

Samferdselsdepartementet v/Hans Einar Nerhus  
Akersgata 59  
0159 Oslo

Oslo, 21. juni 2022

## Fremtidig organisering av veisektoren

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) er en av landets viktigste interesseorganisasjoner innen veitransport. Rådet jobber politisk opp mot Storting, regjering, fylkespolitikere og myndigheter for å sikre Norge en god og bærekraftig veipolitikk, og for å ivareta våre medlemmers interesser.

OFV ble stiftet i 1948, og har ca. 60 medlemmer, blant disse 21 landsomfattende organisasjoner, som er opptatt av samferdselspolitikk. Blant medlemmene er det både trafikkorganisasjoner, bilimportører, kollektivselskaper, oljeselskaper, forsikringselskaper og entreprenørselskaper.

### Fremtidig organisering av veisektoren

En fremtidig organisering av veisektoren, bør tydelig gjenspeile og vise en retning for hvordan vi best løser de fremste utfordringer sektoren står ovenfor. Vi vil gjennom dette høringssvaret gjennomgå noen av disse, og oppsummere våre innspill til hvordan dette bør gjøres.

### Ten-T veinettet må fortsatt utvikles:

Et sterkt, effektivt og fremtidsrettet europaveinett er fortsatt viktig for Norge. Spredt bosetting og muligheten for å utvikle gode bo- og arbeidsmarkedsregioner tillegges stor vekt. De siste årene har bevilgningene og tempoet i utbyggingen av hovedveier vært prioritert. Det har hatt god effekt og bidratt til å knytte landsdeler enda tettere sammen. Stykkevis og delt utbygging av veinettet er redusert, og man har i større grad utnyttet fordelene ved å se lengre strekninger i sammenheng. Utnyttelse av masser, og hvordan man bedre kan tilpasse veilinjen for å redusere inngrep, innløsning av eiendommer blir bedre hensyntatt ved å planlegge på denne måten. Nye kontraktsmodeller ved å involvere entreprenører tidlig har også gitt gode resultater gjennom kostnadsreduksjoner og bedre løsninger.

OFV utarbeidet i 2021 i samarbeid med Vista Analyse en rapport som sammenligner det norske veinettet med sammenlignbare land i Europa. Rapporten viser at vi er et av de landene som bruker mest penger på veiutbygging, men har den laveste snitthastigheten på strekningene mellom de største byene. Høyest mulig fart, er og bør ikke være et hovedmål for utvikling av

veinettet. Men tallene sier noe om effektiviteten og hvilken type veinett som over tid har representert hovedveiene. Veinettet har vært stykkevis og delt utbygd med ulik standard mellom byene. Dette viser klart at det er behov for å sikre en fortsatt helhetlig utvikling av hovedveiene mellom byene, uten mange forskjellige standardsprang. Det beste vil være at man i større grad bestemmer seg for veiens hovedformål, og at den tilpasses dette. Det vil innebære at ikke alle lokale hensyn hverken kan eller bør ivaretas. Videre at trafiksikkerhet, kortere reisetid og reduserte utslipp bør være viktige hensyn.

## **Unngå forfall på riksveiene**

Det er viktig å sikre at man fortsatt opprettholder et jevnt høyt og riktig kvalitetsnivå på riksveinettet. Flere av disse strekningene er utsatt for et betydelig forfall, og vi må unngå at disse blir en verkebyll slik vi nå ser at store deler av fylkesveinettet har blitt. Organisering av veisektoren fremover må sikre betydelig oppmerksomhet til viktige riksveier som er i ferd å forfalle. Mange av disse strekningene vil trenge mere vedlikehold enn utbygging av nye prosjekt. Rassikring, drenering, asfaltering vil være de fremste oppgavene her.

OFV er forberedt på at man i større grad må prioritere, og er tydelig på at sektoren og myndighetene bør være flinkere til å gi innsikt i et godt faktagrunnlag som skaper forståelse for dette. Høye trafikk tall, høy tungbilandel, stor rasfare eller kraftig ulykkesbelastede strekninger må prioriteres. Det vil ikke nødvendigvis oppleves rettferdig fordelt på landets fylker, men sterkere prioriteringer vil løse de viktigste oppgavene.

