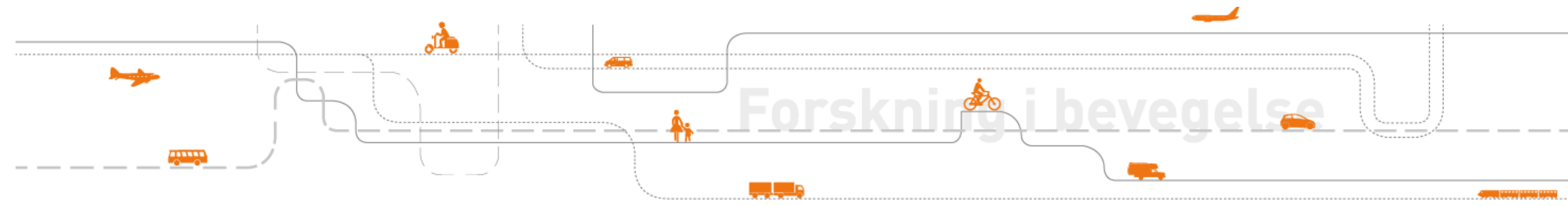


Hvem bør eie veiene?

Askill Harkjerr Halse – ash@toi.no

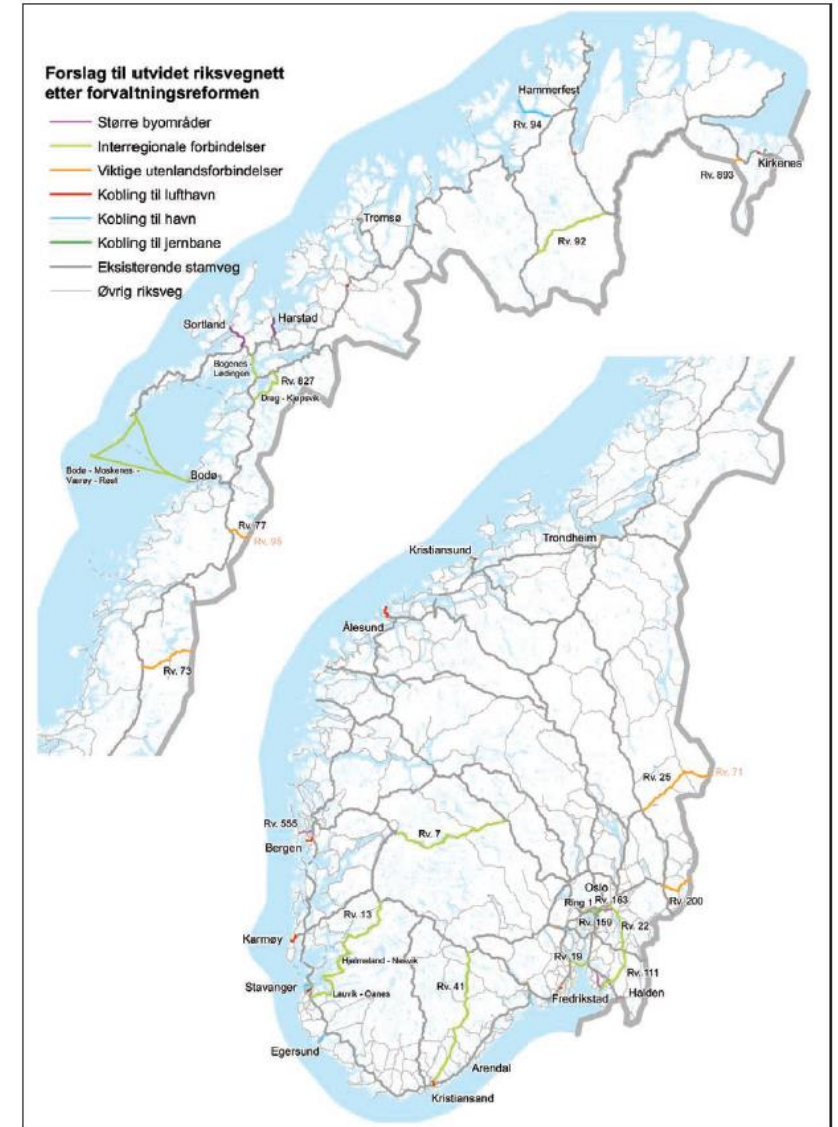
Innlegg for Østlandssamarbeidet, 8. juni 2021



Forvaltningsreformen 2010

- **2009: 29 % stat, 29 % fylke, 32 % kommune (km)**
- **2010: 11 % stat, 47 % fylke, 32 % kommune (km)**
- I 2009 dekket riksveinettet 423 av 430 kommuner
 - *Ikke Kvitsøy, Utsira, Fedje, Sandøy, Træna, Røst, Værøy*
- I 2010 dekket det 260 av 430 kommuner (60 %)

*Figur: NTP 2010-2019
(St. meld. nr. 16, 2008-2009)*



Figur 2.1 Kart over forslag til utvidet riksvegstreking etter forvaltningsreformen

Hva sier forskningen?

