

Oslo, 10. august 2022
Deres ref.: 22/967 -

Samferdselsdepartementet

ORGANISERING AV VEISEKTOREN

Vi viser til møte 23. juni, der Naturvernforbundet blant flere fikk anledning til å spille inn momenter til departementets utredning om organisering av veisektoren. Siden departementet også er legger opp til skriftlige innspill, har vi i dette brevet oppsummert noen korte punkter som er relevante for arbeidet:

- Det er satt flere viktige, miljørelaterte mål for transportsektoren, blant annet mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområdene og mål om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane, foruten klare mål om utslippsreduksjoner, naturbevaring og vern av matjord, som alle er viktige for veisektoren. Dette er mål som må gjennomsyre politikken og derfor også legge føringer for hvordan sektoren organiseres.
- Finansieringsspørsmålet er viktig og påvirkes også av dagens organisering. Nye Veier mottar i dag et fast rammetilskudd over statsbudsjettet. Selskapet har fortsatt motorveibygging som største del av sin virksomhet. Samtidig er det et stort behov for å vedlikeholde og utbedre det veinettet vi har. Vi må unngå å komme i en situasjon der nybygging av motorvei får et fast beløp, mens andre samferdselsformål må kjempe om resten av bevilgningene. Det vil være en underlig måte å bevilge penger på, og det speiler ikke utfordringene i sektoren, der grønne satsinger og behovet for å vedlikeholde og utbedre eksisterende infrastruktur bør ha høy prioritet.
- Et annet moment som det er verd å dvele litt ved når organisering av veisektoren diskuteres, er hvilken rolle et veiselskap skal ha når veiplaner vedtas. Det er primært kommunene som vedtar arealplaner, inkludert kommunedelplaner og reguleringsplaner for veiutbygging. Men Statens vegvesen og Nye Veier har tradisjon for å presse gjennom sine løsninger i strid med lokale ønsker ved, litt enkelt forklart, å hevde at lokalpolitikernes ønsker blir så dyre at pengene da heller vil gå til andre prosjekter. Porteføljestyling gir et veiselskap større makt overfor lokalpolitikere, og dette kan også resultere i at avbøtende miljøtiltak ikke vinner fram. Dette er et moment vi ber departementet ta med seg i vurderingene.

Vi viser ellers til øvrige innspill om veipolitikken.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Holger Schlaupitz
fagsjef