

Delta i debatten,  
skriv til oss!

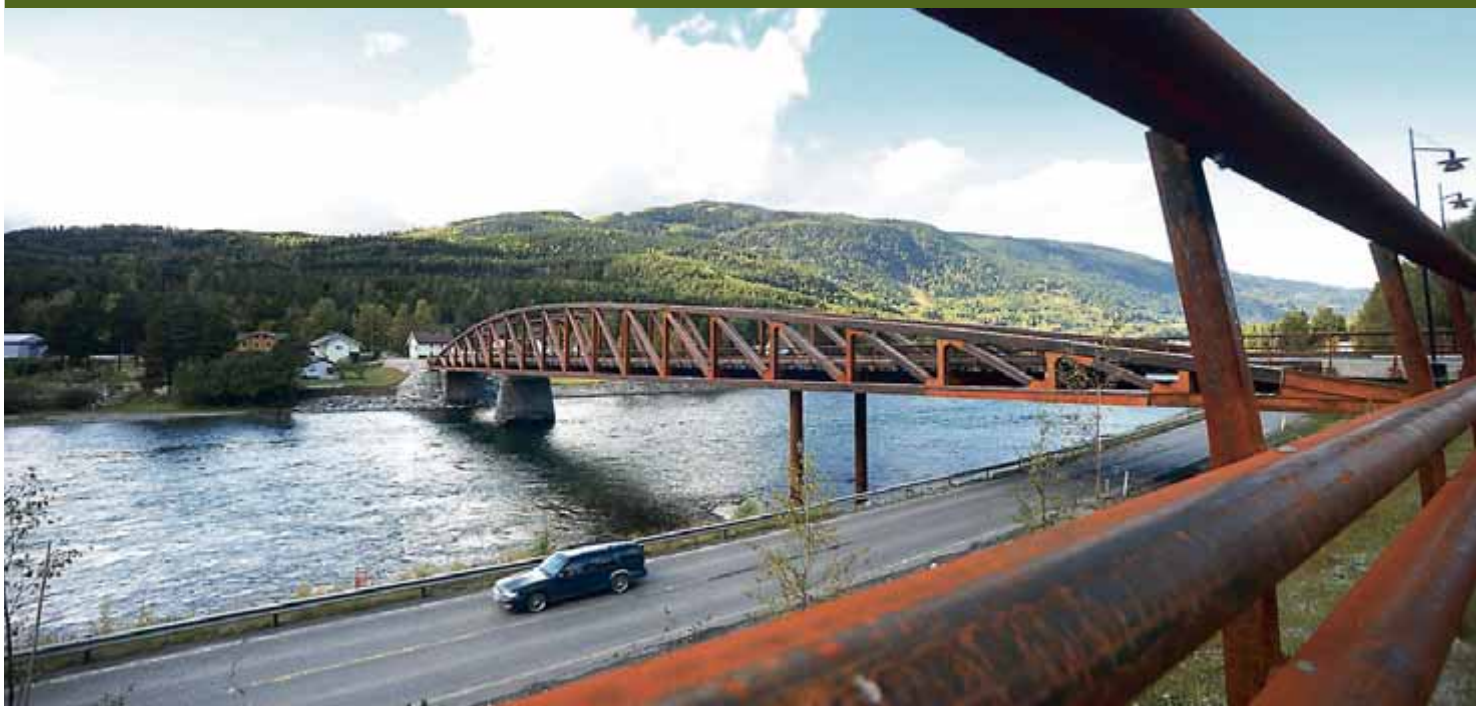
Send ditt innlegg til  
[debatt@nasjonen.no](mailto:debatt@nasjonen.no).  
Innlegg kan også sendes pr. post til

Nasjonen, Postboks 9390 Grønland, 0135  
Oslo. Mer konvolutten «debatt». Innlegg  
som sendes elektronisk blir prioritert.

**Kronikk:** Max 5000 tegn med mellomrom.  
**Leserinlegg:** Max 2500 tegn med mel-  
lomrom. Kun bestilte kronikker honoreres.

Redaksjonen forbeholder seg retten  
til å redigere og forkorte innsendt  
stoff og til å publisere det elektronisk.

## KRONIKK



**Trenger midtdelere:** Med regjeringens tempo for bygging av midtdelere er vi ikke i mål før i 2111, skriver kronikkforfatteren.

