

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Deres ref.:
22/967-1

Vår ref. (saksnr.):
22/2501 - 5

Saksbeh.:
Lene Forssell Solsrud, 458 86 365

Dato:
10.08.2022

Innspill til Samferdselsdepartementets gjennomgang av organisering veisektoren

Jeg viser til brev av 07.06.2022 angående gjennomgang av organisering av veisektoren. I brevet inviterte statsråd Jon-Iver Nygård til innspillsmøte 23. juni 2022 om organisering av veisektoren i lys av at Hurdalsplattformen slår fast at «regjeringen vil utrede hvordan utbygging, drift og vedlikehold av veier skal organiseres med bakgrunn i at stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging». Videre heter det at «Hurdalsplattformen gjør klart at økt fremkommelighet og bedre trafikkikkerhet ligger til grunn for regjeringens samferdselspolitikk, og at fremtidens transportsektor må være klimavennlig. Organiseringen av veisektoren bør støtte opp under målene slik at disse kan oppnås på en effektiv måte».

Det ble også åpnet for å sende skriftlige innspill i etterkant av møtet. Nedenfor følger innspill fra byråden for miljø og samferdsel i Oslo.

Tydelige klimamål

Norge skal redusere klimagassutslippene med 55 prosent i 2030 og med opp mot 95 prosent innen 2050, jmfør klimaloven. Utslippene fra transport skal halveres innen 2030 sammenlignet med 2005. Disse nasjonale målene legger blant annet føringene for arbeidet til partene i Oslopakke 3-avtalen og bypakkene. Oslo kommune skal være en by uten klimagassutslipp i 2030 og med en tredjedel mindre trafikk i 2030 sammenlignet med 2015. For å nå disse målene må all transport være utslippsfri og veitrafikken må reduseres i Oslo.

Oslo kommune planlegger for god mobilitet i tråd med klima- og miljømålene i Nasjonal transportplan, nullvekstmålet, trafikkikkerhet, folkehelse og for byliv og nærmiljø. En utredning av organiseringen av veisektoren bør derfor ses i sammenheng med hvordan samferdselssektoren som helhet kan planlegge for god og klimavennlig mobilitet. I forlengelsen av dette må klimamålene og mål for trafikkutvikling være styrende for utbygging og drift av vei og annen infrastruktur. Det er viktig å kunne måle utviklingen for å følge opp at målene nås.

De nasjonale klimamålene, som også er reflektert i det overordnede målet for NTP, må være styrende for de faktiske prioriteringene. Tydelig prioritering av klimamål for hele sektoren og den samlede porteføljen er nødvendig for å redusere utslippene.

I dag har Statens vegvesen og Nye veier ulike klimamål. Statens vegvesen har et mål om å redusere klimagassutslippene med 50 prosent på anlegg og 50 prosent innen drift før 2030. Nye veier har satt seg mål om å redusere utslippene med minst 40 prosent i anleggsfasen og 75 prosent i driftsfasen. Begge veiutbyggerne har satt seg mål for å redusere utslippene på prosjektnivå – ikke for den totale porteføljen. I teorien betyr det at utslippene per meter ny vei kan reduseres, men at de totale utslippene likevel kan fortsette å øke grunnet økt aktivitet i sektoren.

Målet for reduksjoner av direkte utslipp må være absolutt og fastsettes for hele samferdselssektoren, og det må settes et referanseår som utslippsmålet skal sammenlignes med. På den måten blir det kompatibelt med de nasjonale målene. Videre bør det konkretiseres mål for forvaltning av natur og arealer, med mål om å opprettholde og øke opptaket av karbon i land- og skogarealer.

Beregninger av klimagassutslipp, miljøvurderinger og trafikkanalyser må ligge til grunn i prioriteringer av prosjekter. Prosjekter som øker trafikk og klimagassutslipp i og inn mot byene kan ikke bygges. Samferdselssektoren har per i dag landets største byggherrer og har gjennom sin innkjøpsmakt mulighet til å stimulere markedet for klima- og miljøvennlige materialer og løsninger. Veisektoren bør ha tydelige mål om å redusere også de indirekte utslippene gjennom å alltid etterspørre de mest klimavennlige materialene på markedet og stimulere til produksjon av utslippsfrie materialer.

