

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep,  
0030 Oslo

Oslo, 29. juni 2012

## **Transportetatens forslag til NTP 2014–2023 – Høringsuttalelse fra OFV**

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) viser til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og invitasjonen til å avgi høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet.

Transportetatens forslag gir et godt faglig grunnlag for politisk vurdering og prioriteringer. OFV vil med dette komme med innspill til forslaget.

### **1 Riksveinettet må utvikles i tråd med nasjonale, og ikke regionale, prioriteringer**

Det har vært et økende fokus de senere planperioder å bygge prosjekter over lengre strekninger for å fremme en mer helhetlig utvikling av veinettet. Prosjektporteføljen i etatens planforslag handler imidlertid fortsatt hovedsakelig om korte veiprojekter, og det legges opp til aktiviteter over hele landet. De nasjonale kriteriene og prioriteringene av veiprojekter er utydelige og må klargjøres i Stortingsmeldingen.

Det er nødvendig med en nasjonalt styrt utbygging av riksveinettet. OFV mener det er viktig å satse på utvikling av riksveinettet mellom de store byene våre. Dette er mest sannsynlig også prosjekter med positiv samfunnsøkonomisk nytte.

### **2 De samfunnsøkonomiske beregningene må inkludere virkninger på regional utvikling**

Et grunnleggende prinsipp i nytte/kostnadsanalyser er at nytteberegningene omfatter de nasjonale målene ved investeringen. I Norge er de nasjonale målene knyttet til regional utvikling, trafiksikkerhet, miljø og tilgjengelighet for alle. Effekten av investeringer i veinettet på disse målene må inn i nytte/kostnadsanalyseberegningene.

Det er store svakheter i metodene som benyttes. Det er spesielt viktig at de langsiktige virkningene på regional utvikling tas med. Vi viser til rapport fra det internasjonale konsultentselskapet Cambridge Systematics som vil bli oversendt i egen forsendelse.

### **3 Forutsigbar, langsiktig finansiering**

Muligheten for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering av prosjekter er svært avgjørende for rasjonell og effektiv utvikling og bygging av riksveinettet. OFV mener det er fornuftig å kanalisere investeringsmidlene til langt færre prosjekter.

OFV er kritisk til at transportetatens forslag legger opp til at bompengebidraget skal øke parallelt med en eventuell økning i statlige bevilgninger. Dette undergraver prinsippet om at bompengeprojekter skal baseres på lokalt initiativ. Et interessant alternativ er å utvikle en

nasjonal bompengepolitikk med nasjonale kriterier og prioriteringer (ref pkt 1), og der bompengebelastningen ses i sammenheng med den totale bilavgiftspolitikken.

#### **4 Tidshorisont må avklares og tydeliggjøres.**

Etatsforslaget viser at 400 - 500 milliarder kroner må til for at riksveiene i Norge skal få god standard, og hvis nødvendige midler stilles til disposisjon, kan dette målet nås på 20 – 30 år. Det er et uttalt politisk mål å tilby tipp topp veier, det vil si veinormalstandard, på hele riksveinettet i løpet av 20 år. Dette tilsier en transportplan som synliggjør tiden det tar å ferdigstille utbyggingen.

#### **5 Årlig oppfølging per prosjekt, ikke i kr investert**

I planperioden må den årlige oppfølgingen av planen være per prosjekt og ikke i investerte midler i veinettet. Ikke minst i lys av reell kostnadsvekst og dyrere prosjektløsninger enn forutsatt, er det svært viktig å rapportere oppfølging av plan på prosjekt.

#### **6 Forfallet må tas igjen, standardkrav må innføres og løpende tilsyn utføres**

For lite vedlikehold over mange år har ført til et delvis nedslitt vegnett, og det må derfor brukes betydelige midler for å ta igjen for manglende vedlikehold. OFV og en rekke organisasjoner støtter Vegdirektoratets forslag om å gjøre deler av Håndbok 111 for drift og vedlikehold til en Vegnormal. Dette betyr betydelige bindinger til veivedlikehold, og etter vårt skjønn langt større vedlikeholdsmidler enn etatsforslaget legger opp til. Samtidig minner vi om at vil høyere standard og godt vedlikehold på veinettet på sikt føre til lavere driftskostnader.

Rent prinsipielt er vi usikre på om løpende vedlikehold av infrastruktur bør inn i en overordnet, nasjonal plan. Vedlikehold av eksisterende infrastruktur, det være seg veier eller annen infrastruktur, bør håndteres over bindende, forutsigbare overføringer fra statsbudsjettet.

Transportetatene og Samferdselsdepartementet bør foreta en grundig analyse av infrastrukturforvaltningen for å finne institusjonelle årsaker til hvorfor forfallet har økt hvert eneste år i en årrekke – også i perioder med høyt politisk fokus på forfallet. Det er behov for å ta grep for å redusere de institusjonelle svakhetene i veiforvaltningen. OFV mener innføringer av bindende minstestandarder for kvaliteten på eksisterende veinett er et riktig grep.

