

Sekretariatet for NTP
Vegdirektoratet
Boks 8142 Dep
0033 Oslo



Kongelig Norsk
Automobilklub



Oslo, 21. august 2012

Nasjonal Transportplan 2014-2023

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) har siden 1907 vært en aktiv premissleverandør i spørsmål om bil- og veitrafikkpolitikk. Vi har ikke formelt mottatt høringsbrev etter fremlegget av ny NTP men finner det allikevel naturlig å komme med innspill til etatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023.

NTP-forslaget – mer av det samme

KNA savner en tydelig strategi for hvordan man raskt kan oppnå et effektivt og sikkert veinett. Forslaget om 45 % økning i bevilgningene er absolutt positivt, men NTP-forslaget illustrerer også at selv dette vil være for lavt for å oppnå målene om et trygt og effektivt veinett innen planperioden.

Etterslepet på vedlikeholdssiden tynger forslaget fra etatene. KNA vil likevel berømme etatene for å prioritere drift og vedlikehold for å sikre et effektivt og sikkert veinett. Viktigheten av dette blir illustrert ved at det i planperioden foreslås brukt 18 mrd kroner på å ruste opp vegnettet der det har forfalt.

Når man nå gjør forsøk på å ta igjen etterslepet blir det mindre igjen til investeringer. Dette kommer tydelig frem i de ulike alternativene som skisseres, der tunge og viktige investeringene i stamveier med høy trafikk og viktige fjordkryssingsprosjekter i hovedsak først blir aktuelle i +45% alternativet.

Hvordan få god riksveg så raskt som mulig?

Etatene gir selv svaret på dette spørsmålet i sammendraget: "Med tilstrekkelig og forutsigbar finansiering, og mer effektive planprosesser, kan transportinfrastrukturen bygges ut til en god standard på 20 år".

Det kreves i dag kommunedelplaner, kommunal traseavklaring, konsekvensutredninger, miljøutredninger, reguleringsplaner og endelig prosjekteringsplanlegging. Dette er tidkrevende prosesser som er alt for lite koordinerte, i følge etatene selv. Dette medfører dobbeltarbeid og borkastet tid på prosjekter som aldri vil bli startet likevel. KNA stiller seg bak ønsket om et system der prioritering og finansiering for enkeltprosjekter er klar *før* prosjektplanleggingen starter.

Det sies at "alle vil ha vei, men ingen vil ha veien". Dette viser seg gang på gang når store statlige infrastrukturprosjekter der kommuner med ulike interesser forsinkes. KNA mener derfor det må etableres et eget planregime for denne typen prosjekter, der både lokaldemokrati og samfunnets behov for effektiv planlegging blir ivaretatt.

KNA mener at behandling av arealplaner i store veiprojekter ikke kan overlates til de enkelte kommunene. Tunge prosedyrer og lokalpolitiske hensyn må ikke stoppe eller sterkt forsinke gjennomføringen av et moderne stamveinett.

I tillegg bør man begynne å bygge ut veiene mer sammenhengende i større prosjekt. For KNAs medlemmer blir det meningsløst når man opplever å kjøre en mil motorvei, en mil i kø på tofeltsvei, før man igjen kommer på motorvei.

KNA mener at en rask utbygging og bedring av veinettet er noe av det viktigste samfunnet kan prioritere for å sikre miljøet, øke trafikksikkerheten og bedre fremkommeligheten. Alt sammen svært viktige elementer i samfunnets utvikling og økonomi.

Nytenkning rundt finansiering

Etatene har laget et godt forslag, innenfor rammene som er satt. De peker også på strukturelle endringer som vil gi bilistene og andre bedre infrastruktur raskere. Etatene slår i planforslaget fast at "God gjennomføringsevne forutsetter forutsigbar finansiering." KNA er enig i dette. Om det er staten eller private aktører som står for finansieringen er ikke det vesentlige. Det viktige er at man legger etatenes anbefaling til grunn og velger finansieringsmodell som gir riksveg med god standard raskt og rimelig.