Klimamålene bør være styrende for alle beslutninger i valg av løsninger og i alle faser av et prosjekt – fra konseptvalg til detaljplanlegging av utbyggingen. Veisektoren bør styres etter felles klima- og arealbudsjetter som gir nødvendig informasjon om utslipp fra aktiviteten i sektoren og status i forhold til målet.

Oslo kommune som veieier og planutreder av vei- og gatenett

Veisektoren kan oppleves som fragmentert, både gjennom Nye Veier og gjennom oppsplittingen av Statens vegvesen i forbindelse med regionreformen. Nye veier har til nå ikke hatt prosjekter i Oslo og har derfor ikke påvirket Oslo direkte.

Oslo kommune har fått delegert myndighet på blant annet skilt og arbeidsvarsling etter vegtrafikkloven. Siden 2010 har Oslo kommune også overtatt store deler av riksvegnettet i Oslo. Derfor har ikke den mer fragmenterte veisektoren de siste årene påvirket Oslo kommunes aktivitet når det gjelder drift og vedlikehold av gatenett. Likevel er det viktig å påpeke at Oslo kommune står noe alene om å stille høye krav til utslippsreduksjon i entreprisekontrakter og driftskontrakter. Oslo kommune har gode erfaringer med å stille tydelige klimakrav i kontrakter, og får mange positive tilbakemeldinger fra bransjen som etterspør klimakrav som insentiv til å omstille seg. Det bør imidlertid være større nasjonal oppmerksomhet på dette området, noe som igjen kan stimulere flere i anleggsbransjen til å omstille seg og imøtekomme stadig strammere, men nødvendige krav til klima og miljø.

Kommunen som veieier, utreder/planlegger og byggherre erfarer at regionreformen og oppsplitting av fagmiljøet i Statens vegvesen og Vegdirektorat påvirker vårt samarbeid med den nasjonale veimyndigheten. Den nasjonale veimyndigheten skal være ledende og bistå innenfor innovative løsninger, ha sektoransvar på en rekke fagområder, bistå og rådgi kommunene og samarbeide med de store bykommunen om trafikkreduksjon/nullvekstmål og klimagassutslipp. I dag opplever Bymiljøetaten, som fagetat på vei og trafikk, at kommunen selv må ta store deler av ansvaret for arbeidet med målene om trafikkreduksjon og klimagassreduksjon fra veitrafikken, i tillegg til å utfordre regelverket som Vegdirektoratet forvalter. Bymiljøetaten opplever det som om Statens vegvesen ikke lenger sitter på de fagmiljøene og ressursene som er nødvendige for å kunne samarbeide med og bistå kommunen i utvikling av et mer klimavennlig transportsystem og utvikle regelverk som kan forenkle arbeidet på disse områdene.

Bykommunene som har større riksveier inn mot bysentrene, bør også få større innflytelse på planleggingen av riksveier i byområder. Det er vanskelig for bykommunene å nå målene om

trafikkreduksjon og et mer klimavennlig transportsystem uten å se transportsystemet i, rundt og gjennom byen samlet.

I en utredning er det viktig å belyse hvordan organisering av veisektoren påvirker kunnskapsgrunnlaget for kommuner og fylkeskommuner. Et oppsplittet fagmiljø innenfor veisektoren reduserer størrelsen på "kompetansesentrene" og ressursene til å få til trafikkreduksjon og et mer klimavennlig transportsystem. Følgende problemstillinger kan være nyttige å få belyst i utredningsarbeidet som SD skal sette ut:

- 1) Hvordan kan organiseringen av veisektoren i større grad bidra til at målet om 55 prosent reduksjon av norske klimagassutslipp i 2030 nås?
- 2) Hvordan kan organiseringen fremme større nasjonalt oppmerksomhet på å omstille og stille krav til anleggsbransjen om mer klimavennlige løsninger i entreprisekontrakter for utbygging, drift og vedlikehold av gate- og veinettet?
- 3) Bør kommuner få ytterligere delegert myndighet til å raskere kunne utvikle løsninger på eget gatenett i en mer klimavennlig retning?
- 4) Hvilken organisering vil sikre tilstrekkelig tunge fagmiljø i samferdselssektoren som kan bidra til innovative løsninger og styring etter nødvendige miljø- og klimamål?

