



STORTINGET

Innst. 374 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:182 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å ta vare på veiene vi har

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «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.
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.
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.»

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 representantforslaget om å ta vare på veiene vi har.

Komiteen viser videre til statsrådens svarbrev av 21. april 2023, som følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen merker seg at intensjonen i forslaget er å sikre at vedlikehold prioriteres høyere, og at vedlikeholdsetterslepet reduseres.

Komiteen merker seg videre at statsråden i sitt svarbrev viser til det pågående arbeidet med å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på både fylkesvei og riksvei, og til arbeidet med å få på plass et oppdatert kunnskapsgrunnlag om tilstanden på veinettet. Et slikt oppdatert kunnskapsgrunnlag vil foreligge og kunne inngå i arbeidet med neste Nasjonal transportplan.

Komiteen viser til at det gjennom årene har bygget seg opp et betydelig vedlikeholdsetterslep på norske veier. Infrastruktur som er viktig i folks hverdag og for næringsliv og arbeidsplasser over hele landet, forfaller. Komiteen mener vedlikehold er viktig fordi det sikrer et framkommelig og trafikksikkert veinett. Manglende vedlikehold av veinettet har mange negative konse-

kvenser. Det øker ulykkesrisikoen, gjør at veiene oftere må stenges og gjør at veiene forfaller enda raskere.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, fremmer følgende forslag:

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

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det koster å vedlikeholde veiene våre, men vil påpeke at det er mye dyrere å la være. Jo lenger man venter med å vedlikeholde, desto større blir regninga. Det er en stor samfunnsøkonomisk gevinst ved å vedlikeholde infrastrukturen, men den synliggjøres ikke i dagens nasjonale transportplan.

Dette flertallet vil særlig peke på etterslepet på vedlikehold av fylkesveier, som er svært stort. Dagens NTP har en altfor dårlig satsing på dette. I dag brukes kun hver femte veikrone på å ta vare på de veiene som allerede finnes. Det er kartlagt at behovet for å dekke etterslepet er enormt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser i den forbindelse til det pågående arbeidet med kartlegging av tilstanden på fylkesveiene og en overordnet plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene.

Disse medlemmer peker på at regjeringspartiene har en tydelig formulering i Hurdalsplattformen både om å ta bedre vare på de veiene vi har, og om å lage en forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveier, og sammen med fylkeskommunene en tilsvarende plan for fylkesveier og rassikring. Disse vil bli behandlet i Nasjonal transportplan tidlig i 2024.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener noe av det viktigste som kan gjøres for bedre trafiksikkerhet, er å sørge for et godt veidekke samt bygge ut ny møtefri firefeltsvei på veistrekninger som bygger landsdeler sammen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener at det må satses mer på samferdsel enn hva sittende regjering legger opp til. Dette gjelder å ta vare på eksisterende vegnett, men også å bygge nytt der vi må. Disse medlemmer mener likevel dette arbeidet best gjøres gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP), noe som også sikrer demokratiske og

transparente prosesser rundt prioriteringer av infrastruktur i Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at alle trafikanter taper på det elendige veivedlikeholdet. Konsekvensene er flere trafikkuhell og dårligere fremkommelighet. Disse medlemmer vil også vise til følgende formulering fra statsrådets svarbrev:

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

Disse medlemmer merker seg denne erkjennelsen av at det dårlige veivedlikeholdet har negative konsekvenser for trafiksikkerheten, og mener det er skuffende at regjeringen ikke velger å styrke veivedlikeholdet. Disse medlemmer viser til at staten aldri har tjent mer penger eller vært rikere; samtidig velger regjeringen å tappe ressurser fra veisektoren. Dette er alvorlig med tanke på at antallet ulykker er økende, og at forhold ved veiens kvalitet ofte er en medvirkende årsak ved ulykker.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sin regjeringstid sørget for sammenhengende utbygging av ny trafiksikker firefeltsvei samtidig som vedlikeholdsetterslepet i veisektoren ble redusert. Disse medlemmer mener også at dette er trafiksikkerhetsarbeid som har effekt, fremfor Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen som erstatter veiinvesteringer med symbolske reguleringer av trafikantene. Disse medlemmer vil videre vise til Fremskrittspartiets prioritering av veivedlikehold og rassikring i statsbudsjetter for 2023, der det ble satt av 1 ekstra vedlikeholdsmilliard til riksveiene, samt 400 mill. kroner ekstra øremerket til vedlikehold av fylkesveier. Dette ville ha gitt redusert vedlikeholdsetterslep i veisektoren og bedre trafiksikkerhet. Disse medlemmer vil utvikle vedlikeholdsetterslepet og mener at den største utfordringen er på fylkesveinettet. Den rød-grønne regionreformen som i 2010 overførte mange veier fra riks- til fylkesveier, har en betydelig del av skylden for dette. Disse medlemmer vil ha et statlig vedlikeholdsprogram for veisektoren med øremerkede midler for å redusere vedlikeholdsetterslepet i samarbeid med fylkene.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til Representantforslag 193 S (2022–2023) om å opprette et slikt statlig vedlikeholdsprogram, som er til behandling i komiteen, hvor det fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til et program for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Programmet skal skissere en opptrap-

pingsplan for vedlikeholdet der etterslepet for både veier, bruer og tunneller reduseres. Det etableres en forpliktene finansieringsmodell uten bruk av bompenger.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener det er tverrpolitisk enighet om at det trengs mer penger til veivedlikehold. Likevel er det fortsatt lite som skjer. Disse medlemmer mener derfor at det trengs regelverk som forplikter politikerne til å bruke tilstrekkelige midler hvert år til å redusere vedlikeholdsetterslepet til et fornuftig nivå. Det er på tide at det blir minst like populært å klippe snor for å ta vare på eksisterende veier, som det er å åpne nye kostnadsoverskridende veiprojekter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«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.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener videre det er rom for å omprioritere penger for eksempel fra miljøfiendtlige motorveiprojekter til å ta vare på veiene vi har. Nye, store motorveier skaper mer privatbilisme og økte klimagassutslipp og er arealkrevende og dyre. Vi er nødt til å nedskalere unødvendige motorveiprojekter. I stedet mener dette medlem at utbedring av eksisterende vei og trafikk sikre riks- og fylkesveier i distriktene, samt livsviktig rassikring, er det viktigste for veipolitikken nå.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge fram forslag til regelverk for statens veibudsjetter innen statsbudsjettet for 2024, som skal sikre at vedlikehold

prioriteres høyere, og at vedlikeholdsetterslepet reduseres.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 1

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.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

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

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

v e d t a k :

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. mai 2023

Erling Sande

leder

Kirsti Leirtrø

ordfører



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

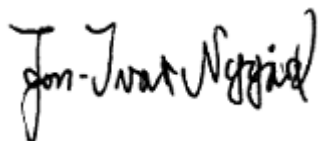
Jeg mener det bør være tilstrekkelig om planene for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene som etter planen skal inngå i NTP 2025-2036, kan utarbeides i tråd med ordinære retningslinjer og normaler for drift og vedlikehold, som bygger på samfunnsøkonomiske betraktninger. Det vil 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

