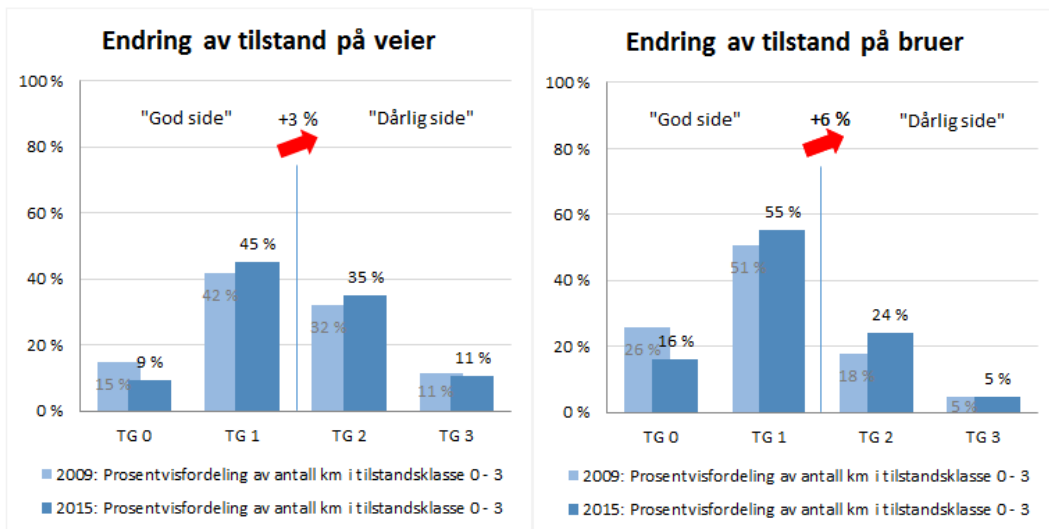


SAMMENDRAG

Veiene er del av den infrastrukturen som utgjør selve ryggraden i dagens samfunn. Standarden på veinettet utgjør en forskjell på fremkommelighet og trygg ferdsel. Det er de senere årene vært økt interesse for å vite hvordan tilstanden på offentlig infrastruktur og bygg er, og i 2009 og 2015 gjennomførte KS en kartlegging av tilstanden på det kommunale veinettet.

I 2009 ble det beregnet at om lag 43 % av det kommunale veinettet hadde et utbedringsbehov. Tilsvarende tall i 2015 er 46 %. En liten økning i prosent, men som i km utgjør 1300 av de totalt 43 000km kommunale veier. Resultatene understøttes av det forhold at mens drift- og vedlikeholdsbudsjettene til de kommunale veiene har økt med 11 % siden 2009, så har kostnadene til de sammen tjenestene økt med 20-25 %, i praksis en nedgang i disponible midler til drift og vedlikehold av veinettet. En forverring i tilstanden på det kommunale veinettet kunne med andre ord forventes. Tilsvarende endring for kommunale bruer er på 6 %.



Bakgrunnen for resultatene er beskrevet i forliggende rapport og i en mer utdypende teknisk rapport: «Vedlikeholdsetterslepet langs kommunale veier-hva vil det koste å fjerne forfallet?». Rapportene omfatter også vurdering av faktorer som påvirker resultatene, beskrivelse av valgt metode samt en beskrivelse av det kommunale veinettet som er til sammen om lag 43 000km vei, et tall som inkluderer gang- og sykkelveiene.

Spørsmålet er: Hva koster det å oppgradere dette veinettet til en hensiktsmessig standard? Dette er delvis et spørsmål av lokalpolitisk karakter fordi det er direkte sammenheng mellom hva som bevilges til veinettet og hvilken standard det er realistisk å oppnå. Det er estimert at det vil koste 33 mrd kr å oppgradere det kommunale veinettet til en akseptabel standard. 60% av dette oppgraderingsbehovet er være knyttet til kommunale samleveier som er viktige hovedfartsårer i og gjennom kommunene, men omfatter eksempelvis ikke å oppgradere eksisterende grusveinettet til asfaltveier. Grusveiene utgjør om lag 30% av det samlede kommunale veinettet. Usikkerhet knyttet til mulig økt nedbryting av veiene pga pågående klimaendringer, er heller ikke estimert i modellen. I tillegg kommer estimert etterslep for bruer på 1,9 Mrd.

Skal det være mulig å redusere vedlikeholdsetterslepet er det nødvendig både med økte bevilgninger, og med et systematisk arbeid for å sikre at man får «mer vei for pengene». Samtaler med ansatte og politikere i kommunene som har deltatt i undersøkelsen indikerer at dette fordrer både økt politisk engasjement og innsikt i problemstillingene. Dette er nødvendig i mange kommuner for å sikre tilstrekkelig ressurser til veiforvaltningen.

Gjennomsnittligstall for norske kommuner er som følger, men det er imidlertid store variasjoner:

	Meter vei pr innbygger	Drift, vedlikehold og investeringer [kr/innbygger]	Drift, vedlikehold og investeringer [kr/vei]
Gjennomsnitt	16	2 269	176

Generelt er det behov for økning i bevilgningene, også dersom ambisjonen kun er at etterslepet ikke bygger seg ytterligere opp. I denne situasjonen er det behov for en økning i forhold til dagens nivå på 500 mill. Skal man bygge ned etterslepet til akseptabelt nivå, vil det være behov for tilleggsbevilgninger på ytterligere 3Mrd pr år i 10-15 år.

Uavhengig av hvilke politisk ambisjonsnivå man velger å legge seg på, anbefales følgende tiltak:

1. Etablere prinsipper for kommunal veistandard

Statens vegvesen har standardiserte prinsipper for veikvalitet, i form av bredder, forventninger til hastighet, oppetid, spordybder osv. Dette vil styre hva innbyggerne kan forvente, og har betydning eksempelvis for gode driftskontrakter. Det bør vurderes om liknende prinsipper kan vurderes for det kommunale veinettet.

Dette vil for det første bidra til en viktig diskusjon, men eventuell økonomisk effekt vil ligge i en mer differensiert veikvalitet. Tiltaket fordrer en god oversikt over veinettet, dennes tilstand og funksjonalitet, og kan gjennomføres i enkeltkommuner dersom det ikke er ønskelig med en nasjonal standard.

2. Gode planer for drift og vedlikehold og nedbygging av vedlikeholdsetterslepet

Kommuner der administrasjonen både har gode planer for vedlikeholdsarbeidene, og samtidig lykkes med å kommunisere med politikerne aktuelle prioriteringer og konsekvenser av disse, har i større grad enn andre kommuner lykkes med å få midler til drift og vedlikehold, og i større grad lykkes med å ha kontroll med vedlikeholdsetterslepet. Dette indikeres i de intervjuene som er gjennomført i denne undersøkelsen. Dette fordrer god oversikt over veinettet. Derfor anbefales følgende:

- Alle kommuner anbefales å ha et system for å ha oversikt over det kommunale veinettet.
- Alle kommuner anbefales å etablere en plan for hvordan vedlikeholdsetterslepet skal reduseres.

3. Organisering

Foreliggende undersøkelse har ikke gitt grunnlag for å trekke konklusjoner knyttet til den ene eller den andre måten å organisere drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, enhetsledere, bestiller/utfører mm. Alle kommunene synes å være tilfreds med sin modell, som kanskje er tilpasset situasjonen i den enkelte kommunen. Organisering er et aktuelt tema i mange kommuner. Følgende anbefales derfor i denne sammenheng:

- Det gjøres en nærmere studie av hvilke effekter organisasjonsmodellen har på effektiviteten av drift og vedlikehold av de kommunale veiene.