



Samferdselsdepartementet - SD

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår referanse: 23/00292-6
Arkivkode: ---
Saksbehandler: Anne Johanne Enger
Deres referanse:
Dato: 30.08.2023

Nasjonal transportplan 2025-2036: Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei langt dyrere å redusere

Et samlet kollegium av fylkesordførere-/rådsledere ønsker å formidle til politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet vår bekymring for manglende trygghet og framkommelighet på våre fylkesveier. Forut for regjeringens arbeid med statsbudsjettet for 2024 og ikke minst meldingen til Stortinget om Nasjonal transportplan (NTP), vil vi dele følgende:

- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei har blitt betydelig mer omfattende: fra størrelsesorden 45-75 milliarder kroner i 2013 til 85– 95 milliarder kroner i 2022, altså en dobling målt i løpende priser.
- Den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykilometer på fylkesveinettet er nå nesten 90% høyere enn på riksveinettet.
- Riksveinettet er i perioden 2015-2022 tilført betydelig større midler til drift og vedlikehold. For hver krone som brukes på fylkesvei så er det i perioden bevilget nær 1,6 kroner på riksvei.

Fylkesveinettet må derfor prioriteres også fra staten sin side. Fylkesveinettet utgjør en vesentlig del av det offentlige veinettet. Det er derfor behov for å se på tilstanden av et samlet veinett og prioritere innsatsen deretter. En slik vurdering må gjøres uavhengig av forvaltningsnivå og veieier - det viktigste er å sørge for trygge og framkommelige veier.

1. Bakgrunn og formål

I Hurdalsplattformen har regjeringen forpliktet seg til å «utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene».

Som oppfølging av dette har Statens vegvesen og fylkeskommunene i perioden 2022-2023 samarbeidet om å anslå dagens tilstand og kostnader ved å redusere etterslepet på fylkesveinettet. Statens vegvesens rapport oversendes departementet innen fristen 01.10.2023.

Fylkesordfører-/rådslederkollegiet ser det samtidig som viktig å gi politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet en mer helhetlig beskrivelse av utfordringene enn svaret fra Statens Vegvesen alene vil gi. Vi ønsker med dette brevet å belyse utviklingen i tilstanden på fylkesveinettet og hvilke virkninger mangelen på utbedringer har medført for trafiksikkerhet, framkommelighet og robusthet på dagens fylkesveinett. Vi ser det som viktig å løfte temaet fylkesvei før regjeringens sluttføring av Stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 og den politiske behandlingen våren 2024.

2. Dagens tilstand på fylkesveinettet

Fylkesveinettet er viktig og omtales gjerne som hverdagsveiene våre. Deres viktigste funksjon er å koble bosetting og næringsliv sammen. Fylkesveiene er derfor svært viktig for hele samfunnsutviklingen. Fylkesveiene brukes av alle typer trafikantgrupper, og dette gir noen særskilte utfordringer. Fylkesveinettet skal fungere like godt for småbarnsforeldre med barnevogn og for tungbiltransporten som frakter varer. I tillegg utgjør fylkesveinettet en viktig del av vår samlede beredskap både som omkjøringsveier ved hendelser og som del av vår samlede infrastruktur.

Dagens fylkesveinett utgjør om lag 44 000 km. Riksveinettet utgjør i overkant av 10 000 km. Fylkesveinettet utgjør dermed om lag 80 % av det samlede riks- og fylkesveinettet i lengde og om lag 47 % av trafikkarbeidet¹. Til tross for ulik mengde trafikkarbeid må det aller meste av alle former for transport innom fylkesveinettet i starten, underveis eller ved slutten av en reise. Om lag 10% av fylkesveinettet har i dag ikke fast dekke og 23% har tillatt aksellast under 10 tonn. Om lag 45 % av fylkesveinettet har dårlig eller svært dårlig dekketilstand. Til sammen har fylkesveinettet om lag 618 tunneler, 13 300 bruer og 245 ferjekaiar². Fylkesveinettet er helt avgjørende for at vi i Norge skal nå våre transportpolitiske mål.

Tilstanden på fylkesveinettet har lenge vært omtalt og dokumentert som krevende. Og med nye utfordringer følger det også et økende etterslep:

- Økt risiko for trafikkulykker.
- Redusert fremkommelighet.
- Veinettets kvalitet reduseres ytterligere av økt nedbør, ras og flom som følge av klimaendringer.
- Sikkerhets- og beredskapshensyn krever at fylkesveinettet kan fungere som beredskapsnett for riksveinettet. Når fylkesveiforbindelser til samfunnskritiske funksjoner ikke sikres, øker samfunnets sårbarhet.

