



Representantforslag 133 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik

Dokument 8:133 S (2010–2011)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om 4 mrd. kroner ekstra i straksbevilgning til vedlikeholdstiltak på veinettet

Til Stortinget

Bakgrunn

Norske veier er blant de dårligst vedlikeholdte i Europa, og forfallet har blitt verre fra år til år under den rød-grønne regjeringen. «Samlet sett er situasjonen blitt verre i den tiden jeg har vært her», uttalte veidirektør Terje Moe Gustavsen i forbindelse med fremleggelsen av Statens vegvesens årsrapport for 2010, dette ifølge Teknisk Ukeblads nettavis 10. mars 2011. Det store vedlikeholdsetterslepet betyr redusert trafikksikkerhet, flere og dyrere skader på bilene og redusert fremkommelighet. Det totale etterslepet i norske bygg og anlegg har ifølge Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) kommet opp i 800 mrd. kroner, og tendensen på veinettet er ifølge RIFs State of the Nation (SotN) 2011 uendret fra 2010 til 2011. Ifølge Vegvesenets stamnettutredning må det brukes 500 mrd. kroner de neste 20–30 årene bare på å få veinettet opp på veinormalstandard med minimum 8,5 m bredde og gul stripe. Vedlikeholdsetterslepet på broer og tunneler har økt kraftig, og bare på Vestlandet har vedlikeholdsetterslepet for tunneler økt fra 1,14 til 3,85 mrd. kroner i løpet av de 4 siste årene.

Veinettet er den eneste landsdekkende transportinfrastrukturen, og det er nærmest utenkelig å bygge nye boliger eller arbeidsplasser uten veiforbindelse. I et land som Norge med lange avstander og spredt bo-

setting er et godt utbygd veinett med høy standard avgjørende for at landets næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Selv godstransport på sjø og jernbane er avhengig av veinettet. Et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være lite attraktivt for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet. Arbeidslivets krav til mobilitet og den enkeltes muligheter til å planlegge med forutsigbar, effektiv, sikker og miljøvennlig transport, kan styrke næringslivets tilgang på arbeidskraft og gi den enkelte nye muligheter innen yrkeslivet i et større geografisk område. Fremskrittspartiet mener at staten skal ha hovedansvaret for at Norge skal ha en konkurransedyktig infrastruktur, ikke minst fordi staten har betydelige inntekter fra bilavgifter. Her har den rød-grønne regjeringen, bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, sviktet.

Regjeringens viktigste tiltak mot vedlikeholdsetterslepet ser ut til å være å redusere fartsgrensene på en rekke veistreknings utenfor tettbebygde strøk med 10 kilometer i timen for å hindre trafikkdødsfall. Totalt settes fartsgrensene ned fra 80 til 70 kilometer i timen på 420 kilometer vei, mens den settes ned fra 90 til 80 på 70 kilometer vei. Å måtte ty til fartsreduksjoner er nærmest en fallitterklæring fra regjeringens side. Nå advares dessuten syklistene og motorsyklistene mot dårlig veidekke, jf. pressemelding fra Statens vegvesen avdeling Telemark 12. april 2011. Det er riktig at lavere fart og færre tohjulinger kan gi færre dødsulykker, men forslagsstillerne mener at man isteden bør satse på veiinvesteringer og veivedlikehold.

I Statens vegvesens rapport «Dybdeanalyse av dødsulykker i Region øst 2009» kommer det frem at av 52 analyserte omkomne, så har den som eier veien, med riktige tiltak og tilstrekkelige ressurser, mu-

ligheten til å forandre utfallet i 6 av 10 dødsulykker. Dette tilsier at opp til 32 liv kunne vært reddet. Dårlig vedlikehold kan føre til tap av liv. Statens havarikommisjon for transport (SHT), la 25. august 2010 frem rapporten «Vei 2010/03» om en møteulykke mellom personbil og lastebil på Fv 13 i Alta 1. januar 2009. Havarikommisjonen slo fast at det ikke fantes feil på kjøretøyene, at begge kjøretøyene holdt seg innenfor den tillatte hastigheten på 50 km/t, og at ulykken skjedde utelukkende på grunn av veiens dårlige forfatning. Spordybden på stedet var hele 48 millimeter, mens Vegdirektoratet anbefaler at det iverksettes tiltak når spordybden er mer enn 25 millimeter. Det var flere nestenulykker og utforkjøringer på samme sted i dagene før ulykken.

