

# Politiske beslutninger om veginvesteringer i Stortingets samferdselskomité

Av forsker Inger Spangen, Transportøkonomisk institutt, Norge

## Sammendrag

Representantene i Stortingets samferdselskomité i 1993 ble intervjuet om behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994-97. Representantene hadde kontakt med lokale politikere og interessegrupper under behandlingen av meldingen. Arbeider-partiets fraksjon hadde kontakt med statsråden før meldingen ble behandlet, og mange spørsmål ble avklart under disse samtalene. For å ha innflytelse var det viktig å få flertall i komiteen, men det var også viktig for partiene å markere sine standpunkter ved å lage egne merknader i komitéinnstillingen. Det ser ikke ut til å ha vært noen knallharde prioriteringer innen den økonomiske rammen, som ble oppfattet som romslig. Dagens beslutningsprosess ser ut til å legge til rette for å skaffe mye penger til riksveger.

## 1. Innledning

Stortinget vedtok i 1993 å bruke om lag 17 milliarder kroner i investeringer i riksveger<sup>1</sup> de neste fire årene. Så langt jeg har tall for utgjør veginvesteringene omtrent en tredjedel av de statlige investeringene<sup>2</sup>. Det er derfor en store andel av statens investeringsmidler som går til veger, og beslutningene om hvordan disse midlene skal brukes er derfor viktige.

Omfanget av investeringene i veger og hvilke veger som skal bygges ut blir i stor grad avgjort under behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan, som er et fireårig investeringsprogram for riksveger. Den formelle beslutningen om veginvesteringene fattes under behandlingen av statsbudsjettet, men Norsk veg- og vegtrafikkplan legger viktige føringer på budsjettet.

Norsk veg- og vegtrafikkplan blir behandlet gjennom en lang plan- og beslutningsprosess, der mange interessegrupper blir tatt med på råd. Det er Stortinget som fatter den endelige avgjørelsen om investeringene i riksveger. På Stortinget er det Samferdselskomiteen som arbeider mest med planen, og som har størst innflytelse på den.

Jeg har sammen med Karine Nyborg i Statistisk sentralbyrå undersøkt hvordan Samferdselskomiteen på Stortinget arbeider med vegplanen. Vi intervjuet alle de 16 representantene som satt i Stortingets samferdselskomité våren 1993, da den forrige vegplanen (Norsk Veg- og vegtrafikkplan 1994-97) ble behandlet i Stortinget. Temaet for intervjuene var behandlingen av denne planen, herunder representantenes bruk av de nytte-kostnadsanalysene

---

<sup>1</sup> Det norske vegnettet er tredelt: riksveger som staten har ansvaret for, fylkesveger som fylkeskommunene har ansvaret for og kommunale veger, som kommunene har ansvaret for.

<sup>2</sup> Staten investerte årlig om lag 14 mrd kroner i 1993, 1994 og 1995. Kilde: Statistisk årbok 1996, Statistisk sentralbyrå, 1996.

som Vegdirektoratet utarbeider for de enkelte prosjektene. Vi samlet data og laget en dokumentasjonsrapport<sup>3</sup> som siden er brukt til ulike analyser.

En av de interessante observasjonene vi gjorde i dette arbeidet var at beslutningsprosessen rundt Norsk veg- og vegtrafikkplan er organisert slik at den trekker i retning av å bruke mye penger på veger. Det siste resonnementet har vi tidligere presentert i en kronikk i Arbeiderbladet<sup>4</sup>, som ligger til grunn for den siste delen av dette paperet.

## **2. Behandlingen av vegplanen i Samferdselskomiteen**

Stortingets behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 var siste ledd i en lang politisk prosess. Den begynte i 1990 med at Vegdirektoratet sendte ut retningslinjer for en strategifase, der Vegkontorene<sup>5</sup> ble bedt om å utrede hva det koster å nå ulike mål. Disse utredningene ble lagt til grunn for retningslinjene fra Vegdirektoratet til Vegkontorene om planarbeidet, som ble sendt ut i 1991.