Oppdatering av kartlagt etterslep på fylkesveinettet

Årets kartleggingsoppdrag fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen har blitt en rent skjematisk oppdatering basert på MOTIV og fylkeskommunale regnskapstall. Endring i vedlikeholdsetterslepet er definert som differansen mellom det normerte vedlikeholdsbehovet i MOTIV og årlig forbruk til vedlikehold i de fylkeskommunale regnskapene i perioden 2014 - 2021. Kostnadene for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei har økt vesentlig: fra 45-75 milliarder kroner i 2013 til størrelsesorden 85 – 95 milliarder kroner (2022).

Det er to sentrale mangler med denne metoden:

1. MOTIV-tallene påvirkes ikke av den faktiske tilstanden på veiene. Tallene vurderer kun en gitt vedlikeholdsstandard og beregner antatte kostnader ved å følge standarden. En vei med stort vedlikeholdsetterslep vil ikke ha høyere beregnet vedlikeholdsbehov i MOTIV enn en ellers lik vei som er godt vedlikeholdt.

¹ Kilde: Nasjonal veidatabank (NVDB) Siden veinettet er i stadig endring og nye registreringer/oppretting av feil gjøres løpende kan det være forskjeller i tallgrunlaget fra dato dataene er hentet ut, og det som ligger inne i NVDB per dags dato.

² vegkart.atlas.vegvesen.no

2. MOTIV-tallene fanger ikke opp «kostnadsglidninger» (som f.eks. er dokumentert for tunneloppgradering på riksveg) eller eskalerende etterslep som har skjedd siden Statens vegvesens opprinnelige kartlegging i 2012. Dagens skjematiske oppdatering vil dermed ha enda større usikkerhet knyttet til seg enn den opprinnelige kartleggingen.

Enkelte fylkeskommuner har foretatt egne vurderinger: Møre og Romsdal fylkeskommune har i 2023 kartlagt eget fylkesveinett basert på vurdering av faktisk tilstand på veiene. Kostnadsoverslagene herfra er basert på bruk av beste tilgjengelige kunnskap om tilstand og faktiske forhold, samt erfaringspriser.

Resultatet av kartleggingen viser et etterslep på om lag det dobbelte som den skjematisk framskrevne MOTIV-beregningen. Det totale etterslepet i Møre og Romsdal fylkeskommune er ved bruk av MOTIV-kartleggingen estimert til 9,3 milliarder kroner. I Møre- og Romsdals egen rapport er det totale etterslepet beregnet til 16,8 milliarder 2023-kroner (inkludert merverdiavgift) [Forfallsrapport MR fylke 2023.pdf](#)

Rogaland fylkeskommune har gjort en tilsvarende kartlegging ut fra en litt annen metodikk, men kommet frem til samme resultat: Ved bruk av MOTIV-kartleggingen er kostnadsanslaget beregnet til 5,8 milliarder kroner. Ved Rogalands egen beregning er det totale etterslepet estimert til anslagsvis 15 milliarder 2023-kroner.

For å få et best mulig sammenligningsgrunnlag med den skjematiske oppdateringen i regi av Statens vegvesen ville det ideelle vært at alle fylkeskommuner hadde utført en tilsvarende grundig kartlegging som Møre- og Romsdal og Rogaland fylkeskommuner. Det er et stort arbeid som tar tid og vil nok ikke kunne bli ferdig før regjeringens Stortingsmelding om NTP 2025-2036. Vi mener imidlertid at det er god grunn til å tro at det som er avdekket i Møre- og Romsdal og Rogaland fylkeskommuner også er gjeldende for de andre fylkeskommunene.

