



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår referanse: 22/00045-1  
Arkivkode: 112  
Saksbehandler: Anne Johanne Enger  
Deres referanse:  
Dato: 14.01.2022

## Satsingsforslag- Innspill til Statsbudsjettet 2023

Et godt samarbeid mellom regjeringen og kommunesektoren vil være svært viktig for å få gjennomført de politiske ambisjonene i Hurdalsplattformen. Som et ledd i et slikt samarbeid har KS innspill til satsinger til Statsbudsjettet 2023. Dette er satsinger både innenfor rammetilskuddet og øremerkede tilskudd.

KS landsstyre har vedtatt forventninger til samarbeidet mellom kommunesektoren og regjeringen i lys av hva Regjeringen har varslet i Hurdalsplattformen. De politiske posisjonene har vært førende for saker KS har tatt opp i de bilaterale konsultasjonsmøtene. Nedenfor følger tre satsingsforslag på Samferdselsdepartementets område som følger opp både Hurdalsplattformen og posisjonene til KS. Dette er satsingsforslag utover veksten i kommunesektorens frie inntekter som også skal kompensere for demografiske endringer og pensjon.

### KS har tre innspill til SD på satsingsforslag for statsbudsjettet 2023

#### 1. Forfall på fylkesvei

Hurdalsplattformen varsler en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier, i samarbeid med fylkeskommunene.

Fylkeskommunene har ansvar for landets lengste vegnett med sine 44.000 kilometer. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei er estimert til om lag 70 milliarder med et usikkerhetsspenn på 57-96 milliarder, basert på framskrivning at Statens Vegvesens analyse i 2010-12 til dagens pengeverdi<sup>1</sup>. Stortinget ba våren 2020 regjeringen om å gjennomgå ordningene for vedlikehold og investering i fylkesveinettet, og vurdere å styrke disse slik at fylkeskommunene kan gjøre flere investeringer og vedlikeholde veinettet i større grad enn i dag. Fylkeskommunenes muligheter til å øke innsatsen på investeringer og vedlikehold av fylkesveiene er sterkt påvirket av hvilke økonomiske rammer staten stiller til disposisjon i årene som kommer.

Stortingets vedtak i statsbudsjettet for 2022 om en ramme på 379,6 millioner representerer en opptrapping mot- men likevel vesentlig lavere enn det planlagte årlige gjennomsnittet for tilskuddsordningen på 775 millioner i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 (seks første år). Under behandlingen av NTP våren 2021 foreslo Arbeiderpartiet og Senterpartiet å styrke beløpet ytterligere med 2 milliarder kroner ut fra regjeringen Solbergs forslag.

<sup>1</sup> Kilde: Svar fra Samferdselsdepartementet til kommunal- og forvaltningskomiteen, Innst 660 S (2020-21), Kommuneproposisjonen 2022

KS anbefaler at det fremmes satsingsforslag i statsbudsjettet 2023 som tar høyde for Stortingets tilslutning til planlagt årlige gjennomsnittet i NTP 2022-2027.

## **2. Nasjonal satsing på rassikring**

Hurdalsplattformen varsler at regjeringen vil ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor, som også sammenfaller med Stortingets vedtak ved behandlingen av Nasjonal Transportplan 2022-33.

Behovet for rassikring av riks- og fylkesveger er enormt. Det ble i 2019 kartlagt et finansieringsbehov på over 70 milliarder kroner for å rassikre de farligste riks- og fylkesstrekningene i Norge.

Fylkeskommunene prioriterer midler til rassikring av fylkesveier innenfor sine frie inntekter. Mulighetene til å forsere dette arbeidet vil styrkes gjennom økt tildeling av frie midler med særskilt fordeling (tabell C).

## **3. Utslippsfrie ferger**

Regjeringen varsler i Hurdalsplattformen at den vil kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferger og hurtigbåter.

Flere fylkeskommuner gjennomfører nå innledende arbeider for å kunne stille krav om energieffektive og utslippsfrie løsninger i nye ferge- og hurtigbåtanbud. Merkostnadene ved slike løsninger vil utgjøre så store beløp at fylkeskommunene ikke vil kunne dekke disse på egenhånd. En omstilling av ferge- og hurtigbåtflåten vil derfor bare kunne realiseres gjennom et finansielt samarbeid mellom staten og de aktuelle fylkeskommunene

Å fase inn ny teknologi vil kreve store økonomiske uttelling. Som ansvarlig bestiller, er det fylkeskommunene som vil måtte betale denne regningen. Dette er en regning de ikke vil klare på egen hånd, særlig når den vil komme på toppen av en for flere fylkeskommuner anstrengt økonomisk situasjon etter store merkostnader til innfasing av el-ferger. Disse merkostnadene ble dokumentert i rapporten om kollektivtransportens kostnader som Menon Economics og TØI laget for KS i 2019 (Kostnader ved overgang til fossilfri kollektivtransport, Menon-publikasjon 4/2019).

KS anbefaler at departementer fremmer satsingsforslag om å kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved valg av lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av fossilfrie ferger og hurtigbåter.

Med vennlig hilsen

Gunn Marit Helgesen  
styreleder

Kopi:

Kommunal- og distriktsdepartementet

Mottakere:

Samferdselsdepartementet - SD

Samferdselsdepartementet - SD, Jon-Ivar Nygård

Kopi:

Kommunal- og distriktsdepartementet