Forslagsstillerne har merket seg at NHO i sin kvartalsrapport «Økonomisk overblikk 1/2010» viser at bare 1,7 pst. av oljeinntektene mellom 2005 og 2010 har blitt brukt til infrastruktur som vei, jernbane og luftfart. Dette er ikke i henhold til de opprinnelige intensjonene bak handlingsregelen, der petroleumsinntekter skulle prioriteres til fremtidsrettede tiltak innenfor blant annet forskning og infrastruktur. Andelen av bruttonasjonalprodukt (BNP) som brukes på infrastruktur, er synkende. Nåværende finansminister Sigbjørn Johnsen uttalte i en kronikk i Aftenposten tirsdag 12. februar 2008 at tiden var overmoden for å tenke nytt når det gjaldt samfunnets behov for investeringer i infrastruktur, og uttalte videre at infrastrukturinvesteringer var realkapital og ikke forbruk. Dette har ikke blitt fulgt opp.

Veibygging og veivedlikehold er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Eksterne konsulenter har på oppdrag fra Statens vegvesen, ifølge fagbladet «Vegen og Vi» 17. april 2008, etterprøvd lønnsomheten på åtte veiprojekter til over 200 mill. kroner, og konkludert med at lønnsomhet og nytteverdi grovt underverdes. Som relevant eksempel nevnes strekningen Gulli–Kopstad på E18 hvor nytten ble etterprøvd til 50 pst. høyere enn forutsatt. Dagens modeller for beregning av samfunnsøkonomisk nytte bygger dessuten på feilaktige forutsetninger som gjør at bare deler av den samfunnsøkonomiske nytten tas med. Forslagsstillerne vil i den forbindelse vise til sitt representantforslag Dokument 8:149 S (2009–2010) om endringer i beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane, som tar opp fire konkrete forslag til endringer i dagens metode for

beregning av samfunnsøkonomisk nytte av investering i vei og jernbane.

Ifølge «European Vacancy Monitor 2/2011» var det 12 pst. færre jobbutlysninger innenfor anleggsbransjen i Europa i 3. kvartal 2010 enn i 3. kvartal 2009, og store europeiske aktører har ledig kapasitet til å utføre arbeid i Norge. Forslagsstillerne mener at dette er en mulighet som Norge bør benytte seg av.

Oljeprisen er nå rekordhøy på grunn av uroen i Libya og enkelte andre oljeeksporterende land. Høy oljepris betyr ikke bare økte bensin- og dieselpriiser, men også at asfalten blir svært mye dyrere. Dette betyr færre kilometer med ny asfalt enn det som var forutsatt i statsbudsjettet for 2011. Forslagsstillerne mener situasjonen for økt veivedlikehold er akutt, og ønsker derfor en straksbevilgning på 4 mrd. kroner for 2011 til veivedlikehold, der 1 mrd. kroner skal gå til vedlikehold av broer og tunneler.

Forslagsstillerne ser for seg følgende fordeling mellom fylkene:

	Vedlikehold av veinettet	Vedlikehold av broer og tunneler
Østfold	120 120 120	40 040 040
Akershus	150 150 150	50 050 050
Oslo	42 042 042	14 014 014
Hedmark	213 213 213	71 071 071
Oppland	180 180 180	60 060 060
Buskerud	132 132 132	44 044 044
Vestfold	87 087 087	29 029 029
Telemark	132 132 132	44 044 044
Aust-Agder	96 096 096	32 032 032
Vest-Agder	126 126 126	42 042 042
Rogaland	195 195 195	65 065 065
Hordaland	216 216 216	72 072 072
Sogn og Fjordane	171 171 171	57 057 057
Møre og Romsdal	204 204 204	68 068 068
Sør-Trøndelag	168 168 168	56 056 056
Nord-Trøndelag	171 171 171	57 057 057
Nordland	285 285 285	95 095 095
Troms	174 174 174	58 058 058
Finnmark	135 135 135	45 045 045
	3 000 000 000	1 000 000 000

Forslag

På denne bakgrunn fremmer forslagsstillerne følgende

f o r s l a g :

I

I statsbudsjettet for 2011 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72, for høyes med</i>	2 000 000 000
		fra kr 7 170 100 000 til kr 9 170 100 000	

II

I statsbudsjettet for 2011 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål	Kroner
572		Rammetilskudd til fylkeskommuner	
	68	(NY) Veivedlikehold, <i>b e v i l g e s med</i>	2 000 000 000
		fra kr 0 til kr 2 000 000 000	

13. april 2011