Tradisjonell tenkning rundt planlegging, finansiering og organisering av investering og vedlikehold gir ikke bare unødvendig høye kostnader, men også lang gjennomføringstid. Erfaringene fra bruken av OPS i Norge tilsier at alternativ organisering reduserer byggeperioden vesentlig. Kombinert med mer effektive planprosesser kan dette gi utålmodige bilister ny veg raskere.

Det koster 400 – 500 milliarder kroner å få god standard på riksvegnettet, og hadde staten lagt sin del av dette på bordet kunne vi altså fått det til på 20 år. I planforslaget varierer beløpene for den neste tiårsperioden mellom 36 milliarder i det laveste forslaget og rundt 200 milliarder (herav 80 milliarder i bompenger) i det høyeste forslaget. KNAs mener at det er av stor nasjonal interesse å få etablert et godt riksvegnett så raskt som mulig, og mener at man bør investere de nødvendige 400-500 mrd så raskt som mulig.

I denne sammenhengen spør vi oss hvordan Finansdepartementet finner mening i å likestille investeringer i infrastruktur med driftsutgifter i Statsbudsjettet. Vi vil også minne om at handlingsregelen i sin tid ble utformet slik at investeringer i infrastruktur er et av få utvalgte områder som overskuddet i oljefondet skulle brukes på.¹

¹ Kilde: St.meld nr 29 (2000-01) (kilde odin.dep.no)

Rekordstor bruk av bompenger

Vi ser i forslaget at "Transportetatene legger fortsatt til grunn å bruke potensialet som finnes i å ta ut bompenger der trafikkmengden, og lokale forhold ellers, tilsier at dette er hensiktsmessig." Dette følges opp med at bompengene økes til 50 mrd kroner i planperioden i +20% alternativet og hele 80 mrd i +45% alternativet. 80 mrd kroner tilsvarer til sammenligning *hele* investeringsbudsjettet for vegvesenet i perioden 2010-2019. I tillegg kommer bompenger på fylkeskommunale veier (i 2012 3,6 mrd kroner). Belastningen på bilistene blir således formidabel, spesielt i sammenheng med de øvrige bilavgiftene.

KNA mener at veiprojekter ikke skal finansieres med bompenger, men at om dette gjøres må det foreligge lokal forankring og bomdriften i slike prosjekter bør rasjonaliseres i *ett* nasjonalt selskap. Nasjonale riksveiprojekter skal ikke bompengefinansieres. Disse er et nasjonalt ansvar som skal finansieres gjennom offentlige budsjetter.

Slik bompengeneinnkrevingen har vært organisert til nå har dette vært en utrolig kostbar måte å kreve inn skatt på. Med ett nasjonalt selskap kan man effektivisere driften, og få slutt på ordningene med at bompengeselskapene må låne dyre penger for å forskuttere veiprojekt, samtidig som staten som veieier må plassere penger i utlandet for å unngå inflasjon.

Viktig satsing på møtefri vei

KNA mener at veiene bør utformes slik at mest mulig av adferdsfeil blir fanget opp av veitekniske løsninger. Et av de viktigste tiltakene er å skille trafikantgrupper og å bygge midtdeler.

I dag har vi 750 km møtefri riksveg i Norge, mens Vegvesenet anslår behovet til ytterligere 1850 km. I praksis er dette alle de sentrale strekningene i det sentrale østlandsområdet, hele E18/E39 Oslo – Stavanger – Bergen, mesteparten av E6 Oslo – Steinkjer og en rekke andre kortere strekninger (jmf vedlegg 5b og 5c). KNA ser med glede at vegvesenet nå virkelig satser på møtefri vei. Det er i perioden planlagt utbygging av 430 km vei med midtdeler (inkludert firefeltsvei) med planteknisk ramme, og 910 km med ramme på +45%. Sistnevnte forslag vil øke antall km med møtefri riksveg med 120%.

