

Et moderne veinett innen rekkevidde

Regjeringen vil ha et moderne hovedveinett på nivå med sammenlignbare land. Det har vært OFVs mål i årevis. Med hard prioriteringsevne og vilje – og forutsigbar finansiering – kan et slikt veinett realiseres i løpet av 10–20 år, mener OFV.

– **Man skal** være varsom med tall. Men med ulike kilder og en sjablongmessig tilnærming, kan det være snakk om en prislapp på rundt 700 milliarder kroner for å oppgradere, vedlikeholde og bygge ut norske riks- og fylkesveier slik at vi får hovedveier i tråd med sammenlignbare land. Veier som er sikre og pålitelige i tråd med veimyndighetenes krav og anbefalinger, sier administrerende direktør Øyvind Solberg Thorsen i OFV.



Administrerende direktør
Øyvind Solberg Thorsen i OFV.

Samfunnsøkonomisk lønnsomt

– Anslaget kan helt sikkert diskuteres, men hovedpoenget er at vi både kan og bør prioritere veitbygging som gir et sikkert, effektivt og godt hovedveinett. Vi har ikke råd til å la være. Investering i bedre veier er både nødvendig og samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det kommer nasjonen til gode, noe vi har vist gjennom ulike rapporter, sier Thorsen.

– Tidsmessig er det teoretisk mulig å bygge et topp moderne hovedveinett, slik regjeringen sier den vil ha, på ti år. Men det forutsetter knallhard politisk gjennomføringsevne og forutsigbar finansiering fra dag én, så et mer realistisk anslag er trolig rundt 20 år.

Veipolitiske endringer

OFV har lenge arbeidet for et topp

moderne hovedveinett, og handlingsplanen for de neste fire årene understøtter dette. Regjeringens krystallklare satsing på samferdsel og veipolitikk, har gitt OFV håp om å komme i mål med flere viktige saker. Løftet om innføring av minstestandarder på riks- og fylkesveier er ett eksempel.

Et drøyt halvår er gått siden Høyre/FrP-regjeringen overtok, og selv om de store resultatene lar vente på seg, skjer det en samferdselspolitisk endring: Samferdselsministeren har sikret fortgang i enkelte utbyggingsprosjekter – blant annet for deler av E18 i Vestfold, framskynding av arbeidet på E6 i Sør-Trøndelag, lavere bompenger på noen strekninger, fjerning av enkelte bomstasjoner og arbeidet med eta-



ALLE FOTO: OFV

blering av et eget veiselskap i løpet av året for å gjøre veibyggning bedre, raskere og mer effektivt.

– Slike eksempler gir ny næring til vår handlingsplan, og OFV ønsker å være en positiv og aktiv bidragsyter til regjeringens veipolitikk. Vi vil fortsette med å avdekke svakheter og foreslå bedre løsninger – samtidig. For OFV og våre medlemmer er det de store, overordnede, nasjonale veispørsmålene og veipolitiske linjene som står i sentrum, sier Thorsen.

Faktabasert kunnskap

OFV har faktabasert arbeid som utgangspunkt, med fokus på en langsiktig, overordnet og prinsipiell veipolitikk. Arbeidet med rapporter som peker på konkrete løsninger og

retninger står derfor sentralt. OFV mener at investering i vei er investering i fremtiden, og at en sikker og moderne infrastruktur som binder landet sammen, stryker landets økonomi og konkurransekraft. Det er også i tråd med de nasjonale mål som myndighetene har satt.

