



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/817-3

21. april 2023

**Svar på dokument 8:182 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene  
Mona Fagerås og Kirsti Bergstø, om ta vare på veiene vi har**

Jeg viser til brev av 30. mars 2023 om representantforslag 182 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø, om ta vare på veiene vi har. Representantene fremmer tre forslag. Jeg vil nedenfor kommentere de enkelte forslagene nærmere.

1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene og komme tilbake med forslag til Stortinget i løpet av 2024.

Dette forslaget ligger svært nær to av punktene i regjeringens politiske plattform, Hurdalsplattformen, der vi sier at regjeringen vil:

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

Oppfølgingen av disse punktene er i gang, og vil etter planen inngå i kommende stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP). Regjeringen har besluttet å fremskynde, neste NTP slik at denne etter planen skal legges frem våren 2024 og gjelde for perioden 2025-2036.

For å kunne utarbeide helhetlige og forpliktende planer for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene, er det behov for et oppdatert kunnskapsgrunnlag om tilstanden på

veinettet. Som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 foretok Statens vegvesen kartlegginger av hvor mye det ville koste å fjerne vedlikeholdsetterslepet (forfallet) på både riks- og fylkesveinettet. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å sette i gang med 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 arbeidet med neste NTP. Departementet har også bedt Statens vegvesen om å foreslå en overordnet plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene som kan inngå i neste NTP.

Jeg er glad for at representantene fra SV i likhet med regjeringen er opptatt av å ta vare på veiene vi har. Jeg legger til grunn at det vil være tilstrekkelig at planer for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene blir behandlet i NTP 2025-2036. Jeg mener derfor at det ikke er behov for noe eget vedtak nå om å legge frem forslag til Stortinget i løpet av 2024.

2. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2024 beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet av å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene og legge dette til grunn for prioriteringene i Nasjonal transportplan.

Statens vegvesen har i dag ingen metodikk for å beregne samlet samfunnsøkonomisk lønnsomhet av redusert vedlikeholdsetterslep på veiene, men etatens retningslinjer og normaler for drift og vedlikehold av riksveier bygger på samfunnsøkonomiske betraktninger. I Statens vegvesens standard for drift og vedlikehold av riksveger (Håndbok R610) er vedlikeholdskrav satt enten basert på en samfunnsøkonomisk analyse, eller betingelser om at vei og utstyr skal fungere som forutsatt.

Vedlikehold utføres for å ta vare på og bevare veinettet gjennom den forutsatte levetiden. For store veiprojekter blir det gjort samfunnsøkonomiske beregninger i tilknytning til investeringsbeslutningen. I analysene forutsettes det at drifts- og vedlikeholdstiltak gjennomføres for å opprettholde veiens funksjon. Drifts- og vedlikeholdsinnsatsen baseres derfor ikke på egne spesifikke samfunnsøkonomiske analyser, men det forutsettes at drift og vedlikehold gjennomføres på fastlagt nivå for å realisere nytten av investeringen.

På noen områder der drift og vedlikehold kan gjennomføres på flere alternative kvalitetsnivåer er det også aktuelt å beregne samfunnsøkonomisk nytte. For eksisterende versjon av vedlikeholdsstandarden er det gjennomført slike analyser for å bestemme kvalitetsnivået for de mest kostnadskrevene områdene som veidekker og vinterdrift.

Vedlikeholdsetterslep kan ha et stort spekter av konsekvenser. Deler av forfallet på veiene kan øke risikoen for direkte konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet, mens noe forfall vil gi økte drifts- og vedlikeholdskostnader på sikt.

Statens vegvesen har følgende prioritering i sin utførelse av vedlikehold:

- a) Rette opp skader som kan føre til at veien blir akutt trafikkfarlig eller at fremkommeligheten reduseres vesentlig
- b) Rette opp skader og slitasje som kan få konsekvenser for trafiksikkerhet og fremkommelighet
- c) Rette opp skader som kan være starten på en akselererende skadeutvikling der tiltakskostnadene kan bli svært store dersom ingenting gjøres
- d) Gjennomføre tiltak som forlenger levetid og reduserer fremtidig vedlikeholdskostnader slik at nåverdi av vedlikeholdskostnader blir lavere

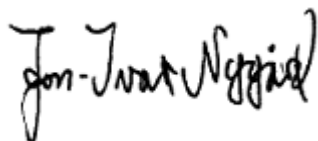
Jeg mener det bør være tilstrekkelig om planene for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene som etter planen skal inngå i NTP 2025-2036, kan utarbeides i tråd med ordinære retningslinjer og normaler for drift og vedlikehold, som bygger på samfunnsøkonomiske betraktninger. Det vil være krevende både metodisk og tidsmessig å legge til grunn samlet samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prioriteringene av dette i NTP 2025-2036.

3. Stortinget ber regjeringen utrede og legge fram forslag til en regel for statens veibudsjetter innen statsbudsjettet for 2024, som skal sikre at vedlikehold prioriteres høyere, og at vedlikeholdsetterslepet reduseres.

God veiforvaltning krever forutsigbarhet og tilstrekkelig høy vedlikeholdsinnsett. Dette kan best skje ved at både staten og fylkeskommuner prioriterer vedlikeholdsinnsetten i langsiktige planer og i de årlige budsjettene.

Jeg mener arbeidet som nå er satt i gang med kartlegging og planer for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene i forbindelse med neste NTP 2025-2036, er et eksempel på tiltak som vil styrke kunnskapsgrunnlaget og legge grunnlag for politiske prioriteringer av vedlikehold. Jeg vurderer det ikke som hensiktsmessig å lage regler som overstyrer politisk styring på dette området.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

**Kopi**

Statens vegvesen