

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 27. november 2019

Innspill til NTP, oppdragsbrev 1

Det vises til Oppdrag 1 fra Samferdselsdepartementet til Nye veier og Statens vegvesen, og etatenes svar på oppdraget. Det er prisverdig at etatene får i oppdrag å se på økt nytte og kostnadsreduksjoner i veisektoren. OFV er positive til at både utfordringene og hva som lykkes, drøftes. OFV har noen kommentarer til svarene på oppdragsbrev 1.

Oversikt over veinettet

NTP bør starte med en tilstandsrapport over det norske veinettet – med anvisning av hvor utfordringene er, hvilke funksjonskrav som er oppfylt, og hva som bør gjøres for å bedre veinettet. Dette er svært viktig når vi nå har fått flere selvstendige vei-eiere i dette landet. Etatene har dessverre ikke fått et oppdrag om å beskrive dagens veinett – de har fått i oppdrag å se om det er mulig å spare kostnader. Det er to forskjellige innfallsvinkler i å utvikle et godt veinett, og OFV ønsker at debatten skal ta utgangspunkt i fakta. Særlig savner OFV en samlet oversikt over tilstanden på fylkesveinettet - nå som det er fylkenes ansvar. Statens vegvesen bør ha en viktig rolle i å samkjøre og publisere informasjon om dette viktige veinettet. Det er nå 80 prosent større risiko for å dø på fylkesveinettet enn riksveinettet. Slike tall viser hvor flaskehalsene i veisystemet er. Brogjennomgangen har vist et alvorlig forfall på broene. Noen steder er forfallet kritisk. Det var ved inngangen til forrige planperiode et stort vedlikeholdsetterslep, estimert til om lag 33 mrd. kr på riksvei (usikkerhetsspenn 28 – 46 mrd. kr) og om lag 59 mrd. kr på fylkesvei (usikkerhetsspenn 47 – 79 mrd. kr). Det vil si at det samlede etterslepet beløp seg til rundt regnet 92 milliarder kroner den gang. Det er ingen grunn til å tro at denne summen er redusert. Uten en tilstandsanalyse vil man ikke få en oversikt over behovet for å satse på samferdsel også i årene fremover.

Både investering og vedlikehold – og prioritert styring

Statens vegvesen slår fast at det eksisterende veinettet må tas vare på før det investeres i videre utbygging. Det slutter OFV seg til med viktige modifikasjoner. Veinettet har et

betydelig etterslep, og det er ikke etablert finansieringsmekanismer eller lover/forskrifter som sikrer at veinettet får en forbedret kvalitet år for år. Etterslepet er nå så omfattende at det må iverksettes helt spesielle tiltak. Drift og vedlikehold av veinettet er underfinansiert. Å øke rammene for å ta igjen etterslepet vil være sannsynligvis være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det er derfor helt sentralt å øke rammene for drift- og vedlikehold slik at man stopper forfall og tar igjen vedlikeholdsetterslepet. Det må lages et system for oppgradering av veinettet.

Men det må også investeres. Framskrivningen av godstransport og persontransport på vei viser at disse vil øke betydelig frem mot 2030 og 2050. Det sistnevnte året vil det være 33 prosent økning på persontransport og 38 prosent på godstransport på vei. Dette tilsier at det vil være viktig også fremover med en fokusert satsing på investering i veibygging.

Dette er en viktig erkjennelse, spesielt fordi det noen ganger blir foreslått å kutte i bevilgningene til vei-investeringer, uten noen faglig begrunnelse. Faktum er at Norge har et veinett som har vært stemoderlig behandlet i mange tiår, slik at det er mye å ta igjen både på investering i, utvikling av, og ikke minst på vedlikehold av veinettet.

Grunnen til at bevilgningsnivået fortsatt bør være høyt innenfor veisektoren, er at vi trenger trygge og sikre veier for gods, persontransport og kollektivtransport. Det må være god fremkommelighet og pålitelighet, og mennesker og gods skal komme dit de skal. Derfor er det et nødvendig minstekrav å opprettholde dagens bevilgningsnivå i veisektoren.

Innsatsen bør være prioritert, dvs. at midlene må brukes der nytten er størst. OFV savner klare prioriteringslister for politiske beslutninger. I disse prioriteringslistene må alle veiprojekter sees i sammenheng, uavhengig om det er utbedring, vedlikehold eller investering. Vi ønsker også at metodene for sammenligning er så gode mellom transportformene at man også i samme prioriteringslister kan inkludere samtlige transportformer og de oppgavene som skal løses.

Noen prosjekter bør åpenbart gjennomføres, som helhetlig satsing på en hovedforbindelse øst-vest, som arm til Bergen og en ny bro over Oslofjorden. Slike prosjekter kan ha stor samfunnsøkonomisk nytte.

