



STORTINGET

Innst. 69 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:255 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Alfred Jens Bjørlo, Abid Raja og Guri Melby om tryggere fylkesveier og økt nedbetalingstid for bompenger i distriktene

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2024 innføre en statlig støtteordning til utbedring og vedlikehold av fylkesveier, der kriteriene er fokus på næringsveier og forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner.
- Stortinget ber regjeringen, senest innen revidert budsjett for 2024 legges frem, innføre en ordning der bompenger på riks- og fylkesveier i distriktene kan få opptil 30 års nedbetalingstid, der det er lokal tilslutning og ønske om dette.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari

Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 255 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Alfred Jens Bjørlo, Abid Raja og Guri Melby om tryggere fylkesveier og økt nedbetalingstid for bompenger i distriktene. Komiteen viser også til statsrådets svarbrev fra 25. september 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene i Norge, og at forslagsstillerne ønsker en øremerket tilskuddsordning for vedlikehold med fokus på næringsveier og forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Komiteen merker seg svaret fra statsråden, der det kommer frem at det i forbindelse med innværende Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 ble opprettet en ny øremerket tilskuddsordning rettet mot dette etterslepet. Videre viser komiteen til at regjeringen har varslet en opptrappingsplan for å redusere etterslepet på vedlikehold av fylkesveier i forbindelse med ny NTP.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at forslagsstillerne ber om at nedbetalingstid for nedbetaling av bompengeprojekter kan økes ut over de 15 årene som er hovedregelen, forutsatt at det er lokalpolitisk tilslutning til dette. Flertallet merker seg at hensikten er å redusere bompengebelastningen for den enkelte passering. Flertallet viser til at en forlenget innkre-

vingstid vil medføre at kapitalkostnadene for prosjektene vil kunne øke.

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter forslagsstillerne i at det er et betydelig etterslep på fylkesveinettet vårt. Samtidig viser disse medlemmer til at det i Nasjonal transportplan 2022–2033, fremlagt av regjeringen Solberg, ble opprettet en ny øremerket tilskuddsordning rettet mot vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei. Denne tilskuddsordningen kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet, og fordeles til fylkeskommunene med utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet i det aktuelle fylket. Fylkeskommunene skal selv prioritere veier til tilskuddsordningen, med to kriterier for veiene som velges: viktige næringsveier og forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Disse medlemmer mener fylkeskommunene selv er best egnet til å foreta vurderinger av hvilke fylkesveier som bør prioriteres. Videre viser disse medlemmer til at statsråden har varslet at dette er et tema som vil bli spesielt vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2036, og at det er naturlig å se på en utvidet støtteordning i forbindelse med behandlingen av ny NTP.

Disse medlemmer er opptatt av å holde bompengekostnader så lave som mulig for innbyggerne, og merker seg i den sammenheng svaret fra statsråden, som fremhever at den totale kostnaden for de som betaler bompenge, blir høyere dersom bompengeperioden forlenges.

Disse medlemmer mener vi må ta vare på de veiene vi har, men at vi også må bygge nytt for å sikre fremkommelighet, trygge veier, næringsvirksomhet og arbeidsplasser. I Riksrevisjonens vurderinger fremkommer det at pengene som settes av til veivedlikehold, bør brukes mer effektivt og bedre. Dette mener disse medlemmer at regjeringen må ta tak i. Det er viktig å fortsette utviklingen av veinettet slik at man sørger for å ha en god og robust infrastruktur som tjener samfunnet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2024 innføre en statlig støtteordning for utbedring og vedlikehold av fylkesveier, der kriteriene er fokus på næringsveier og forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at fylkesveiene har et så omfattende vedlikeholdsetterslep at dette vanskelig kan gjøres uten betydelig statlig medfinansiering. Disse medlemmer mener at flere fylkesveier med høyt trafikkgrunnlag eller mye næringstrafikk bør omklassifiseres som

riksvei. Disse medlemmer mener videre at situasjonen for fylkesveinettet er uholdbar, og at det bør etableres et eget statlig program i samarbeid med fylkene for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til forslag fremmet i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:193 S (2022–2023), jf. Innst. 449 S (2022–2023):

«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.»

Disse medlemmer mener dette bør være en tilskuddsordning som skal forutsette at fylkene bruker midlene på vei.