Vegkontorene laget på bakgrunn av retningslinjene et forslag til økonomisk handlingsprogram for sitt fylke. Programmet ble sendt på høring til fylkeskommunen og ble behandlet i fylkestinget<sup>6</sup>. Deretter sendte vegkontorene over planforslaget til Vegdirektoratet, sammen med kommentarene fra fylkestinget.

Vegdirektoratet sammenstilte fylkenes forslag til et samlet handlingsprogram, som ble oversendt Samferdselsdepartementet. Departementet utarbeidet en melding til Stortinget, som inneholder en generelle del og et handlingsprogram. I handlingsprogrammet omtales en rekke vegprosjekter for hvert fylke.

I Stortinget ble meldingen først behandlet i Samferdselskomiteen, som laget en innstilling til Stortinget. Deretter ble planen diskutert i plenum i Stortinget.

Norsk veg- og vegtrafikkplan er en stortingsmelding, ikke en proposisjon, og ble derfor ikke formelt vedtatt. Stortinget tok planen til etterretning med kommentarene fra komiteen og fra representantene i debatten.

### **Mange roller i Samferdselskomiteen**

Den Samferdselskomiteen som behandlet Norsk veg- og vegtrafikkplan i 1993 hadde 16 medlemmer, hvorav seks fra Arbeiderpartiet, fire fra Høyre, to fra Fremskrittspartiet, to fra Sosialistisk Venstreparti og en fra henholdsvis Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Norge hadde på denne tiden en Arbeiderpartiregjering, og da planen ble behandlet var Kjell Opseth samferdselsminister. Før han ble minister satt han på Stortinget og var medlem av Samferdselskomiteen.

---

<sup>3</sup> Nyborg, Karine og Spangen, Inger: Politiske beslutninger om veger. Intervjuer med medlemmene i Stortingets samferdselskomité. TØI notat 1026/1996.

<sup>4</sup> Nyborg, Karine og Spangen, Inger, Veibyggning er milliardsluk. Sitter pengene for løst i veisektoren? Arbeiderbladet 12. juni 1996.

<sup>5</sup> Det er et vegkontor i hvert av de 19 fylkene. Vegkontorene er statlige og er direkte underlagt Vegdirektoratet.

<sup>6</sup> Fylkeskommunen er det regionale politiske nivået i Norge, og det øverste organet er fylkestinget. Fylkestinget er politisk sammensatt og representantene velges direkte i fylkestingsvalg hvert fjerde år.

Det var mange roller i komiteen, og rolleinnhaverne hadde forskjellige oppgaver i beslutningsprosessen. Medlemmene i komiteen fordelte selv rollene seg imellom.

*Lederen* av Samferdselskomiteen var i forrige periode John S. Tveit fra Kristelig Folkeparti. Han var blant annet en «bro inn i komiteen», og han ble kontaktet av mange som ville legge fram sitt syn for komiteen. *Saksordfører* for Norsk veg- og vegtrafikkplan var Ingvard Sverdrup fra Høyre. Han organiserte komiteens arbeide med Norsk veg- og vegtrafikkplan, organiserte høringer, hentet inn informasjon og la fram et forslag til komitéinnstilling. En viktig jobb for saksordføreren var å legge fram forslag som kunne samle hele komiteen. Saksordføreren ledet også arbeidet med vegsaker i budsjettet.

Det er vanlig at partiene på den «politiske motsatte side» av saksordføreren velger en *skyggeordfører*. Sissel Rønbeck fra Arbeiderpartiet var i forrige periode skyggeordfører for Norsk veg- og vegtrafikkplan. Underveis i arbeidet var det mye kontakt mellom saksordføreren og skyggeordføreren. Hvert parti valgte også en *fraksjonsleder* som ledet partiets representanter i komiteen.

### **Kontakt mellom AP-fraksjonen og statsråden før meldingen ble lagt fram**

I kartleggingen av prosessen har vi vært opptatt av om mange av de viktige beslutningene om Norsk veg- og vegtrafikkplan i realiteten ble tatt *før* meldingen ble lagt fram.