En av utfordringene er at det ikke alltid de optimale prosjektene som blir prioritert politisk. OFV mener at de som gjennomgår oppdragsbrevsvarene bør merke seg at en del prosjekter har vært planlagt og foreslått i tråd med ønske om å ha et bra veinett i Norge, men at den politiske prosessen kan ha utvannet intensjonen i prosjektene, og dermed fordyret prosjektene. Vi er ikke fornøyd med at viktige prosjekter skyves ut i tid, som strekningen Voss-Arna, som er en av de minst trafikksikre veistrekingene i Norge. Det kan ikke være slik at viktige veiprojekter må «vente» på forsinkede utbygginger i jernbanen.

Den samfunnsøkonomiske nytten ved å fjerne etterslepet bør vurderes å beregnes. Beregningene må så fall settes opp mot nytteberegninger på investeringer for alle transportformer. På den måten kan vi få vurdering av betydningen av å ta igjen etterslepet kontra det å foreta nyinvesteringer.

Dette bør eksempelvis gjøres gjennom en beregning av den samfunnsøkonomiske nytten av å utbedre veiene mellom fjordkrysningene på E39 og sammenstille den med den beregnede nytten av å erstatte ferjene med broer og tunneler. Samfunnet vil være tjent med at samfunnsnyttene av investeringer og samfunnsnyttene av økt vedlikehold vurderes opp mot hverandre i større grad enn i dag.

Bevare kostnader ved mer effektiv veiforvaltning – eller dårligere kvalitet?

På noen områder viser det seg at kostnadsbesparelse kan foretas med nye systemer og med en annen oppfølging, mens andre spareforslag handler om å skyve på regningen, eller redusere kvaliteten. Det siste er ikke å tråd med det å skulle få mer for pengene, men er i realiteten kuttforslag, og må behandles som det.

Trinnvis utbygging eller forskyvning av regning?

OFV ser at Nye Veier og SVV ønsker mer trinnvis utbygging av prosjekter. OFV mener at dette ikke er drøftet godt nok i dokumentene, for hva betyr det å bygge ut trinnvis? Vil det si at en planlegger for full utbygging, men så utarbeider delplaner som skal gjennomføres i etapper? Hvis det betyr at areal for senere utbygging sikres, at planene foreligger og at det som bygges trinnvis enkelt kan forseres, har ikke OFV noe mot dette. Vi vil likevel hevde at det først og fremst er en måte å spare penger på i dag, og at det egentlig innebærer å skyve på regningen.

Veinormalstandard eller normalstandard?

Særlig Nye Veier skriver om å få godkjent andre typer veier som avviker fra veinormalstandard. De kaller dette normalveien. Det samme har OFV observert i en rekke fylker. Veinormalene fravikes, ikke bare begrunnet i hensiktsmessighet, men for å spare kostnader. Det er behov for å forskriftsfeste standarder som alle de ulike aktørene skal forholde seg til, være seg fylkeskommunen, staten eller Nye Veier.

I Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2019 fremgikk følgende:

«Departementet vil utrede forskrifter som gir nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, vedlikehold og drift av riks- og fylkesveier». Dette ble vedtatt av Stortinget.

OFV etterlyser en oppfølging av dette vedtaket. Vi ønsker forskriftsfestede standarder med utgangspunkt i hva som skal være veiens funksjon. Det burde også utvikles forskriftsfestede standarder for gang og sykkelveier.

Samstemte om økonomisk lønnsomhet

OFV mener at det alltid må begrunnes dersom man ikke prioriterer samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter. Det er viktig at prosjekter blir samfunnsøkonomisk beregnet og satt i en prioriteringsrekkefølge. Men det er viktig å vite at analysene ennå ikke er

utfyllende og sammenlignbare. Samferdselsdepartementet bør være førende i arbeidet for å harmonisere de samfunnsøkonomiske analysene mellom transportformene, og mellom etater og aktører i samferdselssektoren. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må omfatte mer enn retningslinjene gjør i dag, herunder:

- Mernytte av forstørret arbeidsmarkedsregion
- Nytteten av økt pålitelighet
- Bedre estimat på verdien av tid for alle brukergrupper
- Revisjon av modellen for trafikkprognoser

Samfunnsøkonomi og trafiksikkerhet

OFV er altså enige i fokuset på samfunnsøkonomisk lønnsomhet som trekkes opp i oppdragsbrevet. En prioritering ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet kan blant annet føre til å begrense feilprioriteringer i transportsektoren, men vi ønsker også en vurdering av trafiksikkerhetsaspektet. Trafiksikkerhet inngår nå som et likeverdig økonomisk element i de samfunnsøkonomiske analysene. OFV vil påpeke at trafiksikkerhet er et etisk spørsmål, og at det er bred støtte til nullvisjonen. OFV savner en drøfting av dette dilemmaet.

