



STORTINGET

Innst. 270 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:98 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad og Dagfinn Henrik Olsen om et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier for å redusere det omfattende vedlikeholdsetterslepet. Det etableres en forpliktende finansieringsmodell med statlige tilskudd, der fylkene selv bidrar uten bruk av bompenger.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 6. mars 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

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, Gunnhild Meringdal og Morten Stordalen, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 98 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad og Dagfinn Henrik Olsen om et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier.

Komiteen viser til at forslagsstillerne peker på det betydelige etterslepet på fylkesveinettet, estimert til omtrent 100 mrd. kroner, etter lengre tids nedprioriteringer. Komiteen merker seg at forslagsstillerne ønsker et statlig vedlikeholdsprogram med øremerkede midler som skal ta halvparten av kostnadene til utbedring og generelt vedlikehold på fylkesveiene, under gitte forutsetninger.

Komiteen viser også til statsrådets svarbrev, dattert 6. mars 2025. Brevet ligger vedlagt innstillingen. Statsråden peker på at regjeringen har lagt fram en plan for opptrapping av veivedlikeholdet, også for fylkesveier, samt at Statens vegvesen har fått i oppdrag å følge opp funnene i Riksrevisjonens rapport Dokument 3:11 (2022–2023) Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier. Komiteen merker seg at statsråden ikke ser behov for en egen plan for vedlikehold og utbedringer ut over dette.

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

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en kartlegging av det aller dårligste offentlige veinettet og komme tilbake til Stortinget med forslag til hvordan man kan bidra til standardhevinger på disse veiene.»

«Stortinget ber regjeringen bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre støtter forslagsstillerne i at det er helt avgjørende å prioritere vedlikehold og utbedring av fylkesveier, og at regjeringen her ikke gjør nok. Disse medlemmer vektla dette i behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036, og viser til forslaget som der fikk flertall i Stortinget:

«Stortinget ber regjeringen styrke finansiering til fylkesvei med fokus på trafikksikkerhet, nærings- og beredkapsveier, og videreføre den øremerkede tilskuddsordningen for vedlikehold av fylkesvei.»

Disse medlemmer mener at denne typen prioriteringer bør diskuteres i arbeidet med Nasjonal transportplan, og forutsetter at regjeringen oppfyller Stortingets vedtak fra behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonalt transportplan 2025–2036.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, som ble behandlet i Stortinget i 2024. Meldingen hadde en styrket prioritering av midler til fylkesvei i Nasjonal transportplan som representerer en økning på totalt 15,7 mrd. kroner i planperioden sammenlignet med en flat videreføring av 2024-budsjettet. Disse medlemmer registrerer at regjeringen har fulgt opp disse ambisjonene i statsbudsjettet for 2025, hvor det ble satt av 480,5 mill. kroner mer til fylkesvei.

Disse medlemmer viser for øvrig til at regjeringen har lagt til rette for økte rammer til fylkeskommunene, blant annet gjennom at fylkeskommunenes frie inntekter ble foreslått økt med 700 mill. kroner i statsbudsjettet for 2024 og ytterligere 700 mill. kroner i statsbudsjettet for 2025 som en varig økning.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternativ til Nasjonal transportplan 2025–2036, der det settes av 6 mrd. kroner mer til fylkesvei i tolvårsperioden enn regjeringens forslag. Dette ble fulgt opp i Høyres alternative statsbudsjett for 2025, der bevilgningen til fylkesvei ble økt med 300 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil understreke fylkesveienes avgjørende betydning for arbeidsplasser, verdiskaping og beredskap. Disse medlemmer vil påpeke viktigheten av å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene og mener det trengs en kraftig satsing på fylkesveinettet. Disse medlemmer mener det må gjennomføres en kartlegging av det aller dårligste offentlige veinettet, og at det må gis bevilgninger for standardhevinger til disse og et program for å fjerne flaskehalsen på fylkesveiene. Disse medlemmer mener det må gjennomføres et særlig lokal- og fylkesveiløft hvor staten bidrar med minst 10 mrd. kroner ekstra i kommende stortingsperiode, og vil følge opp dette gjennom årlige budsjetter.