Det var bare medlemmene i Arbeiderpartiets fraksjon som forteller at de hadde kontakt med samferdselsministeren *før* Norsk veg- og vegtrafikkplan ble lagt fram. Representanter fra de fleste av de andre partiene forteller at de startet å behandle meldingen da den ble lagt fram, og at de ikke hadde noen kontakt med statsråden før det.

Statsråden hadde mange møter med Arbeiderpartiets fraksjonen i komiteen og møtte også resten av partigruppen. Det var spesielt mye kontakt mellom fraksjonslederen og statsråden rett før meldingen ble lagt fram, for å få gjort de siste avklaringene. I diskusjonen med samferdselsministeren tok Arbeiderpartiets fraksjon opp prinsippene i vegpolitikken og enkeltprosjekter. Kollektivtransporten, opprusting av stamvegene og vedlikehold av vegene var blant de temaene som ble diskutert. Noen prosjekter ble tatt inn i planen i denne prosessen.

Det var ikke spesielt for fraksjonen i Samferdselskomiteen å ha kontakt med statsråden. En av representantene sa det slik: - *Det er slik i alle saker, unntatt de aller minste, at stortingsrepresentantene fra det regjeringsbærende partiet har kontakt med statsråden før saken legges fram for Stortinget. Statsråden har både kontakt med sin fraksjon i fagkomiteen, og ofte også med hele partigruppen.*

En oppfatning blant Arbeiderpartiets representanter er at fraksjonen hadde stor innflytelse på Norsk veg- og vegtrafikkplan før planen ble sendt fra Regjeringen. Etter at planen var lagt fram, kunne representantene i mindre grad foreslå endringer. - *Det kan selvsagt være populært å komme med særstandpunkter etter at meldingen er lagt fram, men det fører ikke til noe*, som en Arbeiderpartirepresentant uttrykte det.

Noen av representantene fra de andre partiene forteller at deres forsøk på å påvirke Regjeringens politikk, før meldingen ble lagt fram, gikk gjennom Arbeiderpartiets fraksjon. De ga uttrykk for politiske prioriteringer og ønsker overfor Arbeiderpartiets fraksjon, blant annet på komiteens reiser. Det var signaler som Arbeiderpartiet kunne bruke som grunnlag for å «forutse» reaksjoner i komiteen, og eventuelt ta hensyn til dem på et tidlig tidspunkt.

### **Statsråden hadde kontakt med komiteen under behandlingen**

Både Arbeiderpartiet og de andre partiene hadde kontakt med samferdselsministeren under behandlingen av meldingen, dels ved at statsråden møtte i komiteen og dels gjennom uformelle samtaler. Statsråden hadde også kontakt med både saksordfører og komiteleder.

Saksordføreren beskriver sin kontakt med statsråden som forholdsvis formell. Hensikten var i hovedsak å hente inn informasjon på vegne av komiteen, men også å påvirke statsråden.

Lederen av komiteen bodde i samme etasje som Kjell Opseth i Stortingets bolig i Parkveien, og han hadde en mer uformell kontakt med statsråden enn saksordføreren. Komitelederen og statsråden diskuterte blant annet hvordan komiteen kom til å reagere på forskjellige forslag fra Regjeringen.

### **Komiteen besøkte alle fylker**

Representantene i Samferdselskomiteen hadde mye kontakt med lokale politikere og organisasjoner før og under behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan. De beskrev Samferdselskomiteen som en av de stortingskomiteene som hadde mest kontakt med lokale politikere.

Samferdselskomiteen dro på befaring til alle fylker i årene før Norsk veg- og vegtrafikkplan ble behandlet. Komiteen var omtrent en uke i hvert fylke, og møtte fylkespolitikere, ordførere, representanter for Vegkontoret, Fylkesmannens miljøvernavdeling og ulike interesseorganisasjoner, blant annet næringsorganisasjonene. På befaringene ble alle samferdselsformer diskutert, ikke bare veger.

Representantene mente at fylkesreisene ga dem viktig kunnskap som grunnlag for vurderingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan. En oppfatning er at det derfor var en fordel at Norsk veg- og vegtrafikkplan ble behandlet i slutten av stortingsperioden, etter at komiteen hadde unnagjort alle reisene.