Bygg trafiksikkert

Det er viktig at det bygges trygge og effektive veier. Veier bør bygges slik at de har en funksjon som sikrer både trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Det er ulikt synt om forslaget om å innføre fartsgrense på 120 km/t på enkelte motorveistrekninger. Det er uenighet rundt de ulike beregningene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet knyttet til utvidelse av fartsgrensene, herunder også vurderingen av trafiksikkerhetsaspektet. Nye veier AS planlegger for at motorveiene skal bygges med planlagt fartsgrense på 120 km/t fordi de mener dette vil være samfunnsmessig lønnsomt, mens Statens vegvesen mener det vil være riktig kun i svært få tilfeller. Nye Veier AS og Statens vegvesen er også uenige om beregningsgrunnet for beslutninger. OFV vil også påpeke at det må tas hensyn til teknologiutviklingen når samfunnsnytte og sikkerhet skal beregnes. Kjøretøyene får bedre førerstøttesystemer som medfører at de blir sikrere, noe som må hensyntas i modellene som legges til grunn.

Basert på de foreliggende utredningene, er det grunn til å være skeptisk til en økning i fartsgrensen på motorveiene. Veier som tåler 120 kilometer i timen, kan av trafiksikkerhetsmessige årsaker utbygges dersom kostnaden for utbygging er lik mellom 110 og 120 km/t, eller det er rimeligere med utbygging for 120 km/t. Veiene bør da vurderes å skiltes til 110 km/t, noe som formodentlig vil øke trafiksikkerheten

Større forskjeller i fart mellom ulike kjøretøyer kan også medføre økt trafiksikkerhetsrisiko. Det bør derfor vurderes å sette en minstehastighet på motorveier slik en har i enkelte land, for derigjennom å sette en effektiv stopper for kjøretøyer som kjører for sakte og bidrar til økt fare. I den debatten som nå pågår om fartsgrenser, ønsker OFV at også dette blir gjenstand for vurdering.

Profesjonalisering av drift- og vedlikehold

Av svarene på oppdragsbrevene kommer det klart frem at en både kan benytte ressurser mer effektivt, og få bedre veier gjennom å profesjonalisere vedlikeholdet. Det er ønskelig å bedre vedlikeholdsstyringen gjennom kapitalforvaltning. Det støtter OFV. Dette arbeidet bør intensiveres og det bør være en del av standardene og rutinene til veieiere.

Det er bra med overgang til et mer risiko- og tilstandsbasert vedlikehold, men det gjenstår fortsatt en utfordring ved at en faktisk ikke vet hva som er et «godt nok» vedlikehold av veinettet. Det er ikke enighet om hvilken standard det eksisterende veinettet skal ha, og da er det vanskelig å bestemme kvaliteten på sluttresultatet.

OFV støtter også at plan- og bygningsloven endres med sikte på bedre planlegging, at det benyttes totalentreprise i større grad, samt økt bruk av statlig plan der nasjonale interesser overgår lokale hensyn og mål.

OFV støtter at det planlegges helhetlig

OFV stiller seg bak fokuset på helhetlig veiplanlegging og bygging. Det har vist seg hittil å være kostnadsbesparende og standardhevende. Det er også positivt at prosjekter sees i sammenheng med utbedringsstandarder. Da kan en få et mer helhetlig veinett hvor investeringer og utbygging behandles i ett prosjekt. Vi støtter også betydningen av å få flere prosjekter med statlig plan. Det også bør vurderes hvordan en sikrer å få entreprenørene med veldig tidlig i prosessene. Bruk av KPI-er bør også økes i plan- og målstyringsarbeidet til alle vei-eiere.

Teknologi

OFV tar drøftingen fra Nye Veier og Statens vegvesen til orientering, med to kommentarer:

Det ene er at svært viktig at det satses på ny teknologi og veibyggning. Vi ønsker å gi et signal om at veinormalene kan stå i veien for bruk av ny teknologi. Det er viktig med en offensiv og positiv holdning til å vurdere å ta i bruk ny teknologi. Det andre er at rapporten: *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet* må følges opp. Særlig har OFV merket seg at man i rapporten tar til orde for å endre de målformuleringene som egentlig er et forhåndsvalg av virkemiddel, fordi disse kan bli teknologisk utdaterte:

«Teknologiutviklingen betyr blant annet at klimagassutslipp og trafiksikkerhet vil svekkes som argumenter for godsoverføring fra vei eller for nullvekst i personbiltrafikk i byene. Godsoverføringsmålet bør derfor avvikles, og nullvekstmålet bør revideres og erstattes med et mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål».

