

Svenskene hadde en plan og fulgte den uten politisk detaljstyring – vi hadde også en plan og la den i skuff – slik at politikerne skulle “få større makt”. Vi (SVV) følger opp politikernes stadig skiftende ønsker og politiske “moter” etter beste evne. Dette fører lett til klattvis, ulogisk og usystematisk utbygging.

Vegbyggingen i Norge har nå i mange år vært styrt av økonomene i finansdepartementet og miljøbevegelsen:

SVV brukes i Norge som buffer i økonomien: Større investeringer i dårlige tider og mindre aktivitet i gode tider.

“Firetrinnsmetodikken” fra VD som nå legges til grunn for vår planlegging er en ulykke for god fremtidsrettet infrastruktur i Norge! Metodikken sier: pri.1: Endre behov, pri.2: Utnytte bedre det vi har, pri.3: Fikse der det er verst, pri.4(siste valg):Bygge ny veg! Til overmål har SVV(vi) i lengre tid ikke fått lov (politisk) til å regne med forventet trafikkvekst slik at mange veganlegg er underdimensjonert allerede på åpningsåret. Dette gir klattvis og sterk begrensning i utbyggingen. Dessuten fører denne pålagte systemfeilen nå til stor kostnadssprekk (økning) på våre nye prosjekt grunnet høyere ÅDT med økte krav i vegnormalene.

SVV s midler til planlegging og bygging fastlegges i det årlige budsjett: Dette fører til at vegprosjekter starter og stopper opp med kort varsel. (uforutsigbart, lite effektivt og gir økte kostnader).

Våre vegplaner behandles og vedtas av kommunen(e) etter Plan- og bygningsloven. Miljøinteressene har fått gehør for og fronter at myke ikke prissatte konsekvenser (verdier) er like viktig som de prissatte konsekvenser (kva tiltaket koster og hvilke effekt vi oppnår av tiltaket). Kommunen(e) har stort lokalt fokus og uten økonomisk ansvar for det som skal bygges. I områder med lokale særinteresser og press legges derfor veien nå ofte rundt eller under “utfordringene” i tunnel(tunnel er dyr å bygge og 8- 10 ganger så dyr å drifte- og vedlikeholde som veg i dagen)! Hovedmålsettingen med vegprosjektet og dets nasjonale og regionale betydning blir lett “glemt” og ikke ivaretatt på en god nok måte. Samtidig har de totale prosjektkostnader pr. meter økt formidabelt.

DET STORE SPØRSMÅLET BLIR DERFOR: Hva vil NORGE på sikt? Hvilken infrastruktur må vi planlegge - og bygge for å kunne oppnå målet?

Skal Norge være et attraktivt Turistmål? -og et attraktivt sted å bo og å drive næringsvirksomhet? Skal bosetting og utvikling være like viktig i hele landet eller?

Generelt sett er satsing på fellesløsninger (for gange, sykkel og kollektiv) viktigst i byene og i områder og strekninger med stort transportbehov. På landsbygda, i områder med spredt bebyggelse og ofte også mellom byer har bilen i dag ingen reell konkurrent. Den trenger ikke å forurense så mye som i dag, men bilen (folket) trenger trygge og gode veier.

Konklusjon:

1. Landet trenger en strategisk plan for hovedvegnettet vårt som ser 50-100 år frem som fastlegger mål og ambisjonsnivå! Hovedmålet må være: Sikker og god veg inne fastsatt tid! UTEN å skulle være best på alt og løse alle problemer.....

2. SVV(vi) trenger midler og ressurser slik at vi kan gjennomføre den strategiske planen.

Vi må få midler og ressurser slik at det er mulig å gjennomføre planen. Eksempel: prosjektfinansiering Utbygging og utvikling av hovedvegssystemet blir da forutsigbar og vi kan planlegge og bygge mer effektivt!

I håp om en bedre NTP! Der politikerne, glemmer detaljer, løfter blikket og setter fokus på en strategisk plan for hovedvegnettet vårt som ser 50-100 år frem! Vi gjennomfører det politikerne vedtar!