



I hver utgave av Teknisk Ukeblad der bygge- og anleggsnæringen har sin egen spesialseksjon, vil vi ha en kronikk knyttet til næringen og dens problemstillinger.

VILRID FEMOEN,

leder for politikk og strategi i Opplysningskontoret for Veitrafikk er utfordret av Knut Arild Hareide, leder av KrF og leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité til å skrive om: «I dag tar det i gjennomsnitt ni år og planlegge nye veiprojekter. Hvordan kan planprosessene effektiviseres og planleggingstiden kortes ned?»

Økt statlig ansvar for riksveiene

Staten har valgt å dele ansvaret for den langsiktige utviklingen av riksveinettet med lokaldemokratiet. Staten, som eier og forvalter av dette veinettet, og kommunene som forvaltere av plan- og bygningsloven og initiativtaker til forsert utbygging gjennom bompenger. I praksis bestemmer kommunene i mange tilfeller både hvor og når en riksvei skal bygges. Det er betimelig å spørre om lokaldemokratiet har for stor makt over riksveinettet.

Langtekkelig

Et av skrekkeeksemplene på langtekkelig planleggingstid den senere tid er planleggingen av ny trasé for E6 langs Mjøsa. Til tross for en tidkrevende og omfattende prosess og dialog, klarte ikke veimyndighetene og kommunen å komme til enighet, og saken gikk til meglings- og Miljøverndepartementet. Der lå den til behandling i lang tid før endelig avgjørelse ble fattet.

Mens kommunen ønsket å ha deler av den nye traséen i tunnel, ville staten ved Statens vegvesen sikre en nøktrern og fornuftig løsning i dagen. Førstnevnte er en vesentlig dyrere løsning, spesielt med tanke på fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader. Utfallet ble hovedsakelig vei i dagen. Det bør vurderes om kommunene skal kunne velge dyrere løsninger dersom de selv dekker inn kostnadsøkningen.

Økende andel bompenger

En stadig økende andel av riksveinettet skal finansieres gjennom bompenger. Dersom ordningen med krav om lokalt initiativ til bompenger videreføres parallelt med økning i bompengemengden, svekkes den statlige styringen og kontrollen av utbyggingsrekkefølgen tilsvarende. Og kommunestyrene vil føle seg presset til å gå med på bompengeløsninger som de kanskje ikke ønsker. På en veikonferanse i Førde nylig, opplevde jeg at en kommunestyrerepresentant ble presset til å godta Førde-pakken av fylkespolitikkerne. Og for å sikre den bitre pillen, legges det inn lokale veiprojekter i den statlige (i utgangspunktet) pakken.

Gir lokal medvirkning bedre planer? I mange tilfeller vil lokal medvirkning og beslutning sikre at de beste løsningene vedtas. Tilfellet Mjøsa viser at det motsatte også skjer. Lokaldemokratiet fremmer dyrere løsninger enn det samfunnet som helhet er tjent med ut fra de vurderinger som Statens vegvesen legger til grunn. Og lokaldemokratiet bidrar til at veien blir forsinket med flere år. En utfordring blir derfor å avveie behovet for lokal medvirkning og medbestemmelse mot behovet for å sikre en rask og effektiv planprosess og løsninger som ivaretar også statlige hensyn.

For stor makt

Plan- og bygningsloven skal sikre bærekraftig utvikling av samfunnet til beste for samfunnet og den enkelte. Loven sikrer bred medvirkning og medbestemmelse i alle ledd og skal bidra til å



E6: Utbyggingen av E6 mener Vilrid Femoen er et eksempel på langtekkelig planleggingstid. Her fra byggingen mellom Espa og Kolomoen. FOTO: TRULS TUNMO

samordne de ulike interessene og hensyn som kommunene, fylkeskommunene og staten forvalter. Den er en sektorovergrepende lov som legger opp til et system for helhetlig planlegging der arealforvaltning er en viktig del. Men er det riktig at kommunene skal forvalte denne loven? Det er betimelig å spørre om kommunene har for stor makt over statlig veitbygging når lokalt folkevalgte bestemmer både hvor og når en riksvei skal bygges.

Siden 1985 har plan- og bygningsloven vært forvaltet av kommunene. De senere års erfaringer fra langtekkelig veiplanlegging viser at det er behov for en ny gjennomgang av loven. Målet må være å sikre både effektiv statlig planlegging og kontroll og lokal medbestemmelse og medvirkning.

Ta tilbake kontrollen

Når det gjelder bompenger, har OFV tatt til orde for en helhetlig gjennomgang av dagens avgiftsregime på bruk, kjøp og eie av bil i lys av finansieringsbehovene på veinettet og de overordnede transportpolitiske målene. Det er positivt med lokal medbestemmelse og involvering i beslutningsprosessene. Men staten må ta tilbake kontrollen over utviklingen av riksveinettet gjennom statlige grep for planlegging og finansiering. ●

STAFETTPINNEN GÅR TIL...

Vilrid Femoen sender stafettpinnen videre til **Helge Eide, områdeleder i KS** og ber ham skrive om temaet «Det finnes i dag ingen etablerte indikatorer som er egnet for en overordnet og fortløpende vurdering av tilstanden på veinettet. Manglende kvalitetsindikatorer vanskeliggjør vurderingen av kvalitetsutviklingen på veiene. Hvordan bør kvaliteten på det offentlige veinettet evalueres og følges opp?» Eide har akseptert utfordringen, hennes kronikk kommer i TU02 som kommer ut 19. januar.