## **Fylkesveienes rolle i organiseringen av sektoren**

Fylkesveinettet er en verkebyll. Det er i dag klart hvem som har ansvaret for utbygging, drift og vedlikehold av dette veinettet, men oppgaven er blitt for stor for mange av fylkeskommunene. OFV er fornøyd med at regjeringen nå på bakgrunn av Stortingets vedtak i Nasjonal transportplan, oppdaterer ett felles kunnskapsgrunnlag om etterslepet på dette veinettet. Mange ulike kunnskapsmiljøer har beregnet dette forskjellig, tallene varierer kraftig. Felles for dem alle er at tallene er svimlende høye.

På samme måte som med riksveiene, kan man ikke si at alle fylkesveiene er like viktige. Den primære delen av fylkesveiene, den delen som ble overført etter forvaltningsreformen i 2010, utgjør trolig den vesentligste delen. Det er derfor viktig at kunnskapsgrunnlaget Statens vegvesen nå utarbeider, fanger opp hvilke deler som bør prioriteres i eventuelle statlig bidrag til å ta ned etterslepet.

## **Om fremtidig organisering – tilrådninger fra OFV:**

- Regjeringen må ramme inn en organiseringsdiskusjon:

Med dette mener vi at man i første omgang raskt bør avklare hvilke deler av veinettet som skal omfattes av en diskusjon om organisering. Vil det kun være den delen av veinettet som i dag er statlig, eller bør man også vurdere om deler av det fylkeskommunale veinettet også skal være med i en slik diskusjon? Vår tilrådning vil være at etterslepet på

fylkesveinettet må være en del av diskusjonen og en eventuell utredning. Svært mange aktører har over flere år pekt på denne delen av veinettet, og regjeringen bør benytte anledningen til å vurdere om, og i så fall hvordan statens rolle skal se ut i den fremtidige utviklingen av dette veinettet.

- Nye Veier AS må beholde sin rolle i sektoren:

Nye Veier AS ble etablert gjennom forrige veireform i 2016. Bakgrunnen for selve reformen den gangen var nettopp å ta tak i en lite helhetlig, men i stedet en stykkevis og delt utbygging. Man skulle se lengre strekninger i sammenheng, få ned kostnader og øke den samfunnsøkonomiske nytten. Vår opplevelse er at selskapet har levert på sitt mandat og veldig klart levert på sine oppgaver.

I ettertid kan man diskutere selve mandatet og hvorvidt det er i tråd med dagens situasjon. Vi er åpne for at dette evalueres sammen med selskapet og videre legger til rette for et revidert mandat. Men OFV mener det er hevet over tvil at selskapet har livets rett, og fortsatt kan og bør spille en viktig rolle i utviklingen av europaveinettet i Norge. Dersom regjeringen beslutter at fylkesveinettet også skal være en del av denne diskusjonen, bør man også vurdere om Nye Veier AS skal ha en rolle for utvikling av enkelte viktige fylkesveier.

- Statens vegvesens utbyggingsdivisjon må gis like rammebetingelser som Nye Veier AS:

OFV har lenge påpekt at Vegvesenets utbyggingsdivisjon bør gis like rammebetingelser som Nye Veier AS. Forutsigbare økonomiske rammer, og et klart utbyggingsmandat for europa – og riksveinettet. Dersom regjeringen beslutter at fylkesveinettet også skal være en del av denne diskusjonen, bør man også vurdere om utbyggingsdivisjonen skal ha en rolle for utvikling av enkelte viktige fylkesveier.

- Drift og vedlikehold:

Å ta vare på det vi allerede har er en svært viktig forutsetning fremover. Spesielt når de økonomiske rammene blir trangere. Vi må lære av erfaringen vi har gjort oss med fylkesveinettet. Gode kontraktsmodeller for drift og vedlikehold av veinettet står derfor sentralt. Det er vår anbefaling at utbyggingselskapene fortsatt ivaretar det overordnede ansvaret for dette. Kontraktsmodellene som er gjennomført ved OPS og Nye Veier AS sine prosjekter fremstår som gode. Det gir gode incentiver for entreprenørene som får kontrakten for byggingen at de også får drift og vedlikeholdsansvaret på veinettet over tid i etterkant. Vi har dog sett eksempler på at beredskap rundt vinterdrift ikke er god nok og at denne i større grad bør skjerpes.

