

Regjeringen lover minstestandarder

Høyre og Frp sa i sin regjeringsplattform at de vil «utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis riks- og fylkesvei i form av minstestandarder.» Nå lover regjeringen å gjøre ord til handling.



I april 2012 sendte Vegdirektoratet et forslag til Samferdselsdepartementet om innføring av nasjonale føringer for veinettet. OFV anbefaler regjeringen å ta utgangspunkt i dette forslaget når den lover innføring av minstestandarder for riks- og fylkesvei.

Det gjør statssekretær Bård Hoksrud i Samferdselsdepartementet klart overfor OFV.

– Regjeringen vil innføre minstestandarder på riks- og fylkesveiene. Det er viktig for å sikre like gode veier over hele landet. Vi tar sikte på raskt å komme i gang med arbeidet. OFV har allerede gjort mye arbeid og kommet med innspill som vi vil ta med videre. Vi er svært glad for OFVs engasjement og utålmodighet, sier Hoksrud.

I tråd med OFV-anbefalinger

Løftet fra regjeringen er i tråd med OFVs anbefalinger. Minstestandarder vil sikre innbyggerne et likeverdig tjenestetilbud på tvers av fylkesgrenser og forvaltningsnivå.

OFV har bedt regjeringen lage en plan for hvordan de vil utarbeide og ta i bruk konkrete mål for god vei i form av minstestandarder. Videre har OFV anbefalt regjeringen å ta utgangspunkt i et forslag fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet om innføring av nasjonale føringer for veinettet fra april 2012 – som fortsatt er ubesvart.

Likt tjenestetilbud – økt verdiskaping

– Det gleder oss at regjeringen prioriterer dette og vil starte arbeidet raskt. Minstestandarder vil bidra til et likt tjenestetilbud i landet – som veiene er en del av. Vi er glad for at regjeringen prioriterer dette viktige arbeidet som støttes av mange aktører, ikke minst



– Regjeringen vil innføre minstestandarder på riks- og fylkesveiene, og tar sikte på å komme raskt i gang med arbeidet, sier statssekretær Bård Hoksrud (th.). Her med vegdirektør Terje Moe Gustavsen under Veikonferansen i Bergen.

Vegtilsynet, Havarikommisjonen og Trygg Trafikk, sier Vilrid Femoen, næringspolitisk direktør i OFV.

– Et pålitelig, sikkert og godt vedlikeholdt veinett over hele landet

er viktig for å opprettholde bosetningsmønsteret og sikre velferd, arbeid og økonomisk vekst, slik regjeringen ønsker. Minstestandarder er spesielt viktig for trafikksikkerheten, sier Femoen.

Ny øst-vest-forbindelse er samfunnsøkonomisk lønnsomt

Å bygge den raskeste, retteste og korteste hovedvei mellom Øst- og Vestlandet er samfunnsøkonomisk lønnsomt. En slik veisatsing kan gi en samfunnsøkonomisk gevinst på nær 65 milliarder kroner over 40 år, viser ny rapport fra Oslo Economics.

Rapporten ble lagt fram på Den nasjonale Veikonferansen i Bergen. På oppdrag fra OFV, har Oslo Economics beregnet den samfunnsøkonomiske nytten av bedre hovedvei mellom øst og vest.

Veibyggning lønner seg

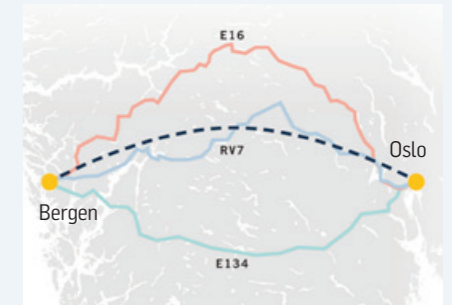
Beregningene viser at dersom det bygges en veitrasé som kun er 30 prosent lengre enn luftlinjen mellom Oslo og Bergen – i tråd med OFVs anbefalinger – og som kan tilbakelegges i motorveishastighet, anslås de samfunnsøkonomiske bruttogevinstene over 40 år til å ha en nåverdi på 64,6 milliarder kroner. Det er estimert nåverdi av reduserte transportkostnader for trafikken mellom ytre øst og ytre vest, mellom 2021 og 2060. Gevinsten inkluderer verdien av spart tid, lavere ressursforbruk, lavere karbonutslipp og færre ulykker. Også mindre utbedringer gir betydelig med gevinst i form av sparte transportkostnader, viser beregningene fra Oslo Economics.

– Rapporten viser med tydelighet det OFV har hevdet lenge: At vi bør satse på én hovedtrasé mellom øst og vest, kanalisere mest mulig investeringsmidler til denne og bygge ut fra byregionene, sier Vilrid Femoen, næringspolitisk direktør i OFV. Hun er glad for at både samferdselsministeren og vegdirektøren har tatt godt imot rapporten.