Samferdselskomiteen dro i tillegg på befaringer i enkeltsaker. Enten tok saksordføreren initiativet til befaringen, komiteen ble invitert, eller befaringen kom i stand på andre måter. - *Det er ikke vanskelig å få innbydelse til å komme på befaring, som komitelederen uttrykte det.*

### **Mange høringer og mye direkte kontakt**

Samferdselskomiteen hadde også kontakt med lokale politikere, organisasjoner og lokale myndigheter gjennom de høringene som ble holdt i komiteen. Det ble holdt i størrelsesorden 70 høringer i komiteen i løpet av en to måneders periode under behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan. De som kom på høringene presenterte saken sin og svarte på spørsmål fra komiteen.

Etter høringene tok de som hadde besøkt komiteen av og til direkte kontakt med representantene, men også andre kom på besøk til representantene. Noen ganger oppsøkte gjestene representantene i Samferdselskomiteen, andre ganger hele benken (alle stortingsrepresentantene fra samme fylke). Det avhang litt av saken de skulle ta opp.

De lokale politikerne som kom til komiteen snakket både med egne partifeller og med representanter fra andre partier, selv om egne partifeller var spesielt viktige.

- *Det var en jevn strøm av lokale partitillitsmenn som kom til Stortinget. I tillegg sto de lokale tillitsmennene i kø på landsmøtet for å få snakke med partiets samferdselspolitikere, som en uttrykte det.*

Representantene i komiteen tok også selv kontakt med partifeller lokalt, både for å be om synspunkter på Norsk veg- og vegtrafikkplan og for å luften spesielt kontroversielle saker.

I tillegg til å hente inn informasjon fra lokale politikere og interesseorganisasjoner ba komiteen om informasjon fra Samferdselsdepartementet. Komiteen ba om konkrete saksopplysninger, men kunne også be om at departementet utredet en sak. Det var saksordføreren som samordnet komiteens spørsmål til departementet.

### **Lokale interesser var viktige**

Alle representantene mente at lokalbefolkningens eller fylkespolitikernes syn hadde betydning når de skulle ta stilling til et vegprosjekt. Representantene hadde ulike måter å forholde seg til lokale synspunkter. Flere oppga at de la vekt på lokal *enighet*, for eksempel enstemmighet i fylkestinget. Noen pekte på at det først og fremst var prosjekter det var lokal *uenighet* om som ble gjenstand for diskusjoner i komiteen. Prosjekter det ikke var konflikter om lokalt gikk lettere igjennom i komiteen enn de konfliktfylte prosjektene. Andre la vekt på flertallet syn, eller hva deres egne partifeller lokalt mente. - *Vi går ikke imot lokalpartiet*, som en av de vi snakket med uttrykte det.

Noen av representantene ga, i diskusjoner om konkrete prosjekter, uttrykk for at de ikke bare ville *høre på* lokalbefolkningen, men også følge deres råd selv om de var uenige selv. - *Jeg så ikke noen grunn til å gå imot hvis de lokalt virkelig ville ha et slikt dumt prosjekt*, sa en. Andre understreket at selv om de hørte på lokale synspunkter, gjorde de sine egne vurderinger. - *Jeg la stor vekt på fylkespolitikernes prioriteringer. Jeg var ikke alltid enig, og vurderte selv hva jeg synes var viktig og mindre viktig*, som en uttrykte det.

Flere av Høyres representanter oppfattet det som et problem at mange partikolleger lokalt gikk i bresjen for å bygge ut nye veger. En av representantene sa det slik: - *Forbaska mange Høyrefolk er formenn i aksjonsgrupper for veger på lokalplanet. Vi prøver å behandle dem pent, men må samtidig si at vi har begrensede rammer. Det er ikke helt enkelt.*

En av de vi snakket med var svært skeptisk til å bruke *enighet* lokalt som et kriterium. - *Lokal enighet som kriterium er vanskelig fordi det ikke er klart hvem som har vært uenige eller enige. Ofte er det noen få personer lokalt som har tatt standpunktet. Fordi vi ikke vet hvordan prosessen har vært lokalt, er jeg skeptisk til den såkalte folkeviljen*, sa denne representanten.