For å få enda flere km med trygg møtefri vei, ønsker KNA at man bruker wirerekkverk. Disse er rimeligere enn tradisjonelle rekkverk, noe som gir flere km sikker vei for investeringsmidlene. KNA viser ellers til sitt hørings svar når det gjelder wirerekkverk.

KNA er som nevnt svært positive til satsing på møtefri vei men midtdelere eller midtrekkverk må imidlertid ikke bli en "sovepute" eller et substitutt på strekninger som åpenbart, av kapasitets-, kvalitets- eller øvrige sikkerhetshensyn, har behov for utbygging eller utbedring til vedtatte standarder og normaler.

Trygghet på veien

Ras sikring er et viktig tiltak for å gjøre veitransporten trygg og forutsigbar. Behovet er stort, både på riks- og fylkesveinettet. KNA mener at etatene burde prioritere rassikring høyere i planteknisk ramme og +20%-rammen.

Strengere sikkerhetskrav gjør det nødvendig med oppgraderinger av en rekke tunneler. KNA er opptatt av sikkerheten i norske tunneler. Vi har i Norge vært forskånet for katastrofebranner i

tunneler, men vi bør i årene fremover forsterke sikkerhetstiltakene for å være best mulig rustet mot slike hendelser.

Byene trenger et bedre kollektivtilbud

I forslaget slås det fast at kollektivtrafikk, gåing og sykling må ta veksten i persontransporten i de største byene. For å få til dette må de statlige overføringene til kollektivtransport økes, og det skal innføres restriktive tiltak som køprising og dyrere parkering. KNA vil her påpeke at eventuelle restriktive tiltak for biltrafikken må komme etter at alternative transportformer er på plass. Det betyr at kapasiteten i rushtrafikken må økes *før* man eventuelt innfører køprising.

Veitilsynet må være uavhengig

Regjeringen har bestemt at veieier skal passe på seg selv, stikk i strid med alle forvaltningsprinsipper. KNA mener, som fagmiljøene ellers, at det er behov for et *uavhengig* veitilsyn for å ivareta trafikksikkerheten på veiene. Vi vil også benytte anledningen til å minne om at dette var konklusjonen til det regjeringsoppnevnte utvalget som så på saken. Et uavhengig tilsyn av vegnettet bør føres på grunnlag av bindende minstestandarder, og veitilsynet må ha sanksjonsmuligheter. Der tilsynet gir pålegg om oppfølging må de også ha myndighet til å følge opp med bøter og i ytterste konsekvens stenging av veien.

KNA ser ikke poenget med å bruke 150 millioner kroner på nok en intern kontrollrutine, i tillegg til internkontroll og trafikksikkerhetsrevisjon. Om ikke tilsynet blir uavhengig bør derfor heller pengene brukes på vei.

Vi må tenke nytt rundt trafikkløvgivningen

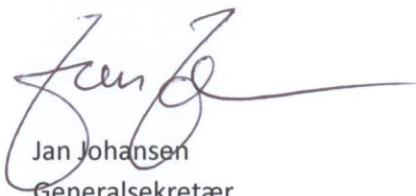
KNA mener det trengs en gjennomgang av fartsgrensekriteriene med henblikk på å holde samme grense over lengre strekning. Man bør også i større grad innføre differensierte fartsgrenser, og på motorvei med høy standard mener KNA at fartsgrensen bør være 110. Dette er tiltak som vil øke bilistenes respekt for fartsgrensene.

Vi opplever til stadighet at farten skiltes ned isteden for å utbedre veien til tilfredsstillende standard. KNA er oppmerksom på denne trenden, og reduserer respekten for fartsgrensene og skaper farlige situasjoner.

KNA vil også arbeide for en ny veitrafikklov som kan erstatte den nåværende som er fra 1965. Viktige elementer i en ny lov bør være at ansvaret legges på alle aktører i veitrafikken som kjøretøyeier, veiholder, kjøretøyprodusent, transportør, verksted mv. Loven bør også tilpasses til differensierte sanksjoner som står i forhold til risiko.

Med vennlig hilsen

Kongelig Norsk Automobilklub



Jan Johansen
Generalsekretær