Se prosjekter i sammenheng

Når det gjelder gjennomgang av de enkelte prosjektene, har ikke OFV kommentarer til hvert enkelt prosjekt, men vi ønsker å gi honnør til Nye Veier for deres evne til å se veier og prosjekter i sammenheng med konkrete utfordringer. Vi er nødt til å ha et mer helhetlig blikk på veibygging, utbedring og vedlikehold, på trafiksikkerhet, næringsveier og ÅDT. En måte å gå til det på, er å få mer omfattende KVVU-er, og vi leser innspillet fra Nye Veier som et skritt i den retning.

Avslutning

Dersom en del av de forslagene i svarene på oppdragsbrevene blir gjennomført, som det å se på drift- og vedlikehold som kapitalforvaltning, og en tydeligere prioritering over sektorer, er vi trygge på at vi vil få en økt profesjonalisering av samferdselssektoren. Konklusjonen er også at behovene i sektoren ikke kommer tydelig nok frem i oppdragsbrev 1, og at det er viktig å bevilge midler til vei også i fremtiden.

Vennlig hilsen,



Geir A. Mo
styreleder



Øyvind Solberg Thorsen
direktør

Tilsluttet av: NLF, Drivkraft Norge, Autobransjens Leverandørforening, MA-rusfri trafikk, EBA, MEF, Finfo, Vegteknisk institutt, Trygg Trafikk

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 17.mars 2020

Innspill til NTP, oppdragsbrev 2-6

Det vises til Oppdragsbrev 2-4 fra Samferdselsdepartementet og etatenes svar på oppdragene. Under følger kommentarer til svarene fra etatene til Samferdselsdepartementet.

Oppdragsbrev 2: Utrekningsmetoder og framskrivninger

Vekst i transportarbeidet på vei

Framskrivningene viser en sterk vekst i transportarbeidet på vei, henholdsvis 33 prosent for persontransport og 38 prosent for godstransport. Det må få betydning for prioriteringen av samferdselsmidlene. Det slås også fast at for persontransport er det særlig Oslo-Stavanger og Oslo Bergen/Haugesund som vil oppleve vekst i transportarbeidet. Godstransporten vil øke mest på strekningene Oslo-Svinesund og Ørje/Magnor. Det viser betydningen av å investere og utbedre en hovedvei mellom øst-vest forbindelsen med arm til Bergen, og forbedre strekningen Oslo-Ørje/Magnor.

Forutsetningene om økonomisk vekst

Anslagene for veksten på transportvolum er nedjustert fra forrige NTP på grunn av en forventning om lavere økonomisk vekst, og lavere befolkningsvekst. I neste perspektivmelding/i forarbeidet til NTP bør det drøftes hva slags forutsetninger om økonomisk vekst som legges til grunn i andre land det er naturlig å sammenlikne med Norge. Formålet er å videreutvikle analysene, og få så presist anslag som mulig.

Teknologiske endringer og trendbrudd

De teknologiske endringene som transportsektoren står overfor, tas ikke med i framskrivningene. Det er forståelig, fordi det er vanskelig å beregne lønnsomheten i prosjekter, og behovet for oppgradering i veinettet. Men det er allerede nå sikkert at automatiseringen av kjøretøyparken vil stille høyere krav til kvaliteten på veinettet, og at det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å særlig bedre veinettet på en sann måte at autonom kjøring kan tas i bruk. Veinettet mangler forskrifter som vil sikre en enhetlig og god standard. Det er altså ingen grunn til å vente med å videreutvikle veinettet.

Etterslepet må fjernes, og det må legges til rette for lav- og nullutslippsbiler uavhengig av teknologien til kjøretøyet.

Forutsetninger om avgiftsnivået

Det er lagt inn en rekke forutsetninger om avgiftssystemet i beregningene, blant annet om elbilandelen, bompengenivået og hvilke tiltak som skal til for å nå nullvekstmålet i byene. Det er en utfordring at avgiftssystemet benyttes til for mange formål. Avgiftssystemet har derfor for mange dilemmaer og formål og det er et paradoks som bør adresseres nærmere når det legges inn langsiktige forutsetninger om avgifter i NTP arbeidet.

Det etterlyses også mer presise utredninger for køkostnader – det er nyttig både som forutsetning for utregning av lønnsomheten av veiprojekter, og for å beregne de marginale kostnadene i et veiprisingssystem. Uten køkostnader i regnestykkene, får en ikke fått frem den reelle gevinsten av projekter som reduserer kø.

Oppdragsbrev 3: utfordringer i transportkorridorer og byområder

Gjennomgang av utfordringene i transportkorridorene

I oppdragsbrev 2 ble framskrivningene drøftet, mens i oppdragsbrev 3, ser en på særlige utfordringer i transportkorridorene. Dette må selvsagt sees i sammenheng – veksten i transportarbeidet på vei vil forsterke svakheter i dagens veisystem.