– Beregningene synliggjør at den samfunnsøkonomiske gevinsten øker med kortere trasé og bedre veistandard, og ved økt trafikk og en voksende andel tungtrafikk. OFV er overbevist om at selv når gevinsten av ny hovedvei mellom øst og vest balanseres opp mot blant annet utbyggingskostnader og klimaregnskap, vil dette være lønnsomt for Norge.

Store, lange prosjekter

– Rapporten viser at veibyggning lønner seg. Nå må det for alvor satses på store, lange veiprojekter som bidrar til å binde landet og regionene sammen. I en slik sammenheng er



En veitrasé med motorveishastighet som kun er 30 % lengre enn luftlinjen mellom Oslo og Bergen, er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

hovedveisystemet mellom nord og sør, øst og vest helt sentralt, sier Femoen.

Veidirektøren: Nyttig OFV-rapport

På Vegvesenets nettsider hilser vegdirektør Terje Moe Gustavsen OFV-rapporten og innspillene om ny veiforbindelse mellom øst-vest velkommen. Han sier at rapporten er både nyttig og bra, men ønsker ikke å kommentere enkeltheter. Dette fordi Statens vegvesen selv er i gang med å utrede de forskjellige alternativene for forbindelsene mellom øst og vest – et arbeid som skal være ferdig til høsten.

– Vi tar innspillene fra OFV med oss inn i dette arbeidet, sier vegdirektøren.

Hovedveidebatt ga rekordoppslutning

Med hovedveiene mellom øst og vest som hovedtema, og smartere bytrafikk på dag to, sørget 240 deltakere for rekordoppslutning på Den nasjonale veikonferansen i Bergen.

Blant ivrige innledere og debattanter var også samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og statssekretærene Bård Hoksrud og John-Ragnar Aarseth. Spenningen var størst knyttet til samferdselsministerens innlegg om hvordan vi kan få topp moderne veier på nivå med sammenlignbare land. Utgangspunktet var konferansens hovedtema – hvilket alternativ som gir den beste hovedveien mellom øst og vest.

– Det var ingen overraskelse at ikke Solvik-Olsen utpekte en «vinner» blant veialternativene. Nå skal det i første omgang utredes. Han fokuserte på generelle veipolitiske utfordringer som regjeringen vil bruke tid, krefter og penger på å løse. Om forbindelsen mellom øst og vest sa samferdselsministeren: – Det er ingen hensikt med fem traseer. Vi vil sørge for at én av disse blir den foretrukne – vi må ha en hovedtrasé.

Trafikksikkerhet viktig
Han mener det viktigste er fremkommelighet og trafikksikkerhet, og at det er viktigere å være forutsigbar på tid enn at det går en time raskere å kjøre strekningen.

– Diskusjonen om trasévalg er vanskelig, og vi må ta hensyn til kostnader. Alle kan ikke bli fornøyd. Vi må også sørge for at nord-sør-

aksen fungerer godt – ikke bare øst-vest, sa Solvik-Olsen.

Vil overoppfylle NTP

Bård Hoksrud gjennomgikk regjeringens arbeid med å effektivisere planleggingen, og understreket at målet er å overoppfylle Nasjonal Transportplan (NTP).

– Vi er allerede godt i gang, sa han, og bygget opp under Solvik-Olsens kommentar om NTP: – Det er ingen trøst å nå NTP målt i kroner brukt – når man ikke har realisert prosjektene.

Mens bybanen i Bergen på konferansens andre dag illustrerte kollektivtransport suksess i storby, synliggjorde eksempler fra Nederland hvorfor det er viktig å satse på ITS (intelligente transportsyste-



Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen på konferansen i Bergen.

mer): Systematisert gjennom teknisk samspill mellom mennesker, infrastruktur og kjøretøy.

Målet er blant annet smartere og sikrere bytrafikk, og adm. direktør Øyvind Solberg Thorsen i OFV pekte på at bruksmulighetene er mange og teknologien på plass.

– Nå må denne tas i bruk, og ITS må for alvor inn i politikernes verktøykasse, sa han.

Ny vei med ny regjering?

Sist høst bestemte velgerne at det var på tide med et regjeringsskifte.

Den nye regjeringen prioriterer mange veipolitiske krafttak høyt i sin regjeringsplattform.

OFV har spurt sine medlemmer – her representert ved styret:

– Hva er det aller viktigste å få på plass innenfor dagens veipolitikk?

Trond Johannesen, styreleder i OFV, Maskinentreprenørenes Forbund

– Det tar ca. 10 år fra planleggingsstart av en ny vei til byggestart. Vi må få mer effektive planprosesser og halvere planleggingstiden, og en modell med helhetlig finansiering, en reell prosjektfinansiering. Det vil gi betydelig større forutsigbarhet og mer kostnadseffektiv og rasjonell utbygging av veinettet. Da får vi bedre kapasitetsutnyttelse for entreprenørene og veiene kan tas raskere i bruk. Dette vil gi god samfunnsnytte.