FOTO: SIRI JUELL RASMUSSEN

# Arnstad på ville veier

**N**oen ganger lønner snarveier seg. Andre ganger ender de i villspor. For Sps samferdselsminister Marit Arnstad bar det galt av sted med kronikken «Myter om norsk veiutbygging» 16. november.

**La oss se** på noen av mytene Arnstad mener å avlive. Innledningsvis tar hun for seg myten «det sates ikke på samferdsel i Norge», og sier at få land i Europa kan måle seg med Norge hva gjelder satsing på samferdsel.

## Minst effektivt i Europa

Isolert sett kan det være riktig, men problemet er blant annet – som Arnstad også skriver – at vår satsing kom seint i gang.

**Derfor må det** brukes store beløp, mens det som settes av i budsjetter og planer er ikke i nærheten av å kunne dekke faktiske behov. Bare forsømt vedlikehold er beregnet til mellom 25–40 milliarder kroner. Da regjeringen overtok i 2006, var kun 9 prosent av riksveiene i tråd med myndighetenes krav til veistandard. Vi har i dag hele 6900 kilometer med veier som er smalere enn minstekravet på 8,5 meter, og 500 kilometer har så høy trafikk at de burde vært motorvei.

**Samferdselssatsing i Europatoppen** til tross: Norge har det minst effektive hovedveinettet i Europa.

## MANGE HULL

«Det er fortsatt for mange hull på den altfor smale veien fram mot et komplett transportsystem med moderne standard.»

Dette ble blant annet dokumentert av World Economic Report Forum, i «Global Competitiveness Report 2012».

## Midtdelere

Myte nummer to som statsråd Arnstad vil avlive, er at «det bygges ikke midtdelere i Norge». Arnstad viser til tall som ved første øyekast ser pene ut. Men relatert til totalbehovet holder det ikke at vi i løpet av 2013 vil ha 229 km midtdelere. Basert på nullvisjonen bør alle veier med fartsgrense 70 km/t i utgangspunktet ha midtdeler, og vi har 7750 km slike riksveier. Myndighetene mener i forslag til ny Nasjonal transportplan at behovet, basert på trafikkmengde og risiko, er ytterligere 1850 km. Og neste år skal det bygges 19 kilometer. Det kalles neppe på applaus, for med regjeringens tempo er vi ikke i mål før i 2111.

## Kostnadsøkning

Når samferdselsministeren forsøker å tilbakevise at regjeringens «satsing spises opp av kostnadsøkninger», blir det riktig galt. Faktum er – slik Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) har påpekt ved flere anledninger – at bevilgningene til veivedlikehold i statsbudsjettet ikke vil bremse forfallet på riksveiene. For kostnadene til både drift og vedlikehold har økt betydelig, samtidig som regjeringen ikke har fulgt opp godt nok. Dette har medført en eskalering i veiforfaller både på broer og tunneler som vil fortsette neste år.

## Mangler lovpålagte krav

Videre har vi ikke forpliktende krav til vedlikehold. Kravene som er gitt i en håndbok fra Statens vegvesen, innfris hvis budsjettene holder.

**OFV har** i mange år jobbet hardt for å få slike forpliktende krav, ikke minst ut fra trafikksikkerhetshensyn. Vedlikeholdte veier er dessuten billigere å drifte, spesielt på vinterstid. Vi har blitt hørt av veimyndighetene, som har sendt forslag til samferdselsministeren om å gjøre deler av håndboken om til en Vegnormal. Vi håper statsråden snarest kan bidra til å realisere forslaget. En Vegnormal vil gjøre kravene forpliktende slik at vedlikeholdsbudsjettet ikke spises opp av økte driftskostnader. Dermed sikres kravene og alle trafikanter kan glede seg over en tryggere, driftsøkonomisk og jevnere veikvalitet.

## Bompenger

Om bompenger skriver samferdselsministeren at 75 prosent av det som brukes på de offentlige veiene kommer fra offentlige budsjetter, og 25 prosent fra bompenger. Bompenger er ment som et supplement til offentlige bevilgninger, og er primært tiltenkt investering på riksvei. I Vegloven heter det at staten bærer utgiftene til planlegging, utbygging, utbedring, vedlikehold og drift av riksveiene, mens fylkeskommunene og kommunene bærer disse utgiftene for henholdsvis fylkesveiene og lokalt veinett. Ifølge samferdselsministeren har de statlige bevilgningene til riksveiene økt med 50 prosent og investeringer med 72 prosent fra 2006 til i dag. Det er flott – men samtidig har omfanget av bompenger økt med 215 prosent. Bilistenes bidrag far bompenger har økt fra 4,4 milliarder kroner til 13,9 milliarder kroner på riks- og fylkesvei. Dette er en gjennomsnittlig årlig vekst på over 1,3 milliarder kroner og tilsvarende en vekst på 215 prosent. Tenk om staten

hadde økt de offentlige veibevilgningene tilsvarende!