### **Viktig å få til flertallsmerknader**

Stortinget gir viktige signaler til Regjeringen gjennom innstillinger fra komiteen og debatter i Stortinget. Det er særlig flertallets oppfatning i komiteen som tillegges vekt, og derfor var det viktig for representantene å få flertall for sitt syn i form av flertallsmerknader i innstillingen. - *Det er nødvendig med flertall i komiteen for å få gjennomslag for en sak*, som en uttrykte det.

Noen av informantene trakk fram at representantenes evne til å kommunisere har betydning for hvilke saker det blir oppslutning om. Det er ikke alle som er like gode til å «lodde

stemningen» og forhandle seg fram til løsninger. Evnen til å kommunisere har betydning for om representantene kan få igjennom en sak, både hos egne partifeller og i andre fraksjoner.

### **Særmerknader for å markere partiet**

Representantene ga også uttrykk for sitt syn gjennom særmerknader. Inntrykket vårt er at særmerknadene først og fremst ble brukt til å markere partiet utad. En av informantene mente at i noen spørsmål var representantene derfor ikke så opptatt av å komme fram til enighet. Det var viktigere å markere partiets syn.

En annen var opptatt av at særmerknadene først og fremst skrives ut fra den enkelte representantens samvittighet, at følelsen av å ha gjort noe for en sak han eller hun tror på var viktig. Særmerknadene er også et signal til statsråden om at en sak kan bli vanskelig i neste runde.

Representantene må av og til ha veiet ønsket om å markere partiets standpunkt i opinionen opp mot ønsket om å ha innflytelse i komiteen, gjennom å prøve å få flertall for sitt syn. Det kan for eksempel ha vært en vurdering om partiet skulle markere sitt syn på konkrete prosjekter før komiteen hadde behandlet dem, eller vente til etterpå. Hvis en valgte det første, risikerte fraksjonen å framstå som en mindre interessant forhandlingspart enn om partiet ikke hadde et klart standpunkt, siden representantene i det siste tilfellet lettere kunne endre oppfatning uten å «tape ansikt».

I de sakene et parti fikk de andre partiene med seg, framsto standpunktet som en felles politikk. Det kunne ikke uten videre markeres utad som et partis politikk, selv om det i utgangspunktet var dette partiet som fremmet saken. Representantene må derfor ha vurdert om de var villig til å betale den prisen for å ha innflytelse.

### **En samlet komité bak mange merknader**

En gjennomgang av komiteens merknader til Norsk veg- og vegtrafikkplan viser at det er mange merknader hele komiteen sto bak. Når det gjelder komiteens synspunkter på vegtransportens utvikling og de vegpolitiske utfordringene, altså de mer prinsipielle spørsmålene, er det tre vanlige allianser i komiteen. For det første dannet komiteen ofte et flertall av alle representantene, unntatt representantene fra Sosialistisk Venstreparti. For det andre var det ofte et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Dessuten hadde Fremskrittspartiet og Høyre felles merknader i mange prinsipielle spørsmål. I tillegg skilte Sosialistisk Venstreparti og Fremskrittspartiet seg ut fra de andre partiene ved å ha mange særmerknader.

I komiteens innstilling til det veg- og vegtrafikkpolitiske handlingsprogrammet og til investeringsprogrammet for hvert fylke, er bildet et annet. Også her ble det ofte dannet et flertall av alle partiene unntatt Sosialistisk Venstreparti. Det var ellers et konglomerat av ulike allianser. Sosialistisk Venstreparti og Fremskrittspartiet sto for eksempel sammen om merknader, og det var merknader som Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti sto bak. Det eneste fellestrekket ved dem var at Arbeiderpartiet nesten uten unntak var med på flertallsmerknadene. Det er ikke så rart, ettersom Arbeiderpartiet hadde 40 prosent av alle representantene i komiteen.