Disse medlemmer fremmer med bakgrunn i dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre et lokal- og fylkesveiløft hvor staten bidrar med minst 10 mrd. kroner ekstra i kommende stortingsperiode.»

Disse medlemmer er enige i beskrivelsen av tilstanden på fylkesveinettet i Norge i representantforslaget, men mener det ikke er grunnlag for å påstå at dette skyldes forvaltningsreformen, men heller underfinansiering av sektoren over tid. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet satt i regjering syv år og var budsjettpartner i ett år i perioden etter at forvaltningsreformen ble innført.

Disse medlemmer mener en ordning med søkbar pott for vedlikeholdsarbeid ikke er effektiv pengebruk. Disse medlemmer merker seg at forslagsstillerne verken skisserer størrelse eller innretning for programmet de foreslår. Disse medlemmer frykter at programmet vil medføre mer byråkrati sentralt, penger som kunne vært brukt direkte til vedlikehold av fylkeskommunene. Når finansieringen er søkbar, gir det også mindre forutsigbarhet for planleggingen av prosjekter. Uten forutsigbarhet for når finansiering er på plass, vil prosjekter stoppe opp i påvente av statlig bevilgning.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet er skeptiske til bruken av øremerking av statlige midler. Det er lokalt man sitter med best kunnskap om hvor utfordringene er størst, og hva som bør prioriteres. En øremerking av penger til veivedlikehold overprøver disse lokale vurderingene og prioriteringene. Disse medlemmer merker seg Høyre og Fremskrittspartiets alternative statsbudsjetter, der det de siste årene har blitt kuttet kraftig i rammeoverføringene til fylkeskommunene. Disse medlemmer viser til at dette ville medført at fylkene måttet kuttet kraftig i områder som videregående opplæring, kollektivtransport, båt- og fergetilbud og investeringer i og vedlikehold av fylkesveier.

Disse medlemmer mener det er riktig med tre forvaltningsnivå i Norge. Fylkeskommunene sikrer de-

mokrati på et regionalt nivå med forvalteransvar for regionale oppgaver med lokal kunnskap og forankring. Fremfor å bygge ned fylkeskommunen bør den fylkeskommunale økonomien styrkes, slik at behovene for videregående utdanning, tannhelse, kollektivtrafikk og veivedlikehold kan løses på en måte som bygger opp under et desentralisert samfunn, og ikke river det ned.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet var med på å legge frem Nasjonal transportplan 2025–2036. I planen legges det opp til en økning i bevilgningen til fylkesveier på ca. 16 mrd. kroner i planperioden. Disse medlemmer vil vise til at dette gjelder bevilgning til fylkesveier under NTP-formål, og at den varslede økningen primært vil komme gjennom en særskilt fordelingsnøkkel under rammeoverføringene (tabell C). Disse medlemmer vil understreke at Senterpartiet vil styrke den generelle fylkesøkonomien ut over dette, og at dette også vil styrke fylkenes mulighet til å prioritere fylkesveier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ulykkesstatistikken viser et stort behov for å gjøre noe med standarden på fylkesveinettet. Disse medlemmer vil også bemerke at fylkesveiene har en viktig beredskapsfunksjon, også som omkjøringsveier. Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev, der det fremheves at til tross for ansvarsdeling mellom forvatningsnivåene så utgjør veinettet en sammenhengende infrastruktur. Disse medlemmer mener at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er så stort at staten må bidra mer til både utbedringer og vedlikehold. Disse medlemmer mener at økte statlige midler til fylkesvei må være øremerket og forutsette at fylkene selv i større grad bidrar til å heve kvaliteten på eget veinett. Regjeringen har opphevet øremerking av fylkesveimidler, noe disse medlemmer mener er uholdbart og bidrar til dårligere veisikkerhet.