For etablerte veistrekninger bør det fortsatt være konkurranse i det private markedet for disse kontraktene. Vi mener dette vil gi mest for pengene, og sikre at man kontinuerlig får benytte seg av ny teknologi og smartere måter for gjennomføring. Riktignok bør man også her se på hvordan man kan samkjøre noe bedre mellom ulike veieiere. Kanskje spesielt mellom stat og fylkeskommuner. Vi hører blant annet fylkeskommuner som forteller om brøytebiler som kjører med ploegen oppe gjennom et nedsnødd fylkesveinett på vei til en riksvei eller omvendt. Dette bør unngås.

Det bør derfor vurderes i dialog med fylkeskommunene om drift og vedlikeholdskontrakter bør samkjøres på steder der sentrale europa- eller riksveier ligger spesielt i sammenheng med gitte deler av fylkesveinettet.

- Politisk styring over sektoren:

Vi er kjent med at det er en bekymring for denne regjeringen at man ved dagens organisering har mistet politisk styring over deler av veiutbyggingen. Spesielt med referanse til Nye Veier AS. OFV er ikke bekymret for dette. Vi opplever at det har vært både riktig og nødvendig å profesjonalisere utbyggingspolitikken. Nettopp for å sikre klarere prioriteringer og formål med hver enkelt utbygging. I en tid med tøffere økonomiske rammer, vil det kreve at man i enda større grad rendyrker formålet og må nedprioritere noen hensyn.

Et godt fundert politisk mandat for både Nye Veier AS som selskap, og eventuelt Statens vegvesens utbyggingsdivisjon som er forankret i Stortinget vil sikre tilstrekkelig politisk styring etter OFVs syn. Departementets eier – og styringsdialog vil videre også være avgjørende. Det er ikke OFVs oppfatning at noen av selskapene har styrer eller ledere som ikke er lydhøre for politiske eller samfunnsmessige signaler.

- Vegtilsynet utvidet tilsynsrett for fylkesveiene

OFV ber regjeringen vurdere om ansvaret for oppfølging og kontroll av fylkesveinettet kan overføre til Vegtilsynet. Det er særlig aktuelt som en følge av avviklingen av SAMS vegadministrasjon, og for å følge opp fremtidige nasjonale kvalitetskriterier for fylkesveiene.

### **Oppsummert:**

OFV bidrar gjerne, og ønsker velkommen en diskusjon om organisering av veisektoren. Vårt syn er at man i utgangspunktet bør være positive til reformer. Ordlyden i Hurdalsplattformen som gir grunnlag for diskusjonen sier: *«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.»*

Dette er en påstand vi håper regjeringen vil utdype i større grad ovenfor sektoren. OFV har uttrykt denne bekymringen knyttet til regjeringens åpning for å splitte opp fylkeskommunene som nettopp har slått seg sammen. Der man i disse fylkeskommunene akkurat har samlet og etablert fagmiljøer etter avvikling av SAMs veiadministrasjon, må man nå bryte disse opp igjen. Dette bør spesielt bekymre regjeringen.

OFVs opplevelse er derimot ikke at dette er en utfordring i forholdet mellom Statens vegvesen og Nye Veier AS. Det har vært gjort et meget solid arbeid i Statens vegvesen de siste årene for å tilpasse seg forrige veireform, og avviklingen av SAMs. Deres rammer bør derfor styrkes og likestilles med Nye Veier i større grad.

Veisektoren skal i årene fremover bidra til å løse en rekke utfordringer. Men kanskje vil den først og fremst ha en stor oppgave i å legge til rette for at transportsektoren kan få redusert sine utslipp. Veiene må utvikles, vedlikeholdes og rigges for å møte fremtiden.

Ladeinfrastruktur, trådløs lading og autonom kjøring er eksempler på teknologier og infrastruktur et moderne veinett kan måtte tilrettelegge for. Det kreves en solid veiinfrastruktur for å kunne svare ut slike tiltak.

Vi ser også denne våren og tidlig sommer at vi fortsatt har et solid arbeid som gjenstår på trafiksikkerhetsområdet. Selv om mye fortsatt handler om holdninger og folks valg, så vil det være avgjørende at vi har en veiinfrastruktur som er tilgivende og tilpasset slik at vi tar kloke valg i trafikken.

Vennlig hilsen,

Siri Hov Eggen

Fagsjef

Tlf: 977 67 238

Opplysningsrådet for veitrafikken

Rikard Gaarder Knutsen

Politisk rådgiver

Tlf: 456 32 450

Opplysningsrådet for veitrafikken