



STORTINGET

Innst. 449 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:193 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Bengt Rune Strifeldt og Morten Stordalen om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til et program for å redusere vedlikeholdsetterlepet på fylkesveinettet. Programmet skal skissere en opptrappingsplan for vedlikeholdet der etterslepet for både veier, bruer og tunneller reduseres. Det etableres en forpliktende finansieringsmodell uten bruk av bompenger.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling

Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 193 S (2022–2023) om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet, samt statsrådets svarbrev av 26. april 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at fylkesveiene er viktige hverdagsveier for arbeidstakere og familier, og viktige industri- og næringsveier for verdiskaping i hele landet vårt. Komiteen viser til at fylkesveinettet til sammen har en lengde på 44 000 kilometer. Til sammen utgjør de en essensiell del av Norges infrastruktur. Fylkesveiene representerer store verdier i infrastruktur som fellesskapet har bygd opp over tid. Å ta vare på disse verdiene, denne infrastrukturen og veikapitalen blir en stadig viktigere oppgave i en moderne transport- og kommunikasjonspolitikk.

Komiteen understreker at selv om det er den enkelte fylkeskommune som har ansvar for sine veier, er det et nasjonalt problem når det blir et større antall dødsulykker på fylkesveiene per kjørte kilometer, enn på andre veier. På samme måte er det av nasjonal betydning at næringslivet og eksportrettet industri har tilgang på vedlikeholdt infrastruktur. Dette gjelder uavhengig av om veieieren er staten eller en fylkeskommune, da arbeidsplassene i industrien og inntektene de skaper, kommer hele landet til gode. Komiteen understreker derfor at et fylkesveinett som gjør det mulig for arbeidstakere å komme på jobb, og å frakte råvarer og utstyr inn til næringslivet og ferdigvarer ut, er av stor betydning for landet som helhet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, understreker videre at i en helhetlig tenkning for både klima, natur og økonomi, er det en god prioritering av samfunnets ressurser å ta vare på det man har av infrastruktur. Derfor vil flertallet løfte dette perspektivet for transport- og kommunikasjonspolitikken fremover.

Flertallet viser videre til forslag fremmet i Innst. 374 S (2022–2023), jf. Dokument 8:182 S (2022–2023) om å ta vare på veiene vi har:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterlepet på riksvei og på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene, og komme tilbake med forslag til Stortinget som del av Nasjonal transportplan.»

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til tall blant annet fra Trygg Trafikk, som dokumenterer at det er flere dødsulykker på fylkesveinettet enn på andre veier per kjørte kilometer. Over lengre tid har det over statsbudsjettene blitt investert mye i større, nye anlegg på riksveinettet sammenliknet med ressursbruken som har gått til vedlikehold av vår transportinfrastruktur. Særlig på fylkesveinettet har det over lengre tid bygd seg opp et større vedlikeholdsetterlep. Dette flertallet viser til at dette har medført at standarden generelt har blitt bedre på riksveinettet sammenlignet med fylkesveinettet. Noen steder har standardforskjellene blitt så store at det å kjøre på riksveier og enkelte fylkesveier oppleves som vesensforskjellig. Dette skyldes blant annet at fylkeskommunene relativt sett har hatt begrensede midler til veivedlikehold og utbedring, når de også blant annet skal sørge for et godt videregående skoletilbud i alle deler av fylkene og et godt tannhelsetilbud.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det ikke er tilstrekkelig å løfte perspektivet om å ta bedre vare på infrastruktur, men at det må bevilges tilstrekkelig ressurser til å gjøre dette til virkelighet. Det elendige vedlikeholdet av veinettet og i særlig grad fylkesveiene, er den største trafikksikkerhetsutfordringen vi har. Disse medlemmer mener det ikke er en motsetning mellom å bygge nye firefelts hovedveier og samtidig sørge for et godt veidekke på veien man allerede har. Dette er et spørsmål om prioritering og disse medlemmer vil ha slutt på sløsingen med offentlige midler og sørge for å prioritere kjerneoppgavene. I en situasjon der staten aldri har tjent mer

pengen fremstår regjeringens signaler om at veisektoren skal tappes for ressurser som fullstendig uholdbar. Vedlikeholdsetterlepet på fylkesveiene er enormt, og det er et behov at staten bidrar til å løse oppgaven samtidig som fylkene selv må sørge for å bruke mer penger på veiene, som er en kjerneoppgave.