Disse medlemmer viser videre til vedtak om styrket fylkesveifinansiering og øremerket tilskudd i forbindelse med behandling av Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. Innst. 439 S (2023–2024). Disse medlemmer merker seg at regjeringen hittil ikke har fulgt opp Stortingets vedtak. Disse medlemmer mener at regjeringen svikter fylkesveinettet, og at staten må ta et større økonomisk ansvar for utbedringer og vedlikehold om vedlikeholdsetterslepet skal kunne reduseres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier for å redusere det omfattende vedlikeholdsetterslepet. Det skal etableres en forpliktende finansieringsmodell med stat-

lige tilskudd, der fylkene selv bidrar, uten bruk av bompenger.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at det de siste årene har blitt bevilget enorme summer til å bygge motorveier, mens de vanlige veiene over hele landet forfaller. Man er nødt til å snu de store pengene i samferdselssektoren bort ifra firefelts motorveier til trygge og gode hverdagsveier. 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, og tilstanden på fylkesveiene er alvorlig og etterslepet enormt. Det er fare for ras mange steder i landet, spesielt i Nord-Norge og på Vestlandet. De norske hverdagsveiene 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. I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2025–2036 la de opp til en økt satsing på vedlikehold i veisektoren. Disse medlemmer støtter regjeringens intensjon, men mener det må tas større grep spesielt på rassikring og fylkesvei, og det må tas større grep skal man nå det nivået som trengs for å holde forfallet unna. Mange fylkesveier over hele Norge trenger oppgradering, og rassikring på fylkesvei har et stort etterslep. Det arbeidet må styrkes, blant annet ved å legge til rette for teknologiske innovasjoner innenfor skredsikring. Dette vil kunne sikre flere av veiene våre. Disse medlemmer er ikke i tvil om at tilstanden på fylkesveiene har alvorlige konsekvenser for trafikksikkerheten. Riksrevisjonen har slått fast at dårlige veier er årsaken til at 30 personer mister livet i snitt per år. Det omkommer dobbelt så mange på fylkesveiene som på riksveiene (Rapport Trafikksikkerhetsutviklingen 2022).

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.

Disse medlemmer 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 viser til Venstres prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036, der det settes av 18 mrd. kroner mer enn regjeringens forslag til fylkesvei i tolvårsperioden. Dette medlem viser videre til Venstres alternative statsbudsjett for 2025, hvor det foreslås å bevilge 1,5 mrd. kroner mer til fylkesvei sammenlignet med regjeringens budsjettforslag.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjennomføre et lokal- og fylkesveiløft hvor staten bidrar med minst 10 mrd. kroner ekstra i kommende stortingsperiode.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utarbeide et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier for å redusere det omfattende vedlikeholdsetterslepet. Det skal etableres en forpliktende finansieringsmodell med statlige

tilskudd, der fylkene selv bidrar, uten bruk av bompenger.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en kartlegging av det aller dårligste offentlige veinettet og komme tilbake til Stortinget med forslag til hvordan man kan bidra til standardhevinger på disse veiene.

II

Stortinget ber regjeringen bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 6. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Geir Inge Lien

ordfører



Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

25/1374-

6. mars 2025

Dokument 8:98 S (2024-2025) om et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier

Jeg viser til brev av 20. februar om representantforslag dokument 8:98 S (2024-2025) om et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier for å redusere det omfattende vedlikeholdsetterslepet. Det etableres en forpliktende finansieringsmodell med statlige tilskudd, der fylkene selv bidrar uten bruk av bompenger».

Fylkesveinettet er omfattende og har viktige funksjoner som sikrer et helhetlig veinett for persontransport og næringsliv. Fremkommelighet og trafikk sikkerhet på fylkesveinettet er grunnleggende for bosettingen og arbeidsmarkedet i hele landet og fylkesveiene er avgjørende for samfunns- og næringsutviklingen lokalt. Vi vet at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei er betydelig. Ulykkesstatistikken tilsier at det er behov for en satsing på trafikk sikkerhetstiltak på fylkesvei. Videre er et fylkesveinett som tåler klimaendringer og kan fungere som stabile omkjøringsveier viktig for den samlede beredskapen.