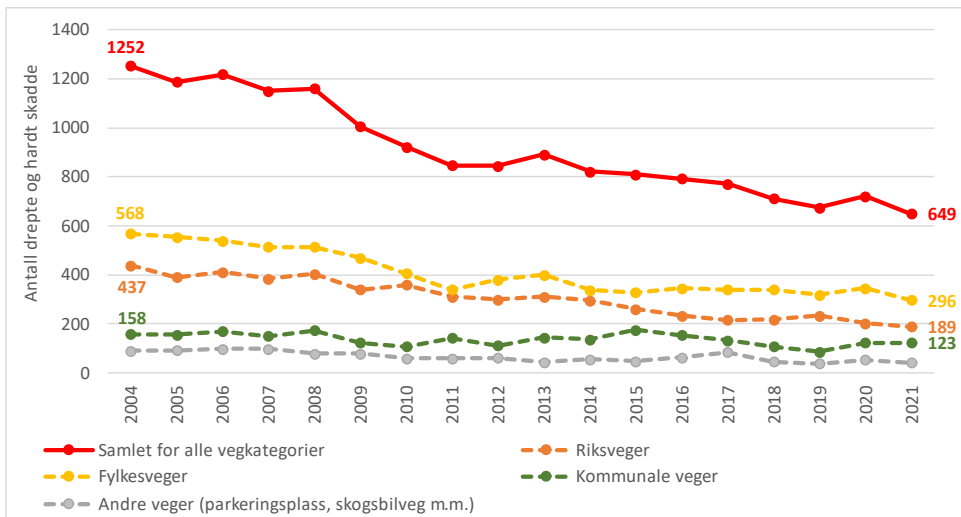
Det er uansett viktig å sørge for å til enhver tid ha oppdaterte tall på fylkesveinettet og utgiftsbehovet til den enkelte fylkeskommune, hvor også Oslos veinett og utgiftsbehov ivaretas.

3. Trafikksikkerhet på fylkesveinettet

I Statens vegvesens svar på utredningsoppdraget til NTP 2025-2036 omtales trafikksikkerhet særskilt. Her fremkommer det gjennom ulykkesstatistikken for årene 2018-2021 at den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøy km på fylkesveinettet er nesten 90% høyere enn på riksveinettet³.

Fylkesveinettet er som figuren under viser overrepresentert i ulykkesstatistikken til tross for at det samlede trafikkarbeidet er noe større på riksveiene.

³ [statens-vegvesen-trafikksikkerhet-l2254360.pdf \(regjeringen.no\)](#)



Statens vegvesen skriver videre i utredningssvaret at en viktig årsak til at risikoen er større på fylkesveiene er at «en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveinettet går på møtefrie veier, og disse har betydelig lavere risiko enn veier uten midtrekkverk/midtdeler». For å nå målene for nullvisjonen i kommende NTP-periode er det behov for målrettede tiltak for å få ned ulykkestallene på fylkesvei.

Videre slår Statens vegvesen fast at utfordringene er ulike for de ulike veikategoriene. Møteulykker er den største utfordringen på riksveinettet, mens utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesveinettet. På det kommunale veinettet er ulykker med gående og syklende den største utfordringen. At fylkesveiene er overrepresentert på ulykkesstatistikken gjelder nesten alle fylkeskommuner.

Fylkeskommunene jobber målrettet med trafiksikkerhet blant annet gjennom de fylkesvise trafiksikkerhetsutvalgene. Etter vegtrafikklovens § 40 har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket. I tillegg er det generelle arbeidet med drift og vedlikehold grunnleggende for å sikre trafiksikre kjøreforhold. Nullvisjonen er førende for all innsats, og de siste års negative utvikling for trafikkulykker bekymrer oss i fylkeskommunene.

Erfaringene fra ekstremværet Hans viser behovet for å dimensjonere opp fylkesvegene slik at de tåler et våtere og villere klima. Å forebygge fremfor å reparere er både bedre og billigere.

4. Økt vedlikeholdsetterslep tross fylkeskommunal innsats

Midlene til drift og vedlikehold av fylkesveinettet kommer i hovedsak fra fylkenes skatteinntekter og rammeoverføringer fra staten. I Vista Analyses rapport fra 2018 omtales utviklingen i statlige bevilgninger og fylkeskommunalt forbruk til drift, vedlikehold og investeringer i fylkesveinettet slik⁴:

«Etter Forvaltningsreformen (2010), hvor fylkeskommunene overtok ansvar for betydelige deler av det tidligere riksveinettet, har fylkeskommunene i perioden 2010 – 2018 brukt noe mer midler på fylkesveiene enn de har fått tilført av midler til formålet fra staten. Dette har likevel ikke vært tilstrekkelig til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet.

Vår gjennomgang av fylkeskommunenes budsjett- og økonomiplaner tyder på at det samlede etterslepet øker. Fylkeskommunenes handlefrihet på fylkesveiområdet er redusert. Dette kommer til uttrykk både ved

⁴ https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/6508/va-rapport_2018-14_hva_har_skjedd_med_fylkesveiene_etter_forvaltningsreformen.pdf