Det er grunn til å være bekymret over situasjonen i og rundt Oslo, og OFV etterlyser derfor en KVVU for hele Oslo/Viken området. Formålet er å sikre at ikke all trafikk sluses inn til Oslo sentrum. Veinettet i korridor 2 må utbedres. Det er bekymringsfullt at det blant annet er dårlig veinett som gjør at fly blir foretrukket i korridor 4. I korridor 5 må det i all hovedsak satses på en hovedkorridor med god kvalitet. Dette er av særlig betydning for godstransporten. I de fleste korridorene nevnes lav veistandard og kapasitetsproblemer inn mot byene.

Næringslivets transporter

Det er positivt at næringslivets transporter innenfor hver korridor, og at behovene og fordelingen mellom transportformene fremskrives. Samtidig opplever vi oversikten som mangelfull og lite utdypende.

Dokumentet gir kun en overordnet beskrivelse av hvor næringstransporten i korridoren foregår, og i grove trekk hva sags gods denne transporten består i. De viktigste strekningene på riks- og fylkesvei ramses opp, uten noen videre spesifisering. I beskrivelsene finnes liten eller ingen informasjon som egner seg for bruk til å prioritere midler til investering og vedlikehold. Oversiktene sier ingen ting om hvor kapasiteten i dag er for liten, eller kan komme til å bli det i fremtiden. Den sier heller ingen ting om fordelingen av trafikkmengden gjennom året og gjennomdøgnet, for den enkelte vegstrekning. Dette er informasjon som er nødvendig for å kunne ivareta nøringstransporten, særlig på mindre riks- og fylkesveier.

Næringslivets transporter må kartlegges. Dette må gjøres med utgangspunkt i transportvolum, varetyper, innenlands eller utenlands destinasjon og betydningen av framføringstid. Kartleggingen må vise og prioritere veiene som er av størst betydning for næringslivets transporter, uavhengig av om det er riks- og fylkesveier.

Oppdragsbrev 4: Analyseverktøy og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser

Transportetatene har samarbeidet for å sikre at samfunnsøkonomiske analyser er konsistente og sammenlignbare på tvers av transportvirksomhetene. Det er svært positivt, og særlig viktig når prosjekter skal prioriteres uavhengig av transportform. Når det gjelder levetid og restverdi, er det fint at det nå harmoniseres, men da må også veiene bygges for en lenger levetid. Den tekniske levetiden er lavere enn beregnet levetid, og dette må hensyntas i planleggingen. Det er også viktig at det ryddes opp i beregningen av ulemper ved kø og komfort. I dag regnes dette forskjellig, og vi ser at særlig bygging av vei blir verdsatt for lavt i dagens analyser. Prosjekter som reduserer kø skal og bør ha mernytte. Det er viktig at pålitelighet verdsettes i transportmodellene. Gjennomgangen av analyseverktøyene og forutsetningene er klargjørende, og kan føre til et bedre beslutningsgrunnlag i sektoren. Det er viktig at dette arbeidet prioriteres.

Oppdragsbrev 5: utfordringer i transportkorridorer og byområder

Oppdragsbrevet handler i stor grad om nullvekstmålet for byene, hvor all vekst i persontransport skal tas ved sykkel, kollektivtransport og gange. OFV har ved flere anledninger påpekt at det ikke må planlegges for å redusere veibygging og begrense trafikk ut ifra målsetninger om nullutslipp, da bilparken kommer på et tidspunkt til å bli utslippsfri. Særlig også når nullvekstmålet ikke tar hensyn til forventet vekst i person- og godstransport. Derfor ønsker vi en diskusjon om nullvekstmålet velkommen.

Det er særlig tre hensyn vi mener må ivaretas i nye målsetninger for byene:

1. Tiltakene som innføres, må være samfunnsøkonomisk beregnet, valgt og begrunnet. Dette fordi det gir de mest effektive beslutningene.
2. Det må tas hensyn til at bilparken går i retning av å være utslippsfri.
3. Trafikk skal kun begrenses når det er problemer med fremkommelighet.

Når biler blir utslippsfrie, oppheves begrunnelsen for nullvekstmålet. Det er derfor noe underlig at flere av man i flere av forslagene beholder nullvekstmålet. Det beste er å forlate nullvekstmålet, og ha mål for de utfordringene en faktisk har tenkt å løse.

En kan se for seg at man har følgende mål:

Nullutslippsmål, økt fremkommelighet for personer og gods, og sikkerhet i transportsystemet.

Disse må ha et faglig begrunnede indikatorer:

Som: Utslipp av CO₂, tidsbruk, køkostnad, og/eller generaliserte reisekostnader. Arealbruk, målinger av luftkvalitet mv. Indikatorene må være faglig begrunnet.

Arbeidet med å utarbeide indikatorene bør starte som fort som mulig.

Dette er en modell som er nærmest alternativ 4. i notatet. Alternativ 1 og 2. beholder nullvekstmålet i seg. Det er ikke et mål eller virkemiddel som løser konkrete utfordringer. Alternativet om bare å ha et nullutslippsmål, tar ikke hensyn til sikkerhet og fremkommelighet. OFV anbefaler av disse årsaker at alternativ fire blir videreutviklet.