Argumenter for desentralisering:

1. Politikere som sitter nærmere kjenner behovene bedre
2. Offentlige tiltak bør finansieres av de som får nytten av dem

Hva sier forskningen?

Argumenter for desentralisering:

1. Politikere som sitter nærmere kjenner behovene bedre

2. Offentlige tiltak bør finansieres av de som får nytten av dem

- Problem: Et tiltak framstår billigere dersom noen andre betaler
- Noen typer investeringer gir hovedsakelig lokal nytte, men finansieres sentralt
- En risikerer at slike prosjekter blir prioritert på bekostning av andre formål
- Kan særlig gjelde i valgsystemer med enkeltmannskretser, men også andre

Hva sier forskningen?

Argumenter for desentralisering:

1. Politikere som sitter nærmere kjenner behovene bedre
2. Offentlige tiltak bør finansieres av de som får nytten av dem

Argumenter for **sentralisering**:

1. Noen tiltak gir nytte for flere områder
2. Stordriftsfordeler i forvaltningen
3. Samferdsel: Avhengigheter innad i transportsystemet

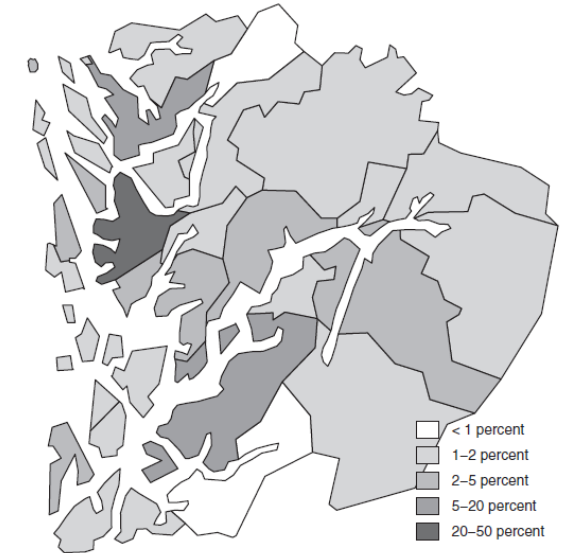
Regionreformen 2018

- Før 2018: Statens vegvesen også administrasjon for fylkesveiene
- Problemer med «sams vegadministrasjon» (Krogstad og Leiren 2019)
 - *Fylkeskommunen hadde begrenset innsyn i vegvesenet*
 - *Retningslinjer, standarder og kultur i vegvesenet begrenset valg av løsninger*
 - *Kontrollbehov hos fylkene fører til dobbeltarbeid og økte utgifter til administrasjon*
 - *Begrensete muligheter for koordinering med kollektivtransporten*

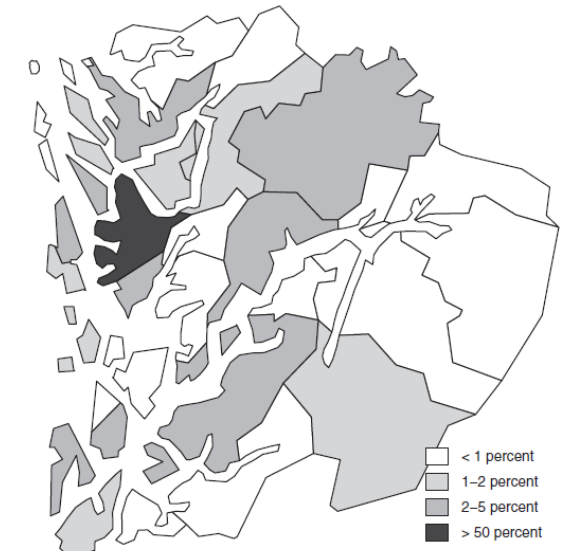
Hva med kommunene?

- Mange fylkesveier har trolig begrenset regional betydning
 - Sammenslåinger har gitt større kommuner
 - Å gjøre noen fylkesveier til kommunale veier kan gi bedre prioriteringer
-
- Utgiftene til vei øker når småkommunene er høyt representert i fylkestinget (Halse 2016)
 - *Disse betaler i mindre grad selv regninga for investeringene*

Share of seats in regional council



Share of population



Les mer

- Halse, A. H. (2016). More for everyone: The effect of local interests on spending on infrastructure. *European Journal of Political Economy*, 43, 41-56.
- Krogstad, J. R., & Leiren, M. D. (2019). How Regional Authorities Act Under Restricted Decentralization: Evidence from the Norwegian Transport Sector. *Scandinavian Journal of Public Administration*, 23(2), 79-96.
- Krogstad, J. R. & Halse, A. H. (2018). Oppsplitting av vegregionene – ikke så sanseløst? *Samferdsel*, 29.05.18
- Samset, K., Volden, G. H, Welde, M. og Bull-Berg, H. (2014). *Mot sin hensikt. Perverse insentiver – om offentlige investeringsprosjekter som ikke forplikter*. Concept-rapport nr. 40
- Weingast, B. R., Shepsle, K. A., & Johnsen, C. (1981). The political economy of benefits and costs: A neoclassical approach to distributive politics. *Journal of Political Economy*, 89(4), 642-664.