behov for midlar til å fornya og å rusta opp fylkesvegane. I sitt tilleggsframlegg til statsbudsjettet for 2014 auka Solbergregjeringa summen til særskilt fordeling for 2014 frå 500 mill. kr til 780 mill. kr. Den årlege summen til fordeling til dette formålet auka årleg i fireårsperioden, til 1 320 mill. kr i budsjettet for 2017. For fireårsperioden 2014 – 2017 er det løyvt om lag 4 294 mill. kr (nominelt) til fordeling til formålet. Det er vesentleg meir enn målsetjinga i nasjonal transportplan om 2 750 mill. kr.

Forslagsstillarane viser til framlegg i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan for 2018-2029. Der vert det rådd til å vurdere eit eige program for fornying av fylkesvegar. I grunnlagsdokumentet låg det ikkje inne midlar til fordeling gjennom inntektssystemet til fylkeskommunane, i tråd med det som var tilfelle for perioden 2014-2017. Regjeringa har på si side vald å halda fram med å styrkja rammetilskottet til fylkeskommunane til fornying og opprusting av fylkesvegnettet, med fordeling ut frå kjenneteikn ved vedlikehaldsetterslepet. Ramma for dette er sett til 15,6 mrd. kr for planperioden 2018-2029. I budsjettet for 2018 er det sett av 1 355 mill. kr innanfor rammetilskottet til fylkeskommunane for fordeling til formålet.

På bakgrunn av satsinga på å rusta opp og fornya fylkesvegnettet som alt ligg inne i rammetilskottet, og prinsippet om rammefinansiering av kommunesektoren, meiner eg det er mest føremålstenleg om systemet som gjeld i dag, vert oppretthalde, framfor å innføra eit system som kan tolkast som at fylkeskommunane i praksis vert sette under statleg administrasjon.