OFV mener det må være tilstrekkelig med parkeringsplasser i byene, og at dette må drøftes i forbindelse med NTP.

OFV håper at disse innspillene kan tas med i det videre arbeidet med NTP

Vennlig hilsen,



Geir A. Mo
styreleder



Øyvind Solberg Thorsen
direktør

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 26. mai 2020

Innspill til Oppdragsbrev 8

Det vises til Oppdragsbrev 8 fra Samferdselsdepartementet og etatenes svar på oppdragene. Under følger våre kommentarer til svarene fra etatene til Samferdselsdepartementet.

Grundig analyse

Det er gjort et grundig arbeid på trafiksikkerhetsområdet fra Statens vegvesen. OFV støtter ambisjonen for trafiksikkerhetsarbeidet, herunder arbeidet med å få korrekte tall på antall hardt skadde og antall drepte og arbeidet med den norske samarbeidsmodellen. Vi vil særlig trekke frem beskrivelsen av hvordan konflikten er mellom nullvekstmålet og nullvisjonen, en svært viktig problemstilling som må finne sin løsning. Videre er vi opptatt av trygghet for de som arbeider på og med veien, vi er bekymret for trafiksikkerheten for motorsyklister, og vi stiller oss bak fremstillingen av demografiske endringer. For mer utførlig beskrivelse av disse områdene vil OFV vise til høringsuttalelser fra Trygg Trafikk, fra NLF og NMCU og til bilorganisasjonene når det gjelder fremtidig førerstøtte og teknologi.

Veien mangler

Trafiksikkerhetsrapporteringen har en grunnleggende svakhet. Situasjonen på veien drøftes ikke. Det nevnes noen steder at forhold ved veien kan påvirke hvor mange som dør, og hvor mange som blir skadet i trafikken. Men det er ikke et eget oppdrag eller en egen drøfting rundt dette. I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017, fremkommer det at faktorer knyttet til vei og veimiljøet var en medvirkende årsak i 27 prosent av dødsulykkene.

Dersom man skal nå nullvisjonen, så må det fremkomme tall og en analyse om hvordan trafikkulykkene knyttet til selve veien skal møtes. Dette er viktig, blant annet fordi trafikken på vei kommer til å øke. Framskrivningene gjort i forbindelse med NTP, viser en sterk vekst i transportarbeidet på vei, henholdsvis 33 prosent for persontransport og 38 prosent for godstransport. Det bør få betydning for prioriteringen av samferdselsmidlene, og for planleggingen for å nå nullvisjonen.

Hva slags konsekvenser kan det å overse situasjonen på veien ha:

1. På tross av økte bevilgninger til veinettet, satser det fortsatt ikke nok på å sikre veier og broer. En kartlegging gjort i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023 viste for eksempel et behov for å bygge 1.850 km møtefrie riksvei innen 2024. Men i første femårsperiode la regjeringen kun opp til at 165 km vei (2- og 3-feltsvei samt firefeltsvei) vil få midtrekkverk. Disse tallene og det store gapet mellom behov og tilstand bør fremkomme tydelig i NTP.

2. Viktige trafikksikkerhetsutfordringer blir ikke adressert. Det er for eksempel 80 prosent større risiko for å omkomme eller bli hardt skadd på fylkesveiene enn riksveiene. Når dette ikke fremkommer i arbeidet, får man ikke adressert behovet for sikkerhet på hele veinettet, og man får ikke drøftet tiltak som for eksempel etablering av et samordningsorgan for fylkene med ansvar for veinettet, samordning av veitekniske krav og felles tiltak for økt trafikksikkerhet.

OFV ønsker på bakgrunn av dette at utarbeides et eget tilleggsoppdrag til etatene, hvor veien i et trafikksikkerhetsperspektiv drøftes, og hvor disse perspektivene fremkommer.

Vi håper at disse innspillene kan tas med i det videre arbeidet med NTP.

Med positiv hilsen,



Geir A. Mo
styreleder



Øyvind Solberg Thorsen
direktør

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 26. mai 2020

Innspill til Oppdragsbrev 9

Vi viser til Oppdragsbrev 9 og Statens vegvesen sitt svar på dette. Her har OFV følgende innspill til etatens svar på oppdraget:

Rammene må opprettholdes

Statens vegvesen har utarbeidet svar med to ulike kostnadsrammer. OFV mener at minimum den høyeste rammen må gjennomføres. Det vil si at man opprettholder ambisjonen som ble trukket opp i Stortingsmeldingen om NTP i 2017.

