



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/886-3

26. april 2023

**Svar på dokument 8:193 S (2022-2023) om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet**

Jeg viser til brev av 13. april 2023 om representantforslag 193 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Bengt Rune Strifeldt og Morten Stordalen om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet.

Representantene fremmer følgende forslag: «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.»

I regjeringens politiske plattform, Hurdalsplattformen, er det tatt inn et punkt der vi sier at regjeringen vil:

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

Oppfølgingen av dette punktet er i gang. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag 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 neste stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP), som etter planen skal legges frem våren 2024 og gjelde for perioden 2025-2036.

Ansvar for det offentlige veinettet er i dag delt mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. Fylkeskommunene har et selvstendig ansvar for finansiering, utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveiene sine. Hoveddelen av finansieringen av fylkesvei skjer i dag gjennom frie midler over inntektssystemet for fylkeskommunene. Vedlikeholdsbehovet på fylkesvei er ett av kriteriene som inngår i kostnadsnøkkel for fordeling av midler til fylkeskommunene. I tillegg kommer noe finansiering over øremerkede tilskudd og brukerbetaling.

Deler av rammetilskuddet til fylkeskommunene blir gitt etter særskilt fordeling som går frem av tabell-C i inntektssystemet. Der er det bl.a. ordninger som gjelder opprusting og fornying av fylkesvei og ras- og skredsikring av fylkesvei. Fylkeskommunene får også kompensert merutgiftene til nødvendig oppgradering i forbindelse med krav i forskrift av 10.12.2014 nr. 1566 om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) over tabell-C i inntektssystemet.

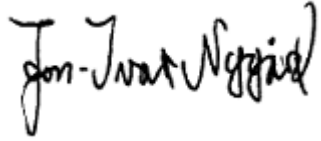
I tråd med prinsippene for regionalt folkevalgt selvstyre bør det, innenfor de oppgavene som fylkeskommunen har ansvaret for, være opp til fylkeskommunen selv å bestemme hvordan tjenestetilbudet skal utformes til det beste for innbyggerne. Rammefinansiering gir fylkeskommunene handlingsrom til selv å bestemme hvordan deres samlede oppgaver skal løses og bør være hovedprinsippet for all finansiering av kommunesektoren. Øremerking innebærer at det er staten som definerer behovene og prioriteringene, ikke fylkeskommunene slik systemet for rammestyringen legger til grunn. Om midlene til fylkesvei i større grad gis som øremerkede tilskudd reduseres fylkeskommunenes mulighet til å gjøre en hensiktsmessig disponering av sin oppgaveportefølje. Samtidig fører øremerkede tilskudd til betydelige forvaltningskostnader gjennom dokumentasjons- og rapporteringsplikter både i stat og kommuner.

Statens vegvesen forvalter i dag eksisterende øremerkede tilskuddsordninger rettet mot fylkesvei over statsbudsjettet (Jf. kap. 1320, post 64 og 65). Erfaringene viser at det er store mindreforbruk og forsinket fremdrift i de fylkeskommunale prosjektene. Det er eksempler på at prosjekter i liten grad er modne nok på tidspunktet for søknaden. I noen tilfeller bidrar også selve innretningen av øremerkede tilskudd, med flere forvaltningsledd og formalkrav, til å forsinke oppstart av prosjektene. Det er også krevende å dokumentere at øremerkede tilskudd kommer i tillegg til, og ikke istedenfor, fylkeskommunenes bruk av egne midler til formålet.

Jeg viser til arbeidet som nå er satt i gang, i samarbeid med fylkeskommunene, med kartlegging og planer for å redusere vedlikeholdsetterlepet på fylkesveiene i forbindelse med neste NTP 2025-2036. Jeg mener dette er tiltak som vil bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget og legge grunnlag for politiske prioriteringer av vedlikehold på fylkesveinettet innenfor NTP 2025-2036.

Jeg vurderer det ikke som hensiktsmessig å foreslå nye øremerkede tilskuddsordninger rettet mot fylkesvei nå.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial "J".

Jon-Ivar Nygård

**Kopi**

Statens vegvesen