Øystein Herland, nestleder i OFVs styre, Volvo Personbiler Norge AS

– Et samarbeid mellom myndigheter og bilindustrien er viktig for å starte strategien om kommunikasjon mellom bil og infrastruktur.



Erik Andresen, Bilimportørenes Landsforening

– Veinettet må vedlikeholdes bedre, og veiene bygges ut slik at man kan utnytte den utviklede teknologien i bilene. Det vil gi miljø- og klimagevinster samt færre ulykker. Manglende vedlikehold av veinettet, og ulik veimerking og trafikkskilting fra land til land, utgjør et vesentlig hinder for effektiv bruk av sikkerhetsteknologi i biler – for eksempel varsel ved filskifte og lesing av trafikkskilt. Bilprodusentene er avhengige av at veinettet oppgraderes for å oppnå full effekt av tiltakene.



Inger-Lise M. Nøstvik, Norsk Petroleumsinstitutt

– Det må skapes aksept for veitrafikkens rolle og vi trenger en mer rettferdig og treffsikker avgifts- og utformning. Og effektiv veiutbygging må sikres med store, lange og fullfinansierte prosjekter. Bruksavgiftene må dessuten bli treffsikre og rettferdige: Elektronisk veiprisering bør erstatte dagens bensin- og autodieselavgifter (veibruksavgiftene).



Jon H. Stordrange, NHO Transport

– Fremkommelighet er absolutt det viktigste ved person- og godstransport. Da blir ikke bare generell veiutbygging og vedlikehold avgjørende, men også brøyting, strøing samt tunnel- og rassikring. I tillegg er kollektivtrafikken avhengig av flere kollektivfelt og lett adkomst til holdeplasser og terminaler.



Jan Johansen, Trygg Trafikk

– Minstestandarder for drift og vedlikehold på det offentlige veinettet, overvåket av et uavhengig vegtilsyn med sanksjonsmuligheter. På veier som ikke oppfyller visse minstestandarder, bør fartsgrensen senkes eller veien stenges. Veipolitikken bør prioritere sikkerhet foran fremkommelighet, og samferdselspolitikken bør vektlegge systemsikkerhet i veitrafikken, fremfor næringslivspolitiske eller distriktpolitiske hensyn. Utfordringene omfatter også myke trafikanter, motorsyklister og tunge kjøretøy.



Arne Aakre, Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg

– Forutsigbarhet i finansiering av veiprojekter for å bygge kapasitet og kompetanse. Det må også være konkurranse på like vilkår for å oppnå seriøsitet og lønnsomhet i vei- og anleggsbransjen.



Stig Morten Nilsen, Norges Bilbransjeforbund

– Norsk veipolitikk må drives effektivt frem gjennom det offentlige systemet, slik at utbygging og vedlikehold av vei får en optimal ressursutnyttelse og kvalitet. Altfor mye ressurser går med i beslutningsprosesser, planlegging og administrasjon.



Sonja Sporstøl, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

– En helhetlig planlegging med fokus på sikker og effektiv framkommelighet, både for gjennomgående hovedfartsårer og for et trygt og effektivt tilførselsveinett. Planene må inkludere behovet for skilting og oppmerking – et av de viktigste tiltakene for å sikre framkommelighet og redusere ulykkene. Ved utforming av trafikkmiljøer må hensynet til de ulike trafikantgruppers behov og begrensninger synliggjøres og ivaretas.



Jan-Terje Mentzonim, Norges Lastebileier-Forbund

– Det viktigste å få på plass nå er en forpliktende finansierings- og fremdriftsplan for å ta igjen det enorme vedlikeholdsetterstelet på riks- og fylkesveiene. I det å ta igjen ligger også en oppgradering til dagens standarder.



Harald Jachwitz Andersen, Hovedorganisasjonen Virke

– Stortinget og Statens vegvesen må begynne å bruke høy samfunnsøkonomisk nytte som grunnlag for prioritering av nye veiprojekter. Det gjelder i hele landet, hvis samferdselssektoren skal få det løftet mange både i og utenfor de største byene etterlyser. Et krafttak over flere år på vedlikeholdssiden er også helt nødvendig.



Terje Tørring, MA, Rusfri trafikk og livsstil

– Vi er opptatt av framkommelighet og at alle trafikantgrupper skal være trygge på veiene. Utforming og byggingen av veinettet må bidra til at mennesker ikke skades og at ulykker unngås. Veinettet må utformes slik at menneskelige feil forårsaket av for eksempel rus og fart ikke får fatale konsekvenser. Veisystemet må bli mer effektivt, sikkerhetshensyn veie tungt. Bedre veier og kortere avstander må ikke tas ut i form av høyere hastigheter.