## For lav standard

Det er riktig som Marit Arnstad skriver, at våre vegnormaler tilsier motorvei ved en årsdøgntrafikk på 12.000 kjøretøy i døgnet, mot 16 000 i Sverige. Men det hjelper lite å ha høyere krav når de ikke blir fulgt. I Norge har allerede 1050 kilometer passert denne terskelen – og vi har 540 km motorvei, men burde hatt dobbelt så mange motorveier ut fra kravene Arnstad viser til. Norge er dessuten forpliktet til å utvikle alle europaveiene våre, 6560 km, til motorvei av internasjonal standard. Selv om de fleste av disse veiene har lavere trafikk enn motorveikravet, bør de som et minimum sikres 80 km/t og fysisk midtdeler for å ivareta krav til sikkerhet, effektivitet og framkommelighet.

## Hull i veien

Innsatsen som Samferdsels-Norge gjør for å bygge mer vei og bane bør ikke svartmales, mener samferdselsministeren. Men når det er sagt, er det heller ingen grunn til å bejuble store deler av samferdselssatsingen fram til i dag, eller det som ligger i planene rundt dette arbeidet framover. Det er fortsatt for mange hull på den altfor smale veien fram mot et komplett transportsystem med moderne standard. Derfor ser situasjonen slik ut: Vi har evnen, mulighetene og midlene. Men viljen til å gjøre nasjonale prioriteringer mangler.

## Vilrid Femoen

Næringspolitisk direktør,  
Opplysningsrådet for Veitrafikken  
(OFV)

## POLITIKK

## Sukkeravgift med sur smak

Sukkerbruken kan med fordel reduseres, men virkemidlene bør fokusere på helse framfor å fete opp statskassen. Regjeringen dytter foran seg et avgiftsregime hvor man ser på sjokolade- og sukkerverer som en inntektskilde. Dermed er ikke avgiften treffsikker på sukker og helse. Resultatet er at mange sukkerfrie produkter betaler sukkeravgift, mens sterkt sukkerholdige produkter har fått fritak. Det er urimelig. Både næringslivet og Frp har reagert – vi ønsker forenkling og økt treffsikkerhet. Vi vil frita sukkerfrie varer fra sukkeravgiften. Det synes SVs Roger Schjerva blir for komplisert (Nasjonen 24.11.12). Nei, slikt går ikke an. Tenk om sukkerfrie produkter skulle slippe å betale sukkeravgift?

## MINDRE SØTT

«Virkemidlene bør fokusere på helse framfor å fete opp statskassen.»

Schjerva velger da den smålige respons å «misforstå» og latterliggjøre. Han later som om Frp vil fremme mer byråkrati og innføre en helt ny avgift. Det vil vi ikke. Schjerva mener det ville vært svært byråkratisk og problematisk om saft skulle få unntak fra en sukkeravgift. Men i samme åndedrag forsvarer han avgiftsfritak for smakssatt melk med mindre enn 1,5 prosent tilsatt sukker? Og hans bekymring for mer byråkrati tar jeg med en klype salt – i dagens lovverk er for eksempel krockan avgiftsfri dersom den «er knust etter at den har stivna», men avgiftspliktig dersom den er «forma som plater, stenger, figurar, kuler osv.». Hvilken lege er det som sier at krockankuler er verre for helsa enn knuste krockanbiter? Eller marsipanmasse som er avgiftsfri, men ferdigprodusert marsipanlokk over en kake er avgiftspliktig. Skjønt, lager man selv marsipanlokk så er det avgiftsfritt. Schjerva har rett – dette høres ikke byråkratisk ut i det hele tatt...

Roger Schjerva sier han tar innspill til å forenkle avgiftssystemet. Mitt innspill – bytt regjering!

## Ketil Solvik-Olsen

Finanspolitisk talsmann, Frp