



Samferdselsdepartementet - SD
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår referanse: 18/01122-1
Arkivkode:
Saksbehandler: Anne Johanne Enger,
Ingunn Monsen
Deres referanse:
Dato: 27.04.2018

Fylkeskommunenes prioritering av fylkesveg

I forbindelse med NRKs kåring av hvilken veg som er «Norges verste», uttalte statsråd Ketil Solvik-Olsen til NRK den 21.04.2018 at «satsing på fylkesveg handler om at fylkespolitikere må prioritere ut fra de rammene de får og at deres evne til å prioritere varierer veldig. I enkelte fylke gjør de en god jobb, i andre ikke»¹.

Fylkeskommunal satsing på veg siden 2010

KS mener at det refererte synspunktet om noen fylkeskommuners manglende evne til å prioritere vedlikehold er diskutabelt.

Som en følge av Forvaltningsreformen ble det i 2010 overført ca. 17 000 km riksveg fra staten til fylkeskommunene. Mange av de gamle riksvegene var da i en svært dårlig forfatning. For å ta igjen det store vedlikeholdsetterslepet på fylkeskommunale veger, tilrådte regjeringen Stoltenberg-II i Nasjonal Transportplan 2014-23 å øke rammetilskuddet til fylkeskommunene med 10 mrd kroner over tiårsperioden. Dette er fulgt opp i de årlige budsjettforslagene etterpå av regjeringen Solberg og vedtatt av Stortinget, slik at nivået på den ekstraordinære rammeøkningen til fylkeskommunene begrunnet i behovet for å redusere etterslepet på vegvedlikehold i statsbudsjettet 2018 er på 1355 mill kr. Samtlige fylkeskommuner brukte en større andel av sine netto driftsutgifter til vei i 2017 enn i 2013, ifølge tall fra KOSTRA. Dette viser at fylkeskommunene har fulgt opp signalene fra Stortinget og prioritert vegsatsing. Prosentandelen med dårlig dekketilstand er gått ned i de fleste fylker fra 2013 til 2017, men det er likevel for mye når vel 40 prosent av fylkesveiene i 2017 vurderes til å ha dårlig eller svært dårlig dekketilstand iht Statens vegvesens målinger.

Drift og vedlikehold fylkesvei	2013	2014	2015	2016	2017
Netto driftsutgifter i mill. kr (i 2017-kr)	7181	7648	8137	8413	8681
Prosentvis årlig vekst i netto driftsutg.		6,5	6,4	3,4	3,2
Prosentandel fylkesvei av netto driftsutgifter i alt, fylkeskomm. u/Oslo	12,7	13,2	13,8	14,2	15,0

¹ Kilde: nrk.no

Prosentandel fylkesveg med dårlig eller svært dårlig dekketilstand 45,3 44,2 43,9 42,2 40,8
Kilde: KOSTRA

På tross av den vedvarende satstingen på fylkesvegene viser det siste etterslepet beregnet av Statens vegvesen å utgjøre om lag 50-85 milliarder kroner. Med de rammer fylkeskommunene disponerer i dag, er det en underfinansiering på 1,5 - 2 milliarder kroner hvert år.

På oppdrag fra KS leverte Telemarksforskning i 2016 en undersøkelse om fylkeskommunenes bruk av ekstra vedlikeholdsmidler til fylkesveiene. Regnskapene for 2014 og 2015 viser at fylkeskommunene samlet sett har økt sine utgifter til vegvedlikehold mer enn ekstramidlene fra staten i samme periode. Ifølge Telemarksforskning bør driftsutgiftene sees i sammenheng med investeringsutgiftene til fylkesveier, da det ofte kan være flytende grenser mellom hva som klassifiseres som drift og investeringer, og en del manglende vedlikehold kompenseres med å gjennomføre et kvalitetsløft i form av investeringer på veiene.

Flere fylkeskommuner fikk fra 2015 større budsjettutfordringer pga endrede fordelingseffekter knyttet til nytt inntektssystem. Dette har særlig påvirket fylkene Nordland, Sogn og Fjordane, Troms, Hedmark og Telemark.

Vegvedlikehold må også sees i sammenheng med samferdselssektoren for øvrig. Mye av utgiftene til ferjeruter, rutebåter og bussruter er styrt av flerårige kontrakter. Ved fornyelse av slike kontrakter har utgiftene i en del fylker gått betydelig opp, slik at det kreves betydelige påplussinger i samferdselsbudsjettet for å opprettholde rutetilbudet. Dette må fylkeskommunene ta hensyn til når de vedtar budsjettet. I tillegg vet vi at mange fylkeskommuner har store utfordringer knyttet til å innfri kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Vi har per i dag ikke oversikt over det samlede kostnadsbehovet for å innfri tunnelsikkerhetsforskriften langs fylkesveg

KS innhentet i 2017 svar fra fylkeskommunene om forventet status for vedlikeholdsetterslep på fylkesvei med utgangspunkt i tildelte rammer. Det var kun en fylkeskommune som svarte at vedlikeholdsetterslepet forventes å være redusert ved utgangen av 2020. I tilsvarende undersøkelse fra 2016 svarer tre fylkeskommuner at det forventes en nedgang i etterslepet. Ti fylkeskommuner svarer at etterslepet vil være om lag som i dag.

Til sammen gir dette en klar indikasjon på at fylkeskommunene både hver for seg og samlet følger opp den ønskede nasjonale satsingen på vegvedlikehold, men at satsingen ikke er stor nok til å hente inn etterslepet med dagens bevilgninger. Dersom Samferdselsdepartementet og statsråden er av en annen oppfatning, ber KS om å få framlagt dokumentasjon av dette.

Nasjonal program for vedlikeholdsetterslep

Stortinget skal 3. mai diskutere et representantforslag (Dok 8:119 S (2017-18)) om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesvegnettet, med referanse til transportetatens anbefaling om å vurdere dette i grunnlagsdokumentet for Nasjonal Transportplan 2018-29, jfr Innst 241 S(2017-18). Et mindretall i komiteen fremmer forslag om en opptrappingsplan for fylkesvegvedlikehold med formål å øke vedlikeholdet og redusere etterslepet, mens et flertall ber regjeringen utrede en ordning hvor fylkeskommunene kan søke om statlig medfinansiering etter gitte kriterier, basert på en forpliktende vedlikeholdsplan.

KS viser til at fylkeskommunenes inntektsrammer bestemmes av Stortinget etter forslag fra regjeringen. Den faktiske muligheten til ytterligere å øke satsingen på vegvedlikehold uten at dette får negative konsekvenser for satsing på videregående opplæring og kollektivtransport (de andre store bevilgningsformålene som dekkes innenfor fylkeskommunenes frie inntektsrammer), vil derfor i stor grad avhenge av de statlige bevilgningsforslagene til fylkeskommunene i årene framover. KS ser fram til en videre dialog med statsråden om hvordan Stortingets og fylkeskommunenes felles ønske om å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger kan realiseres.

Med hilsen



Gunn Marit Helgesen
styreleder