### **Ingen knallhard prioritering av prosjekter**

Under intervjuene stilte vi spørsmål om hvilke prosjekter komiteen satt opp mot hverandre i vurderingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan. Flere av informantene fortalte at prosjektene ikke ble satt opp mot hverandre eller kan ikke huske hvordan dette ble gjort. I intervjusituasjonen var det flere som stusset på spørsmålet, og det virket som om de synes problemstillingen var fremmed.

En grunn til det kan være at komiteen ikke har vært nødt til å prioritere mellom prosjektene, fordi det har vært plass til de fleste ønsker innenfor den økonomiske rammen. Merknadene fra komiteen eller flertallet i komiteen til konkrete prosjekter i fylkedsdelen har da også i den grad de har tatt opp økninger eller kutt i bevilgningene, dreid seg om å «støtte prioriteringen» eller komme med forslag til økninger, ikke å foreslå kutt.

Noen av svarene på spørsmålet om det var noen prosjekter representantene gikk imot peker i samme retningen. Flere representanter sa at det ikke var prosjekter de var spesielt imot. Det var videre prosjekter som enkelte representanter har vært skeptiske til eller tvilt på, men de forteller at de likevel «lot seg overbevise» eller «gikk inn for prosjektet, men «hadde egentlig ikke så stor tro på det». En av representantene forteller at hvis rammen hadde vært mindre ville han ha gått imot prosjektet, fordi «det egentlig var brukbar veg der fra før».

Når flere representanter kan gå inn for prosjekter de har liten tro på, kan det tyde på at prioriteringene ikke var så knallharde. Hvis de hadde vært det, ville vi forvente at de var imot prosjekter som var fornuftige, men som det ikke var plass til innenfor rammen. Spørsmålet kan imidlertid ha blitt tolket dithen at vi ville vite hvilke prosjekter de synes var ufornuftige, uavhengig av rammen.

### **Andre representanter ble trukket inn**

I arbeidet med meldingen var det praksis i Høyre og Arbeiderpartiet, og sannsynligvis også i de andre partiene, å ha møter mellom partiets fraksjon i Samferdselskomiteen og de andre stortingsrepresentantene i partiet. På møtene spurte representantene i komiteen blant annet om de andre representantene hadde spesielle ønsker i forhold til sine fylker.

I enkelte saker inngikk representantene for et fylke allianser på tvers av partigrensene. Det skjedde for eksempel i behandlingen av fastlandsforbindelsen til Lofoten i Nordland, der fylkesbenken fra Nordland gikk inn for en bestemt trasé. I andre tilfeller gikk enkeltrepresentanter imot sitt eget parti og støttet et annet for å få til et vegprosjekt i eget fylke. For eksempel gikk noen av Høyrerepresentantene fra Hordaland inn for en annen stamvegtrasé mellom Oslo og Bergen enn det partiet gikk inn for. Representantene står friere til å ha avvikende meninger i vegsaker (og andre saker som dreier seg om lokalisering) enn ellers.

### **Plenumsdebatten en æresrunde**

Det var komiteen som bestemte hvor lang plenumsdebatt det skulle være i Stortinget. I Arbeiderpartiet, og sannsynligvis også i de andre partiene, ble det holdt et «oppleggsmøte» før debatten. I Arbeiderpartiet kunne alle partiets representanter melde seg til debatten, og på møtet ble taletiden fordelt mellom dem som hadde meldt seg. På «oppleggsmøtet» ble det

også diskutert hvilke temaer partiet skulle ta opp, og hvem som skulle gjøre det. Det betydde at noen av representantene måtte snakke om saker som ikke lå deres hjerte aller nærmest.

Det var stor interesse for å delta i debatten, som også ble beskrevet som en form for «æresrunde» for komitéinnstillingen.

