



Dokument nr. 8:43

(2005-2006)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik,
Per Sandberg og Bård Hoksrud

Forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om å etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene

Til Stortinget

BAKGRUNN

Svært mye av transportarbeidet innenfor vare- og tjenestesektoren i Norge foregår på fylkesveiene. Fylkesveiene har vesentlig lavere standard enn riksveinettet, og variasjonene i standard og vedlikehold er store fra fylke til fylke.

Alderen på fylkesveinettet er anslått til nærmere 40 år basert på alderen for installasjoner som bruer, og 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 veiobjekt 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."

Driftskostnader er ikke en del av etterslepet.

Hovedkonklusjonen er at selv om det totale vedlikeholdsmessige etterslepet er mindre på fylkesveinettet enn på riksveinettet målt i kroner, er tilstanden relativt sett dårligere på våre fylkesveier. (Kilde: NAF - "På riktig vei"). Forslagsstillerne mener det er viktig å fokusere på disse veiene i tillegg til riksveinettet, som vil bli tatt opp i separat sak.

Nedenfor er det vist til en oppstilling av hvordan etterslepet i vedlikehold fordeler seg pr. fylke og på veielementer:

Fylke	Veilengde	Tunneler	Grøfter, kummer osv.	Vei	Veitstyr og miljøtiltak	Broer og kaier	Totalt etterslep
Østfold	1 005	0,0	31	360	35	10	436
Akershus	1 119	2,3	16	314	49	97	478
Oslo	0	0,0	0	0	0	0	0
Hedmark	2 534	0,0	109	635	63	42	849
Oppland	2 058	0,1	0	723	7	53	784
Region Øst	6 716	2,4	156	2 032	154	203	2 547
Buskerud	1 169	0,6	28	645	46	21	740
Vestfold	678	0,0	5	202	8	15	229
Telemark	1 100	0,6	0	543	20	35	598
Aust-Agder	992	0,9	36	322	9	26	394
Vest-Agder	1 288	1,1	100	234	0	24	359
Region Sør	5 227	3,1	168	1 947	82	121	2 321

Fylke	Veilengde	Tunneler	Grøfter, kummer osv.	Vei	Veiutstyr og miljøtiltak	Broer og kaier	Totalt etterslep
Rogaland	1 808	8,7	72	562	165	128	936
Hordaland	1 761	15,0	59	901	109	98	1 182
Sogn og Fjordane	1 426	8,2	5	470	0	84	567
Region Vest	4 995	31,9	137	1 933	275	310	2 686
Møre og Romsdal	1 775	4,3	69	236	31	121	461
Sør-Trøndelag	1 610	0,6	70	258	48	62	438
Nord-Trøndelag	1 771	0,1	112	289	40	41	482
Region Midt	5 156	4,9	251	783	119	224	1 381
Nordland	2 578	1,9	118	514	90	109	833
Troms	1 774	7,7	72	497	56	107	740
Finnmark	623	0,1	26	194	20	29	268
Region Nord	4 975	9,7	216	1 205	166	244	1 841
Totalt	27 069	52,0	928	7 899	795	1 101	10 775

(Kilde: Morten Wright Hansen/Vegdirektoratet/veikapitalen.net)

Etterslepet har resultert i at de forhold som møter transportsektoren - som driver verdiskaping på veien i hele Norge - preges av veier hvor kantene raser ut, hvor det ikke er plass til passering, hvor det er dype og farlige furer i veien og hvor asfaltdekket er totalt utslitt. Dårlig veidekke og generelt lav standard på fylkesveiene påfører brukerne store ekstra transportkostnader og økt fare for trafikkulykker.

Fylkesveiene representerer i seg selv betydelige samfunnsmessige og økonomiske verdier, og denne veikapitalen fremstår som en investering i forfall. Det er verken økonomisk eller samfunnsmessig forsvarelig 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 veilegemet, og dramatisk økte kostnader til fremtidig rehabilitering.

Vegdirektør Olav Søfteland har i et foredrag i januar 2006, etter at det heller ikke på 2006-budsjettet er tilstrekkelige vedlikeholdsmidler, tatt til orde for å overføre ressurser til drift og vedlikehold fra investeringsbudsjettet. Dette illustrerer med all mulig tydelighet den alvorlige situasjonen veinettet som helhet er i.

Vurdering

Opprustning av veier er en investering for verdiskaping, konkurranseevne og sikkerhet. Tiltaket vedlikeholder veikapitalen, bedrer fremkommeligheten og hindrer ulykker. Samlet gir dette en høy samfunnsøkonomisk avkastning, som ikke anses å stå tilbake for passive finansplasseringer i utenlandske aksjer og obligasjoner av statens midler. Forslagsstiller-

ne har merket seg at verdien av Statens pensjonsfond - Utland (tidligere Statens petroleumsfond) ved inngangen til 2006 er hele 265 mrd. kroner høyere enn Finansdepartementet i 2003 anslo det ville være på dette tidspunkt. Man finner det på denne bakgrunn vanskelig å akseptere en stadig fallende standard på veinettet, som foruten å koste samfunnet store summer, koster liv.

Forslagsstillerne mener det må igangsettes tiltak for å påbegynne innhenting av det enorme etterslepet i vedlikeholdet, og uansett hindre at etterslepet får utvikle seg videre. Fylkesveiene har en helt sentral rolle i verdiskapingen i distriktene, og er en viktig premisse for næringslivets muligheter til lønnsom drift utenfor hovedferdselsårene. Fylkesveienes tilstand varierer med fylkenes egne prioriteringer langs administrative grenser som av brukerne vil oppfattes som kunstige. Det bør derfor nå tas et helhetlig statlig ansvar for å starte innhenting av det skadelige, farlige og økonomisk lite gunstige etterslepet næringsliv og privatbrukere av fylkesveiene sliter med.

Stortinget gjorde våren 2004 vedtak om Nasjonal transportplan (NTP), som forutsatte en økning på 1 mrd. kroner pr. år sammenlignet med 2005-budsjettet. Dette ble også stilt i utsikt i uttalelser fra dagens Stoltenberg II-regjering (Soria Moria-erklæringen):

"- øke satsingen på veger, både til investering, drift og vedlikehold, i tråd med stortingsflertallets vedtak i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan").

For 2006 ble det bevilget en fjerdepart av denne milliarder, iht. opplysninger fra vegdirektøren.

Det er utførlig dokumentert et reelt etterslep i vei-vedlikeholdet og de konsekvenser dette har, i de kilder som er vist til foran. Innsatsen som skal til for å

rette på disse uverdige forhold, bør starte omgående som et statlig, helhetlig prosjekt med deltakelse fra de enkelte fylker.

Forslagsstillerne viser i denne sammenhengen til ordningen med statlige lån via fylkesmennene, og statlige bevilgninger til rentekompensasjon, slik det er gjort for skolebygg. Dette er en finansieringsordning som fungerer godt, og som det er bred politisk enighet om. Det vises til at det på skolebygg er brukt ca. 12 mrd. kroner fra staten over en 5-årsperiode. Også en prosjektfinansiering i form av lån fra statens egne fond bør kunne være aktuelt å vurdere i et slikt tiltak.

Det anses helt nødvendig å få på plass et statlig investeringsprogram for forsert vedlikehold av fylkesveiene, som ledd i en dugnad hvor også fylkeskommunene forutsettes å delta. Forslagsvis kan dette skje ved 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. kroner - vurdert opp imot hvor stor andel av etterslepet det beregnes samfunnsøkonomisk lønnsomt å ta igjen - fordelt over 5 år.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

9. mars 2006