Dette fordi gjennomgangen av hva høy og middels ramme vil kunne utløse av prosjekter, tilsier at den høye rammen bør velges. Årsaken til at det også utarbeides en lavere ramme, er at det etterspørres svar på et scenario med lavere kostnadsramme enn i dag, med strammere finansøkonomi.

OFV mener at det er viktig å satse på veinettet fremover da Norge er i en annen situasjon enn da oppdragsbrevet ble utarbeidet. Det er like store vedlikeholds-, drifts og investeringsbehov i sektoren som tidligere, og langt høyere arbeidsledighet i sektoren som en følge av Covid-19.

Ta vare på veinettet

Det er positivt at Statens Vegvesen vil ta vare på og utvikle eksisterende veinett. Det påpekes at mye av bevilgningene har gått til å oppfylle tunneldirektivet, og at forfallet har gått ned på basis av dette. Samtidig har forfallet på broer og andre faktorer på veinettet økt.

Det savnes en mer presis beskrivelse av behovene i veinettet og en fremdriftsplan for å fjerne etterslepet. Vi stiller også spørsmålsteget med hvordan etterslepet beregnes. Det kan blant annet beregnes ut i gap mellom tilstanden på veinettet og forventet tilstand, det kan beregnes ut ifra hvordan veien var da den ble bygget og det kan beregnes ut ifra antall år siden sist oppgradering.

Etterslepet bør beregnes ut ifra hvilken funksjon veien er tiltenkt, og avvik fra funksjonene når det gjelder for eksempel parametere som trafiksikkerhet, jevnhet i veidekket, horisontal- og vertikalkurvatur og lignende.

Som nevnt tidligere, er det en utfordring at situasjonene i fylkene ikke er en del av NTP. Utfordringer ved dette veinettet blir ikke adressert. En rapport Vista Analyse har fått gjort for OFV viser at fylkene ikke får overført nok midler for å ivareta veinettet, og at de benytter de midlene de får fra staten etter det som var intensjonen med overføringene. Midlene er også de senere årene vridd fra investeringer til drift- og vedlikehold og særlig oppgraderinger av tunneler. Det vil si at fylkesveinettet er underfinansiert i forhold til etterslep, drift- og vedlikehold, og det bør adresseres i NTP på en eller annen egnet måte.

Drift- og vedlikehold av veinettet er av avgjørende betydning for veibrukerne. Det er positivt at det nå skal utarbeides en ny kontraktstrategi for drift- og vedlikehold av veinettet. Det er viktig at denne utarbeides i samarbeid med de sentrale aktørene på området, både brukerne og utførerne. Regjeringen og Stortinget må videre få seg forelagt konsekvensene av at felleskontraktene mellom riks- og fylkesveiene opphører og må utarbeide tydelige fellesstandarder for kontrakter slik at dette ikke varierer fra fylke til fylke og mellom riks- og fylkesvei.

OFV vil påpeke at det ligger som en forutsetning i planarbeidet at store deler av forfallet på riksveinettet tas igjen. Erfaringsmessig kan dette være en forutsetning som er feil. Og OFV ønsker på bakgrunn av dette et høyere drifts- og vedlikeholdsbudsjett enn det Statens vegvesen opererer med, eventuelt et mer målrettet program for fjerning av etterslepet.

Det digitale veinettet

Det er positivt at etatene er med på pilotprosjekter for å få innsikt i trafikantadferd og trafikkstyring, samt får erfaringer om hvordan den enkeltes reisehverdag kan bli enkel på tvers av transportsektorer. Dette er et område hvor sektoren bør ligge i forkant, som for eksempel Ruter gjør ved utvikling av apper som kombinerer informasjon om transportformer.

På dette området håper OFV at Statens vegvesen vil ta en viktig rolle. For eksempel kan drift- og vedlikeholdsbehovet bli utført på grunn av faktiske behov for vedlikehold, og ikke basert på andre parametere. Det kan være til nytte både for veieiere og veibrukere. OFV mener dette arbeidet er så viktig at det både bør gjennomsyre etatenes arbeid, i tillegg til at det er et eget ansvarsområde i etatene.

Investeringer i veinettet

Det har vært investert mye i riksveinettet de senere årene, men det er fortsatt mange prosjekter som bør igangsettes. Dette er prosjekter med positiv samfunnsøkonomisk nytte gjennom økt fremkommelighet, klima og pålitelighet. Det er også en rekke investeringsprosjekter som er riktig å gjennomføre av hensyn til trafiksikkerhet, og opplevd trygghet. Når det gjelder prioritering av prosjekter, mener OFV at de samfunnsøkonomiske analysene ikke er treffsikre nok, og ønsker en videreutvikling av disse.