Disse medlemmer mener at et statlig vedlikeholdsprogram for å trappe opp veivedlikeholdet på fylkesveiene med en forutsigbar finansieringsmodell vil kunne snu den uheldige utviklingen for kvaliteten på fylkesveiene. Det er også en forutsetning at ansvaret for vedlikehold og nødvendige utbedringer på fylkesveiene ikke skal veltes over på bilistene gjennom bompenger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til et program for å redusere vedlikeholdsetterlepet på fylkesveinettet. Programmet skal skissere en opptrappingsplan for vedlikeholdet der etterslepet for både veier, bruer og tunneller reduseres. Det etableres en forpliktende finansieringsmodell uten bruk av bompenger.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett for 2023 der Venstre foreslo å øke bevilgningene til vedlikehold av fylkesveinettet med 100 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag til et program for å redusere vedlikeholdsetterlepet på fylkesveinettet. Programmet skal skissere en opptrappingsplan for vedlikeholdet der etterslepet for både veier, bruer og tunneller reduseres. Det etableres en forpliktende finansieringsmodell uten bruk av bompenger.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:193 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve,

Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Bengt Rune Strifeldt og Morten Stordalen om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. mai 2023

Erling Sande

leder

Nils Kristen Sandtrøen

ordfører



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/886-3

26. april 2023

Svar på dokument 8:193 S (2022-2023) om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet

Jeg viser til brev av 13. april 2023 om representantforslag 193 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Bengt Rune Strifeldt og Morten Stordalen om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet.

Representantene fremmer følgende forslag: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag til et program for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Programmet skal skissere en opptrappingsplan for vedlikeholdet der etterslepet for både veier, bruer og tunneller reduseres. Det etableres en forpliktende finansieringsmodell uten bruk av bompenger.»

I regjeringens politiske plattform, Hurdalsplattformen, er det tatt inn et punkt der vi sier at regjeringen vil:

- Utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene.

Oppfølgingen av dette punktet er i gang. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å koordinere en ny kartlegging av tilstanden på fylkesvei, i samarbeid med fylkeskommunene. Arbeidet ble startet opp i 2022. Departementet har bedt vegvesenet om å arbeide med sikte på å levere et oppdatert kunnskapsgrunnlag i forbindelse med neste stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP), som etter planen skal legges frem våren 2024 og gjelde for perioden 2025-2036.

Ansvar for det offentlige veinettet er i dag delt mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. Fylkeskommunene har et selvstendig ansvar for finansiering, utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveiene sine. Hoveddelen av finansieringen av fylkesvei skjer i dag gjennom frie midler over inntektssystemet for fylkeskommunene. Vedlikeholdsbehovet på fylkesvei er ett av kriteriene som inngår i kostnadsnøkkel for fordeling av midler til fylkeskommunene. I tillegg kommer noe finansiering over øremerkede tilskudd og brukerbetaling.

Deler av rammetilskuddet til fylkeskommunene blir gitt etter særskilt fordeling som går frem av tabell-C i inntektssystemet. Der er det bl.a. ordninger som gjelder opprusting og fornying av fylkesvei og ras- og skredsikring av fylkesvei. Fylkeskommunene får også kompensert merutgiftene til nødvendig oppgradering i forbindelse med krav i forskrift av 10.12.2014 nr. 1566 om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) over tabell-C i inntektssystemet.

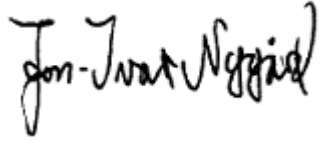
I tråd med prinsippene for regionalt folkevalgt selvstyre bør det, innenfor de oppgavene som fylkeskommunen har ansvaret for, være opp til fylkeskommunen selv å bestemme hvordan tjenestetilbudet skal utformes til det beste for innbyggerne. Rammefinansiering gir fylkeskommunene handlingsrom til selv å bestemme hvordan deres samlede oppgaver skal løses og bør være hovedprinsippet for all finansiering av kommunesektoren. Øremerking innebærer at det er staten som definerer behovene og prioriteringene, ikke fylkeskommunene slik systemet for rammestyringen legger til grunn. Om midlene til fylkesvei i større grad gis som øremerkede tilskudd reduseres fylkeskommunenes mulighet til å gjøre en hensiktsmessig disponering av sin oppgaveportefølje. Samtidig fører øremerkede tilskudd til betydelige forvaltningskostnader gjennom dokumentasjons- og rapporteringsplikter både i stat og kommuner.

Statens vegvesen forvalter i dag eksisterende øremerkede tilskuddsordninger rettet mot fylkesvei over statsbudsjettet (Jf. kap. 1320, post 64 og 65). Erfaringene viser at det er store mindreforbruk og forsinket fremdrift i de fylkeskommunale prosjektene. Det er eksempler på at prosjekter i liten grad er modne nok på tidspunktet for søknaden. I noen tilfeller bidrar også selve innretningen av øremerkede tilskudd, med flere forvaltningsledd og formalkrav, til å forsinke oppstart av prosjektene. Det er også krevende å dokumentere at øremerkede tilskudd kommer i tillegg til, og ikke istedenfor, fylkeskommunenes bruk av egne midler til formålet.

Jeg viser til arbeidet som nå er satt i gang, i samarbeid med fylkeskommunene, med kartlegging og planer for å redusere vedlikeholdsetterlepet på fylkesveiene i forbindelse med neste NTP 2025-2036. Jeg mener dette er tiltak som vil bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget og legge grunnlag for politiske prioriteringer av vedlikehold på fylkesveinettet innenfor NTP 2025-2036.

Jeg vurderer det ikke som hensiktsmessig å foreslå nye øremerkede tilskuddsordninger rettet mot fylkesvei nå.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård

Kopi

Statens vegvesen