Konsekvenser av å ha to organisasjoner som bygger riksveger i Norge

Etter at Nye veier ble etablert, er det to organisasjoner som konkurrerer om de store veiprosjektene i Norge. Konkurransen er sunt for å oppnå resultater, men her blir også mål og styringssignaler viktig for om resultatene blir gode. Hvis konkurransen kun går på økonomi og effektivitet, kan dette påvirke vektingen av klima og miljø negativt. Hvis selskapene og prosjektene også konkurrerer om å utvikle løsninger som reduserer klimagassutslipp og minimerer naturinngrep, kan konkurransen utnyttes til å utvikle bedre løsninger.

Både utbygging av nye veier og vedlikehold av eksisterende veier må sikre tilgjengelig infrastruktur for overgangen fra fossile til elektriske biler, både ladestasjoner og tilgang på tilstrekkelig strøm. Det må være mulig å bruke elektrisk transport på hele veinettet for alle trafikktyper, både privattransport og næringstransport.

Følgende spørsmål bør vurderes i utredningen:

- 1) Bør det være en eller to virksomheter som har porteføljer for utbygging av store veiprosjekter i Norge? Og hvis det skal være bare en virksomhet; hvilken?
- 2) Hvilket overordnet mål skal virksomheten(e) ha? Hvordan kan klima- og miljømål i større grad tas inn i styringen av selskapene og vektas i prosjektene for vegbygging? Og hvordan kan dette brukes til å nå klima- og miljømålene i NTP?
- 3) Hvordan påvirker organisering av sektoren hvilke løsninger sektoren finner på klima, miljø og mobilitetsmål?
- 4) Hvilken rolle skal virksomheten(e) ha for å sørge for nødvendig infrastruktur som ladestasjoner langs riksvegnettet? Og skaper det at det er flere virksomheter, utfordringer for å få etablert tilstrekkelig klimainfrastruktur?
- 5) Statens vegvesen har i tillegg til å bygge, drifte og vedlikeholde veier, et sektoransvar for trafikksikkerhet, klima- og miljø og helhetlig bypolitikk. Hvordan påvirkes dette sektoransvaret i konkurransen mellom SVV og Nye veier i prosjekter?

Er det organiseringen som er problemet?

Jeg ønsker å peke på at veisektoren er en del av en større samferdselssektor på statlig nivå, og at det også på banesiden er mange aktører. Når en ser på organisering av veisiden kan det være fornuftig å se på organiseringen av sektoren i stort. Spørsmålet som er stilt gjelder vei, men det bør vurderes å se hele sektoren i sammenheng. Organiseringen kan i seg selv ha betydning for hvordan sektoren tenker om måloppnåelse. Når en virksomhet kun har ansvar for vei, kan det være lett å se vei som løsning på samferdselsutfordringer og overse andre transportåre som sjø og bane som mulige løsninger. Det gir risiko for at man ikke får de beste løsningene for samfunnet som helhet og for å nå klimamålene.

Prioriteringen av vei forsterkes gjennom nytte-kostnadsanalysene. Vekting av økonomi og fremkommelighet (tidskostnader) må reduseres i forhold til klima og miljø. Samferdselssektoren står overfor en enorm utfordring for å nå klimamålene, og det er nødvendig å vekte klima og miljø høyere fremover. Jeg vil understreke at den omstillingen som hele samferdselssektoren skal gjennom for å løse klima- og miljømål, må ligge eksplisitt til grunn for utredningen av organiseringen av veisektoren.

Med vennlig hilsen

Sirin Hellvin Stav

byråd