## **2. For mange milliarder til vegger?**

Etter å ha intervjuet alle representantene i den forrige Samferdselskomiteen på Stortinget var vårt inntrykk at det er romslig med penger i vegsektoren. Om det er *for* mye penger i vegsektoren er et politisk spørsmål. De tegnene vi så på at det er godt med penger var at:

- Flere av samferdselspolitikerne selv omtalte den økonomiske rammen til riksveger som romslig.
- Under intervjuene spurte vi om hvilke vegprosjekter som ble satt opp mot hverandre når komiteen bestemte hvilke vegprosjekter staten skulle satse på. Flere stusset over dette spørsmålet, og vi fikk ikke noe klart svar på hvordan dette ble gjort. Inntrykket vårt var derfor at det ikke var noen knallhard prioritering mellom prosjekter.
- I komitéinnstillingen har en samlet komité eller flertallet stort sett støttet prosjekter eller foreslått økninger, men ikke kutt.
- 11 av 16 representanter angret på, var skeptiske til eller direkte imot Fastlandsforbindelsen til Magerøya i Finnmark (FATIMA). Prosjektet, som koster 750 millioner kroner, ble likevel vedtatt. - *FATIMA overlevde fordi det ikke var noen alternativer i Finnmark*, sa en av representantene.

Hvordan kan det ha seg at kronene tilsynelatende sitter så løst i vegsektoren, mens det samtidig er kritisk pengemangel i andre deler av offentlig virksomhet? De trekkene i planprosessen som kan være med å forklare dette er at:

Norsk veg- og vegtrafikkplan er en spesiell plan i norsk forvaltning. Jeg kjenner ikke til noen andre sektorer der det lages en tilsvarende detaljert økonomisk langtidsplan, som til og med behandles i Stortinget. I vegsektoren blir dermed langsiktige behov kartlagt og vurdert på en ganske annen måte enn i andre sektorer.

I vegplanen ble det fastsatt en økonomisk ramme til vegformål, men denne var ikke bindende. Endelig vedtak om pengebruken fattes hvert år i forbindelse med statsbudsjettet, og her må vegsektoren konkurrere med andre formål, som ventelistegarantien i sykehussektoren og skolestart for 6-åringer. Det er likevel klart at den økonomiske rammen i vegplanen legger sterke premisser for budsjettet. Sektoren kan med rimelighet hevde at det er lite meningsfylt å lage langtidsplaner dersom de ikke følges opp.

Mangelen på offentlig debatt om den totale økonomiske rammen i vegplanen har imidlertid vært påfallende. For eksempel ble visstnok ikke rammen diskutert med finanskomiteen da Samferdselskomiteen behandlet Norsk veg- og vegtrafikkplan. Andre samfunnsinteresser var dermed i liten grad tilstede da denne viktige forutsetningen for statsbudsjettet ble lagt.

Det er stor lokal interesse for vegplanen. Planen for 1994-1997 ble, som kjent, behandlet i alle fylkestingene tidlig i planprosessen. Samferdselskomiteen besøkte alle fylker og diskuterte planen med lokale politikere og interessegrupper, og komiteen holdt dessuten mange høringer.



En slik prosess skaper store lokale forventninger, noe som er viktig når stortingsrepresentantene skal ta stilling til vegplanen. Under våre intervjuer sa nesten alle representantene i komiteen at de la stor vekt på lokale synspunkter.

Det skaper et ekstra press på vegbevilgningene at det er *statens* penger som skal brukes. For politikere lokalt er det smart å gi uttrykk for et stort behov for riksvegmidler til eget fylke. Hvis de ikke gjør det, risikerer de at midlene går til et annet fylke, og at de dermed får en mindre andel av statens midler. Det ble da også oppfattet som utrolig utaktisk at noen av Oslos politikere under behandlingen av den forrige vegplanen stilte spørsmål ved behovet for penger til veger i Oslo.

Det er ikke opplagt at de lokale politikere ville vært like interessert i veger hvis de måtte finansiere dem selv. Mange av stortingspolitikere var bekymret for at fylkesvegene ofte har en langt dårligere standard enn riksvegene, fordi fylkene prioriterer andre formål - *Det er et problem at fylkesvegene blir nedprioritert fordi samferdselssektoren skal sloss med helse og skole, sa en av dem.*

Vi vet ikke om Stortinget ville valgt å bruke like mye på veger, dersom beslutningsprosessen hadde vært annerledes. Det er likevel et tankekors at dagens beslutningsprosess på en så genial måte legger til rette for å skaffe penger til vegsektoren. Her har representanter for andre viktige sektorer i samfunnet mye å lære.