OFV stiller spørsmålstegn ved hvordan man beregner tidsgevinst i forhold til trafiksikkerhet i analysene, og om verdien av et liv er riktig verdsatt. Dersom og når

dette ikke blir korrekt beregnet, faller veier som bedrer trafiksikkerhet ned på prioriteringslisten, og blir fortrent til fordel for veier som gir høyere tidsgevinst. Trafiksikkerhet er i tillegg ikke et økonomisk spørsmål, men et etisk spørsmål, og paradokset som ligger i dette at det prioriteres ut ifra økonomi og ikke etikk, må drøftes i NTP. Trafiksikkerhet må både være en prissatt men også en ikke prissatt konsekvens i utredningene. Begrensningene i analysene må kartlegges og gjøres kjent.

Det må også vurderes om manglende rassikring og utrygghet vektet sterkt nok i konseptutvalgsutredningene og beregningene. Analysene må også inkludere beregninger for: Mernytte av forstørret arbeidsmarkedsregion, nytten av økt pålitelighet, riktigere og harmoniserte estimat på verdien av tid for alle brukergrupper og revisjon av modellen for trafikkprognoser. Verdifastsettingen av de ulike elementene må sees i sammenheng.

Konkrete investeringsprosjekter som bør satses på i neste NTP er for eksempel å løse utfordringene i Oslo-regionen. OFV ønsker en felles KVV for denne regionen. Det bør også komme en KVV for Nord-Norge som tar opp i seg betydningen av veiens rolle. Det er stillstand i arbeidet med å få en mer helhetlig satsing på øst- vestforbindelsen med arm til Bergen.

Det må gjøres noe for å bedre situasjonen på Norges minst trafiksikre vei: Mellom Voss og Arna. På denne veistrekningen kan det være viktig å frikoble utbyggingen av vei og jernbane for å få en fortgang i investeringer i dette veinettet. Dette må prioriteres foran andre prosjekter i regionen.

I NTP så må en også vurdere den samfunnsøkonomiske nytten av å forbedre fergetilbudet. TØI har beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet av forbedret tilbud på seks riksvegfergesamband og funnet at i tre av disse vil økt frekvens være samfunnsøkonomisk lønnsomt, og sannsynligvis vil flere av de være lønnsomme om driftskostnadene går ned. For enkelte av sambandene kan økt frekvens gi nytte raskere enn hva tilfellet er ved faste forbindelser. Denne dimensjonen må også drøftes i NTP.

OFV går ikke inn i utbedringene av de enkelte transportkorridorene utover å påpeke at en må arbeide for å ha trafiksikre, pålitelige og fremkommelige korridorer. Utfordringene i de ulike korridorene må beskrives i NTP, og det må være en nasjonal oppgave å sikre at disse utfordringene blir løst.

Utviklingen i byene

OFV vil vise til det arbeidet og den diskusjonen som er igangsatt om nullvekstmålet. Nullvekstmålet er ikke et mål i seg selv men et virkemiddel som er innført for å nå andre mål, som arealutfordringer og CO2 utslipp. OFV ønsker en optimal bruk av veien som rettesnor for byutviklingsarbeidet. Bilen er også en del av byen. OFV vil også påpeke at bompenger i byområder benyttes for å nå til dels motstridene målsetninger. Det er også slik at mange viktige prosjekter burde vært statlig vedtatt, og i større grad være statlig finansiert all den tid dette veinettet har nasjonal verdi. Det begynner å bli mange eksempler på at viktige prosjekter mangler finansiering eller blir skjøvet ut i tid på grunn

av uenighet. Utover dette mener OFV at det er viktig at forpliktelsene i byvekstavtalene opprettholdes, og det er viktig at tiltak som innføres, er utredet samfunnsøkonomisk.

Utvidet portefølje

Nye veier har løst oppgaven på en noe annen måte, all den tid de har et annet porteføljeoppdrag. De har en god problembeskrivelse som tar for seg reelle utfordringer i veisektoren. De foreslår og argumenterer for at en rekke strekninger, 18 i tallet, skal bli en del av Nye Veiers portefølje. Formålet er å få ansvar for å utvikle sentrale problemer i dagens korridorstruktur. OFV mener at dette er et interessant innspill. Vi finner det veldig interessant at ulike strekningsprosjekter sees i sammenheng, vi ser at dette vil bety en reduksjon i trafikkulykker og at arbeidsmarkedsregioner knyttes mer effektivt sammen, for å nevne noe. Allikevel er forslaget noe problematisk i den forstand at det vil føre til en stor omstilling i både Nye Veier og Statens Vegvesen, både som organisasjoner men også ansvarsfordelingen mellom dem. Dette er dårlig utredet, og vi anbefaler derfor at det gjennomføres en utredning om ansvarsfordeling i fremtiden. Denne bør ideelt sett være ferdig før NTP legges frem, da dette bør danne grunnlaget for en beslutning om prosjektportefølje.

Vi håper at disse innspillene kan tas med i det videre arbeidet med NTP.

Med positiv hilsen,



Geir A. Mo
styreleder



Øyvind Solberg Thorsen
direktør