Regjeringen la i fjor frem Meld. St. 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036*. I planperioden prioriterer regjeringen, som en del av strategien med å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må, opprusting av fylkesveinettet. Regjeringens prioritering av midler til fylkesvei i Nasjonal transportplan innebærer en økning på totalt 15,7 mrd. kr over tolvårsperioden sammenlignet med en flat videreføring av 2024-budsjettet. Dette har vi fulgt opp i 2025-budsjettet, hvor vi har foreslått at det settes av 480,5 millioner kroner mer til fylkesvei. De økte rammene bidrar til at fylkeskommunene også fremover kan ta vare på de veiene de har med tiltak innen fornying, ras- og skredsikring og tunnelsikkerhet. Dette

styrker også trafikksikkerhet og prioritering av nærings- og beredskapsveier og bidrar dermed til at de nasjonale transportpolitiske målene nås.

Regjeringens satsing på fylkesvei er i tråd med Hurdalsplattformen og punktet om å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene. Fylkeskommunene har ansvar for eget veinett. Staten har tillit til at fylkeskommunene selv prioriterer de veistrekningene der behovene er størst. Hovedregelen for statlig styring av kommunesektoren er rammestyring og den største andelen av midlene til fylkesvei får fylkeskommunene over det generelle rammetilskuddet på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. Fylkeskommunene brukte i 2023 over 24,4 milliarder kroner til drift, vedlikehold og investering i fylkesvei. Regjeringen har, i tillegg til satsingen i Nasjonal transportplan og i 2025-budsjettet, lagt til rette for økte rammer til fylkeskommunene blant annet gjennom et tillegg til statsbudsjettet i fjor høst der fylkeskommunenes frie inntekter ble foreslått økt med 700 millioner kroner i 2024 og ytterligere 700 millioner i 2025. Det er lagt opp til at bevilgningen for 2025 er en varig endring. Dette vil også bidra til å sette fylkeskommunene i stand til å prioritere fylkesvei.

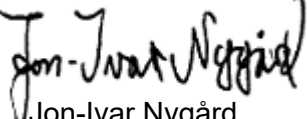
Fylkeskommunene kan legge opp til å bruke bompenger i investeringsprosjekter, men som for på riksvei er det ikke anledning til å bruke bompenger til drift av veinettet. Alle bompengesaker legges frem for Stortinget i egne proposisjoner. Stortinget kan dermed velge å gi sin tilslutning til eller avslå det enkelte finansieringsopplegget med bompenger, også på fylkesvei.

Selv om regjeringens strategi for utviklingen av veisektoren innebærer økte rammer for fylkesvei, er også andre virkemidler viktige. Eierskapet og ansvaret for det offentlige veinettet er delt mellom staten, fylkene og kommunene, men veinettet er en sammenhengende infrastruktur der utfordringer på én del av nettet ofte påvirker andre deler av veinettet. Regjeringen er opptatt av at veisektoren skal fungere godt. For å sikre en helhetlig utvikling av sektoren og kunne vurdere samlet måloppnåelse er det viktig å ha informasjon om status for hele det offentlige veinettet. Regjeringen mener også at det er mye å hente dersom Statens vegvesen, fylkeskommunene og Nye Veier AS samarbeider og deler informasjon og erfaringer som samlet kan få sektoren til å fungere bedre. Det er et stort potensial for læring og kompetanseoverføring som kan bidra til mer effektiv drift for den enkelte veimyndighet.

Utvikling av tilstandsbasert utvikling og oppfølging er relevant både for riks- og fylkesvei. I Dokument 3:11 (2022–2023) *Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier* fra 2023 viser Riksrevisjonen til forbedringspunkter for flere områder. Samferdselsdepartementet vil fremover sikre seg mer informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesveinettet. Dette fremgår blant annet i [tildelingsbrevet](#) til Statens vegvesen for 2025. I tillegg vil Vegdataforskriften om kort tid tre i kraft. Denne forskriften vil sikre samarbeid mellom alle veimyndighetene og sørge for at alle bidrar med relevante data og informasjon til Norsk vegdatabank og Vegtrafikksentralene. Slik samordner vi relevant informasjon fra alle aktørene, noe som er grunnleggende for en velfungerende veisektor.

Som det fremgår av redegjørelsen min over, mener jeg at regjeringen allerede følger opp vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei med målrettede virkemidler. Virkemiddelbruken er langt på vei i tråd med representantforslaget. Det er derfor ikke behov for et nytt vedtak i Stortinget.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