Disse medlemmer mener at finansieringen av utbygging og vedlikehold av offentlige veier er et offentlig ansvar. Regningen skal ikke skyves over på bilistene gjennom bruk av bompenge. Disse medlemmer vil her vise til forslag fremmet i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:203 S (2022–2023), jf. Innst. 426 S (2022–2023):

«Stortinget stadfester at utbygging av offentlige veier er et offentlig ansvar, og ber regjeringen fremme fremtidige proposisjoner om riksveiprosjekter med statlig fullfinansiering.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, senest innen revidert nasjonalbudsjett for 2024 legges frem, innføre en ordning der bompenge på riks- og fylkesveier i distriktene kan få opptil 30 års nedbetalingstid der det er lokal tilslutning og ønske om dette.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det de siste årene har blitt bevilget enorme summer til å bygge motorveier mens de vanlige veiene over hele landet forfaller. I dag brukes kun hver femte veikrone på å ta vare på de veiene som allerede finnes. Det bør være selvsagt å prioritere de veiene som er i dårligst forfatning, men sånn er det ikke i dag. Veiene folk kjører på hver dag, skriker etter vedlikehold. Det er fare for ras mange steder i landet, spesielt i Nord-Norge og på Vestlandet. De norske hverdagsveiene står og forfaller mens det bygges rådyre motorveier noen få steder i landet. Bygging av nye veistreknings spiser så mye av pengesekken at det er i ferd med å ta knekken på eksisterende veinett.

Det har gjennom årene 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. Vedlikehold er viktig fordi det sikrer et framkommelig og trafikksikkert veinett. Manglende vedlikehold av veinettet har flere negative konsekvenser. Det øker ulykkesrisikoen, gjør at veiene oftere må stenges, og gjør at veiene forfaller enda raskere. Dårlig vedlikeholdte veier fører også til økt slitasje på bildekk, som er den største landbaserte kilden til utslipp av mikroplast i Norge.

Dette medlem vil peke på at det koster å vedlikeholde, men at det er mye dyrere å la være. Jo lenger man venter med å vedlikeholde, desto større blir regninga. Det er tverrpolitisk enighet om at det trengs mer penger til veivedlikehold, men fortsatt er det lite som skjer.

Komiteens medlem fra Venstre understreker at trygge og gode fylkesveier er en forutsetning for aktivitet, gode levekår og mer effektiv transportavvikling. Like viktig som trygge og effektive veier er det at veiene er konstruert slik at klima- og miljøbelastningen blir minst mulig.

Dette medlem viser til nullvisjonen for hardt skadde og drepte i veitrafikken, som Stortinget vedtok i 2002. Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som en ikke kan godta, på tross av de fordelene veitrafikken gir.

Dette medlem understreker at en nullvisjon for antall drepte og hardt skadde i trafikken er viktig. Skal man være i nærheten av å kunne nå dette målet, må det gjøres mer for å stanse vedlikeholdsetterslepet på norske fylkesveier, og det må satses på en utbedring slik at flere av veiene får gul midtstripe. I Norge i dag er risikoen for å havne i en alvorlig trafikkulykke høyere dersom man kjører på en fylkesvei enn en riksvei.

Dette medlem viser til Rådgivende Ingeniørers Forenings rapport fra 2021 (State of the Nation – Norges tilstand 2021), som anslo at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene alene er på om lag 700 mrd. kroner. Fylkesveiene har et så omfattende vedlikeholdsetterslep at det er vanskelig å kunne se at dette kan tas igjen uten noe økt statlig finansiering. Dette medlem mener flere veier må få gul midtstripe, og færre veier må ha hull, sprekker eller være for smale til at to biler trygt kan passere hverandre. Dette medlem mener det derfor må investeres mer i fylkesveinettet for å sikre varetransport og framkommelighet i distriktene.

Dette medlem mener fylkesveinettet må styrkes gjennom en statlig tilskuddsordning der midlene øremerkes fylkesveiene. Ordningen må legge til grunn at fylkene skal velge ut veier ut fra to kriterier: forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. Prosjekter for vedlikehold, fornyelse og utbedring skal prioriteres innenfor dette. Satsingen på fylkesveinettet er viktig for videre utvikling av distriktene.

Dette medlem påpeker at det er lang tradisjon i Norge for bruk av bompenger for å finansiere veibyging. Dette medlem påpeker at det skal ligge et nytteprinsipp til grunn når man skal kreve inn bompenger. Det betyr at de som betaler bompenger, skal ha nytte av tiltakene, og at alle som har nytte av tiltakene, skal betale bompenger.