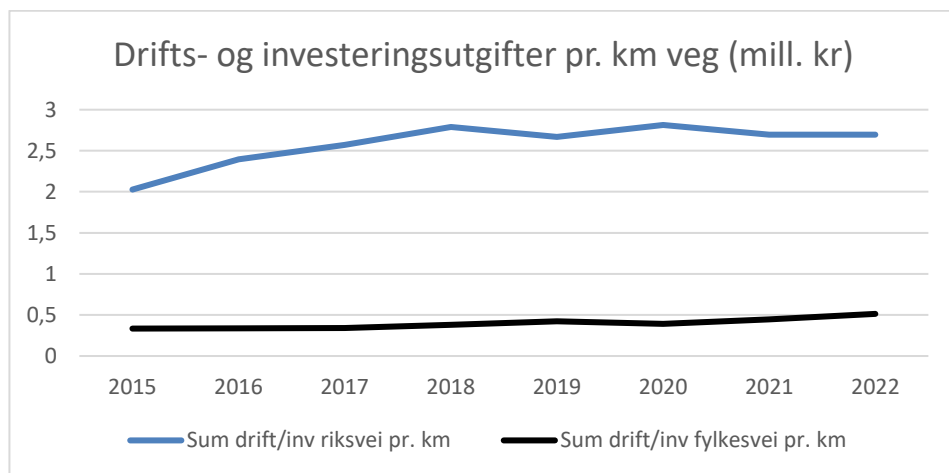
at statlige midler til investeringsformål i større grad gis som bundne midler, ved at gjennomføring av tunnelforskriften binder opp betydelige deler av fylkeskommunenes «frie inntekter»

«Oppsummert finner vi at staten ikke har tilført tilstrekkelige midler til å opprettholde ønsket kvalitet på fylkesveinettet på lengre sikt».

I Regjeringens svar til Stortinget på spørsmål 260 til Statsbudsjett 2023, fremgår det at for perioden 2015-2022 har det blitt brukt om lag 221 milliarder kroner til drift og investering i riksvei. I fylkeskommunene er det til sammen regnskapsført om lag 141 milliarder kroner til drift, vedlikehold og investering i fylkesvei. Dette betyr at for hver krone som brukes på fylkesvei, er det i perioden bevilget nær 1,6 kroner på riksvei.

Riksveinettet har en større del av trafikkarbeidet per km, og det vil være behov for et annet nivå på drift- og vedlikeholdsstandard på riksveinettet sammenlignet med mye av fylkesveinettet. Tallene viser likevel tydelig at riksveinettet er tilført betydelig større midler til drift og investeringer enn tilsvarende på fylkesveinettet.

Figuren under viser utviklingen i bevilgede midler til drift- og investering av riksveiene sammenlignet med fylkeskommunenes regnskapsførte utgifter til drifts- og investering i fylkesveiene i perioden 2015 til 2022.



Fylkeskommunene har prioritert fylkesveiene høyere enn dersom man skulle lagt til grunn en normativ tolkning av delkostnadsnøklerne.

Det er behov for forsterket drift og vedlikehold også av fylkesveinettet i kommende NTP-periode. Skjer ikke dette, vil gapet mellom riks- og fylkesveinettet øke ytterligere. Mangel på ekstraordinær satsing på fylkesveinettet er først og fremst svært alvorlig med tanke på den negative utviklingen av trafikksikkerheten. Det er også et alvorlig hinder for forutsigbar fremkommelighet for trafikantene, næringslivet og den bruken av fylkesveinettet i beredskapsammenheng (eks som avlastning til riksveinettet ved behov). Mengden fylkesveinett og størrelsen på etterslepet viser at det i et sårbarhetsperspektiv ikke er tilstrekkelig å sørge for et godt nok rustet riksveinett.

Med hilsen

Siv Henriette Jacobsen, leder av fylkesordførere/-rådslederkollegiet og fylkesrådsleder i Viken
Raymond Johansen, byrådsleder i Oslo kommune
Arne Thomassen, fylkesordfører i Agder
Aud Hove, fylkesordfører i Innlandet
Jon Askeland, fylkesordfører i Vestland
Elin Dahlseng Eide, fylkesrådsleder i Nordland

Line Hatmosø Hoem, fylkesordfører i Møre- og Romsdal
Kristina Torbergsen, fylkesrådsleder i Troms og Finnmark
Marianne Chesak, fylkesordfører i Rogaland
Terje Riis-Johansen, fylkesordfører i Vestfold og Telemark
Tore O. Sandvik, fylkesordfører i Trøndelag
Gunn Marit Helgesen, styreleder i KS

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Mottakere:

Samferdselsdepartementet - SD
Nærings-og fiskeridepartementet

Kopi:

Kommunal- og distriktsdepartementet
Statens vegvesen

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Kopi:

Kommunal- og distriktsdepartementet
Statens vegvesen