– I 2012 la vi fram Cambridge-rapporten som viser at veibyggning lønner seg, og i fjor presenterte vi rapporten «Nasjonal veipolitikk – fra stykkevis og delt til overordnet og helt» som blant annet understreker viktigheten av å satse på store, lange veiprojekter, sier Thorsen. Denne våren har OFV sørget for en rapport fra Oslo Economics, som viser at satsing på gode nasjonale veier mellom landsdelene er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Og for

» FAKTA

OFVs arbeid framover

OFVs handlingsplan for perioden 2014–2017 har fokus på områder av betydning for utvikling av veinettet. Dette er noen av sakene OFV arbeider videre med:

- Budsjettpolitikken.
- Veiens rolle for vekst, velferd og regional utvikling.
- Storbypolitikk og bytrafikk.
- Veivedlikehold og innføring av minstestandarder.
- Bompenger.
- Trafikksikkerhet.
- Effektivitet i hovedveinettet.
- Veibyggning og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
- Planlegging og gjennomføring.
- ITS (Intelligente transportsystemer).

» FAKTA

Dette vil regjeringen prioritere:

- Et topp moderne samferdselsnett på nivå med sammenlignbare land.
- Etablere et eget veiselskap – løfte flere veiprojekter og gjennomføre utbyggingen mer effektivt.
- Mer helhetlig veibyggning, mindre stykkevis og delt. Bedre samordning av offentlige innsigelser.
- Etablere et infrastrukturfond på 100 mrd. kroner som bygges opp over inntil fem år.
- Starte arbeidet med å innhente vedlikeholdsetterslepet på infrastruktur.
- Bygge vei raskere – redusere planleggingstiden til det halve. Bedre samordning av innsigelser i planleggingsprosessen.
- Mer statlig regulering for prosjekter av nasjonal betydning.
- Redusere bompengandelen i nye prosjekter.
- Etablere et uavhengig veitrafikktilsyn, og vurdere effektiviseringspotensialet knyttet til tettere integrering mellom de ulike statlige tilsynene innen transportsektoren.
- Utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis riks- og fylkesvei i form av minstestandarder.
- Utarbeide en nasjonal motorveiplan.

Regjeringen ønsker seg et topp moderne samferdselsnett på nivå med sammenlignbare land. Veinettet er en viktig del av dette nettet.

sommeren lanseres en egen policyrapport om ITS – Intelligente transportsystemer (se neste side).

– Vi ønsker å bidra til og bygge bru mellom politikk og teknologi slik at vi tar ITS i bruk så bredt vi kan. Politikerne må for alvor få øynene opp for nytten av moderne ITS-løsninger.

OFV har som hovedmål å bidra til at politikere og myndigheter bygger tryggere og mer effektive veier, som bidrar til at alle veibrukere får dekket sitt transportbehov på en effektiv og rasjonell måte. Hele tiden med minst mulig skade på mennesker og miljø.

Bygge vei for fremtiden

Med bakgrunn i at Norge er et rikt land, spør mange seg hvorfor vi ikke allerede har et topp moderne hovedveinett. Thorsen er mer opptatt av å se framover enn bakover:

– Det er mer konstruktivt å søke løsninger som kan gi oss det hovedveinettet landet trenger, enn å peke ut syndebukker, sier han. Samtidig er det viktig å vite hvorfor det har gått galt. Manglende bevilgninger, og politikere som har vært opptatt av å bygge veier over hele landet, men ikke nødvendigvis prioritert ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet, er deler av forklaringen, mener han.

For distriktspolitikk har ofte vært viktigere enn å tenke helhetlig og nasjonalt. Man har bygget en vei her og en der, i stedet for å ta de viktigste veiene først, bygge lange strekninger og koble de store byene sammen i effektive hovedveier. Slik Sverige og Danmark har gjort for lenge siden. Den nye regjeringen gir viktige nye signaler, og i OFV bygger det optimisme.

– Det finnes både penger, kunnskap og erfaring. Ikke minst finnes det nå en vilje til endring. Denne kombinasjonen bør bane vei for et nytt moderne hovedveinett som også våre etterkommere kan være stolte av. Vi skal gjøre vårt for å bidra til dette, sier Thorsen.

Haster med sterkere satsing på ITS

FOTO: VOLVO TRUCKS



Selvkjørende biler er ikke lenger fantasi, for teknologien finnes. Men det vil ta tid før dette er vanlig på norske veier, og viktigere er totalsatsingen på ITS.