Dette medlem viser til at hovedregelen i dag er at veistrekninger som finansieres med bompenger, har en innkrevningstid på 15 år. I en del tilfeller gir dette svært høye bompengetakster for enkeltprosjekt der trafikkgrunnlaget er lavt. Dette medlem understreker at dette kan være belastende for folks økonomiske situasjon i en hverdag der de kan være avhengige av å bruke bil til daglige gjøremål. Dette medlem påpeker at det likevel er viktig at disse veiene utbedres, og mener det må vurderes om man for riks- og fylkesveier i prosjekt med lavt trafikkgrunnlag kan øke nedbetalingen av veien til maksimalt 30 år.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2024 innføre en statlig støtteordning for utbedring og vedlikehold av fylkesveier, der kriteriene er fokus på næringsveier og forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen, senest innen revidert nasjonalbudsjett for 2024 legges frem, innføre en ordning der bompenger på riks- og fylkesveier i distriktene kan få opptil 30 års nedbetalingstid, der det er lokal tilslutning og ønske om dette.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:255 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Alfred Jens Bjørlo, Abid Raja og Guri Melby om tryggere fylkesveier og økt nedbetalingstid for bompenger i distriktene – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. november 2023

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Geir Adelsten Iversen

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
23/1430-

Dato
25. september 2023

Dokument 8:255 S (2022-2023) fra André N. Skjelstad, Alfred Jens Bjørlo, Abid Raja og Guri Melby, om tryggere fylkesveier og økt nedbetalingstid for bompenger i distriktene

Jeg viser til brev av 19. juni 2023 om representantforslag dokument 8:255 S (2022-2023) om tryggere fylkesveier og økt nedbetalingstid for bompenger i distriktene. Representantene fremmer to forslag. Jeg vil nedenfor kommentere de enkelte forslagene nærmere:

1. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2024 innføre en statlig støtteordning til utbedring og vedlikehold av fylkesveier, der kriteriene er fokus på næringsveier og forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

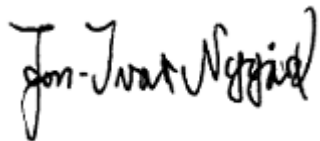
Jeg er kjent med at det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene. Staten opprettet i forbindelse med NTP 2022-2033 en ny øremerket tilskuddsordning rettet mot vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei. I 2022 ble det bevilget 290 mill. kr til denne ordningen, og i 2023 bevilget vi 383 mill. kr.

Den siste fullstendige kartleggingen av tilstanden på fylkesveiene ble gjort i 2012, og kom til at det estimerte etterslepet var mellom 45-75 mrd. kr (2013-kr). Som varslet i gjeldende Nasjonale transportplan 2022-2033 ba regjeringen om at Statens vegvesen i samarbeid med fylkeskommunene gjennomfører en ny kartlegging av tilstanden på fylkesveinettet. Denne vil leveres til departementet i oktober 2023. Som varslet i Hurdalsplattformen vil regjeringen lage en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei. Denne planen og satsingen på fylkesvei vil vi komme tilbake til i kommende Nasjonale transportplan 2025-2036, som vil legges frem til våren. Det er derfor naturlig å vurdere behovet for en støtteordning i den forbindelse.

2. Stortinget ber regjeringen, senest innen revidert budsjett for 2024 legges frem, innføre en ordning der bompenger på riks- og fylkesveier i distriktene kan få opptil 30 års nedbetalingstid, der det er lokal tilslutning og ønske om dette.

Hovedregelen for innkrevingsperiode for bompengeprosjekter er i dag 15 år, med unntak for enkelte prosjekter som bl.a. ferjeavløsningsprosjekter, der innkrevingsperioden er satt til 20 år. Strekkes innkrevingsperioden utover dette vil andelen bompenger som må brukes til å dekke finanskostnader bli svært høy. Denne konsekvensen er ekstra tydelig i prosjekter med lav trafikk. Forlenget innkrevingsperiode vil føre til at en betydelig del av pengene trafikantene betaler i bompenger vil gå til å dekke renter, og kun en mindre andel vil dekke investeringskostnadene i prosjektet. I perioder med høyere renter som nå blir denne effekten ytterligere forsterket. Jeg vil derfor fraråde dette.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