#### **7 Veitilsynet må videreutvikles**

OFV mener det må føres løpende tilsyn med forvaltningssystemene i veinettet, og støtter aktivitetene til det nyetablerte veitilsynet. Vi ser på dette som et første skritt mot etableringen av et helhetlig systemtilsyn for riks- og fylkesveier med ansvar for trafikant, kjøretøy og vei. Stortingsmeldingen om NTP 2014-23 bør omhandle den nye tilsynsordningen, konsekvensene/effektene for de overordnede nasjonale målene, og planer og ambisjoner for videreutviklingen av tilsynsfunksjonen.

#### **8 Økt fokus på redusert reisetid mellom landsdelene**

OFV savner et sterkere fokus på en av de helt sentrale målpilarene i Nasjonal transportplan; regional utvikling og redusert reisetid i og mellom landsdelene.

De siste 20 årene har hovedfokus vært regional utvikling ved å bygge fastlandsforbindelser langs kysten. I kommende 20-årsperiode er det behov for å ha hovedfokus på å binde landsdelene sammen i et effektivt og overordnet veinett. Nord-sørgående og øst-vestgående akser som E6, E18, E39 og korteste veitrasé mellom Oslo og Bergen bør prioriteres. Løsninger som sikrer kortere traseer mellom landsdelene og høy standard på valg av veinormalklasse er svært viktig og det bør gis føringer på standardvalg til veier som binder landsdelene sammen.

Det er betenkelig at Vegnormalene er lagt opp slik at veistandard velges ut fra trafikkmengde snarere enn ut fra nasjonale mål som redusert reisetid og veiens funksjon. OFV mener veiens funksjon mellom landsdeler bør være styrende for valg av veinormalstandard.

**9 Det bør defineres et overordnet Europaveinett som bringes i tråd med AGR-avtalen**  
Europaveier og andre riksveier utgjør i dag landets hovedveinett. Store deler av landets Europaveinett har ikke en fysisk standard som er i tråd med kravene i den såkalte AGR-avtalen (European Agreement on Main International Traffic Arteries) som Norge signerte i 1992 og som regulerer internasjonale hovedtrafikkårer i Europa.

OFV mener at dagens norske Europaveinett er for langt og smalt og har tatt til orde for at det bør defineres noen færre, men overordnede Europaveier som utgjør hovedveiene mellom de største byene i landet. Et slikt overordnet hovedveinett av Europaveier – med en overordnet transportfunksjon – bør ha en standard som er i tråd med AGR-avtalens krav til Europaveier. Kravene tilsier i hovedsak 4-felts motorvei eller motortrafikkvei (med bredde minst 8,5 m, helst 12,5 m med midtdeler).

OFV mener denne viktige diskusjonen bør tas nå. Rasjonelle, langsiktige løsninger må vurderes. Der hvor for eksempel trafikken er lav, kan det planlegges for hel motorvei med en gang, og bygges ut som halv motorvei i første omgang med fullføring som hel motorvei en gang i fremtiden når trafikkmengden tilsier det. Dette prinsippet praktiseres i dag med unntak av i planleggingsfasen. Det betyr at planleggingsarbeidet må gjøres om igjen og man vil alltid ligge på etterskudd i forhold til behovene.

**10 Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å forbedre sine fylkesveier**  
Fylkesveiene er heller ikke i tilfredsstillende stand og har ifølge etatsforslaget gjennomgående dårligere standard enn riksvegnettet. Status omtales bl. a. slik: "Vegnettet har varierende tilstand, standard og trafikkmengder, og det er utfordringer knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet. Kostnadene for utbedring av kritisk infrastruktur som tunneler, bruer og ferjekai er så omfattende at transportetatene mener det bør vurderes et eget program for rehabilitering av fylkesvegnettet."

OFV har foretatt en gjennomgang av fylkeskommunenes årsrapporter for 2010 og 2011 og budsjetter for 2012. Gjennomgangen viser at fylkeskommunene ikke er i stand til å øke standarden på fylkesveinettet og å utvikle det i nødvendig grad med nåværende rammer. Med henvisning også til at NTPs ambisiøse trafikksikkerhetsmålsetting krever et betydelig bidrag fra et bedre fylkesveinett for å kunne bli nådd, vil OFV påpeke viktigheten av at fylkeskommunene settes økonomisk i stand til å kunne forbedre og utvikle sine fylkesveier.

### **Avslutning**

Vi takker for anledningen til å komme med våre innspill. OFV ønsker å bidra til at svakhetene ved dagens veipolitikk avdekkes og ønsker å fremme forslag til bedre løsninger. I den forbindelse har OFV etablert en policygruppe som vil legge frem sine anbefalinger i februar/mars 2012. Vi håper Samferdselsdepartementet kan motta våre innspill da også.

Vennlig hilsen  
Opplysningsrådet for Veitrafikken

Øyvind Solberg Thorsen  
direktør

Vilrid Femoen  
leder politikk og strategi