ITS skal gi tryggere, smidig og mer effektiv trafikk. Tilgjengelig teknologi bør tas i bruk i langt større grad innen norsk veisektor. Politikere og veimyndigheter har en viktig jobb å gjøre – og det haster.

Det mener OFV, som har laget en egen policyrapport om ITS (Intelligente transportsystemer) i Norge. Rapporten belyser problemstillinger rundt bruken av ITS, sammenligner situasjonen i Norge med andre land og gir konkrete anbefalinger til politikere og myndigheter.

Transportpolitiske mål

– Vi opplever at politikerne ikke i tilstrekkelig grad har forstått betydningen av og sett mulighetene som ligger i en sterkere og raskere innføring av moderne informasjonsteknologi på norske veier. Forhåpentligvis kan rapporten gi viktige innspill og bidrag til en sterkere og bredere satsing på ITS, sier OFVs adm. direktør Øyvind Solberg Thorsen.

– Økt satsing kan bidra til at vi mye raskere kan nå de overordnede transportpolitiske målene på

en kostnadseffektiv måte. Vi må handle nå, ellers blir vi hengende etter, og vi håper regjeringen prioriterer dette i samferdselsatsingen.

– Ta teknologien i bruk

ITS innebærer bruk av ulike teknologier i trafikk og transport for å gjøre veitrafikken sikrere, mer effektiv, mer pålitelig og bærekraftig – uten nødvendigvis å forandre den fysiske infrastrukturen. I rapporten peker OFV på at klassiske virkemidler som forbedrer og utvider veinettet må suppleres med utstrakt bruk og implementering av ITS.

– Teknologien finnes. Bare fantasien og manglende satsing begrenser hvordan vi kan systematisere og utnytte teknisk samspill mellom infrastruktur og kjøretøy, sier Thorsen. ITS handler om ulike tekniske systemer som kommuniserer sammen: via utstyr på og

langs veien, skilting, utstyr i biler og andre kjøretøyer, og via tekniske løsninger som brukes av førere.

Mange land er kommet lenger enn Norge. I Nederland satses det stort på ny teknologi for å redusere køer og ulykker og forbedre flyten i trafikken, og ITS har en viktig plass i politikernes verktøykasse.

– Norge har ikke spesielt tung trafikkbelastning, og derfor har mange land kommet lenger med trafikkstyring. Men når det gjelder Norges utfordringer med tunneler, bruer og høyfjell i kombinasjon med dårlig vær, er vi kommet langt, sier Trond Hovland, daglig leder i ITS Norway. Det gjelder blant annet styring og sikring av tunneler, varsling av ras, vind og bølger samt deteksjon av brann og røyk i tunneler.

– Her har vi implementert underliggende systemer og rammeverk i større grad enn mange andre land.

Bedre samordning

Ifølge Hovland satser norske myndigheter særlig på samvirkende systemer – biler som «snakker» sammen, og med vegkantutstyr som røyksensorer i tunnelene.

Det samme gjelder reiseplanleggere som beregner ruter innenfor vei, bane, sjø og luft, og fellesbetalings-systemer for kollektivtransport via telefon eller kortløsning.

– Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet har stort sett satset på det samme som EU-landene har fokus på – fordi det kommer egne lover som gir retningen for alle. I tillegg bygger de kompetanse for fremtiden med utgangspunkt i det samme. Sannsynligvis er det riktig, men det gjøres med «mindre trøkk» enn i en del andre land, sier han. Han mener et forsterket samarbeid mellom etatene ville ha gitt raskere resultater, og at mer penger betyr raskere gjennomføring av planene.

– Oppgradering av tunneler bør prioriteres sterkere. Det samme gjelder insentivordninger for de som kjører sammen, for å få godstransport mer miljøvennlig med fulle biler, og mer transport på sjø og bane. Noe av det viktigste framover, er å sikre en bedre samordning av dataflyt fra alle etater og private som kan brukes av alle til felles beste. Det vil gjøre transporten og trafikken tryggere, bedre og mer effektiv – et hovedmål med ITS, sier Hovland.