



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Postboks 8112 Dep  
0032 OSLO

Deres ref  
20/6731-1

Vår ref  
20/2963-5

Dato  
26. mars 2021

## Høring - NOU 2020:15 Det handler om Norge

Samferdselsdepartementet viser til brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet datert 18. desember 2020 om NOU 2020:15 Det handler om Norge.

Samferdselsdepartementet har følgende merknader:

### **Førerkort**

*"Forsøk med begrenset førerkort for 16-åringer for å gjøre ungdom i distriktene mer mobile".*  
Dette forslaget er kort beskrevet i kapittel 10 pkt. 10.7.2, og er ett av flere tiltak utvalget anbefaler vurdert for utprøving av nye tiltak i distriktspolitikken.

Vi kan imidlertid ikke se at forslaget er nevnt eller behandlet andre steder i NOU en, men begrunnelsen for forslaget er særlig mangelen på kollektivtilbud i distriktene, noe som kan være en særlig utfordring for de unge. Utvalget behandler spørsmålet kapittel 9 pkt. 9.3.2, herunder ulike forsøksordninger med nye former for kollektivtransport. Dette følges opp i kapittel 10.4.3 der utvalget påpeker behov for mer fleksible kollektivtransportordninger, med håp om at det teknologisk utviklingen kan bidra.

Forslaget synes å forutsette at 16-åringer ikke i dag har muligheter til å få førerkort som kan gjøre dem mer mobile. Dette er ikke riktig. 16-åringer kan i dag få førerkort både for moped, lett motorsykkel, mopedbil og traktor (herunder både ATV og UTV).

Dette er kjøretøy som øker mobiliteten for 16-åringer og reduserer avhengigheten av kollektivtransport, uten at dette i det hele tatt er vurdert i utredningen. Når det gjelder mopedbil (tre- og firehjuls moped) er dette et resultat av endringer i reglene fra 2019 hvor

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Bane- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Torbjørn Tråholt  
22 24 83 14

aldersgrensen for denne førerkortklassen ble senket fra 18 til 16 år. Det ble også gjort enklere å utvide førerrett fra traktor til mopedbil. Formålet med denne endringen var nettopp å øke mulighetene for mobilitet for 16-åringer. Mopedbilen gir både beskyttelse mot vær og vind, kan brukes hele året, og er gjerne også registrert for én passasjer. Funksjonen vil dermed få flere likhetspunkter med ordinær bil, med mest opplagte forskjell at maksimal hastighet er 45 km/t. Det har vært en betydelig økning av registrerte mopdebiler etter denne endringen, fra 93 i 2018 til 380 i 2020.

Også UTV registrert som traktor med hastighet inntil 40 km/t er et alternativ som kan fylle mange av de samme behovene som mopedbilene for 16-åringer som ønsker å ha førerkortklasse T. Også disse vil kunne være registrert med passasjer. ATV registrert som moped, ev. lett motorsykkkel, vil også kunne bidra til mobilitet, men uten beskyttelse for vær og vind.

Når utredningen ikke tar utgangspunkt i sentrale grunnleggende fakta om tilgjengelige førerkortklasser for 16-åringer, og særlig nylige endringer, kan vi ikke se at det er grunnlag for å vurdere forslaget nærmere. NOUen gir ingen holdepunkter for å si at de ønskede mål for mobilitet for unge i distriktene ikke kan nås innenfor det førerkortregelverket som allerede foreligger.

Når førerkort er tilgjengelig for 16-åringer, er det heller ikke klart hva utvalget kan ha ment med "forsøk med begrenset førerkort for 16-åringer". Utredningen gir få holdepunkter. Det er kanskje nærliggende å tenke seg at de har hatt førerkort for personbil (klasse B) i tankene. Hvis det er tilfelle er det grunn til å peke på at det er felleseuropeiske rammer for førerkortreglene i EØS. Etter førerkortdirektivet artikkel 4 no 4 bokstav b) er den alminnelige aldersgrensen for førerkort for personbil (klasse B) 18 år, men med mulighet til å senke denne til 17 år, jf. artikkel 4 nr. 6. Det er imidlertid ikke anledning til å gi førerkort for personbil til 16-åringer. Vi har således ikke rettslig handlingsrom til å innføre det foreslåtte tiltaket for førerkort for personbil. Tiltaket er alene av den grunn ikke aktuelt å gjennomføre.

Vi peker i tillegg på at det er grunn til å vente betydelige negative trafiksikkerhetseffekter av å senke alderen for førerkort i klasse B. Selv om ulykkesrisikoen for de yngste bilførerne er betydelig redusert etter målrettet arbeid, er de fortsatt den gruppen (18-24 år) som har høyest ulykkesrisiko (jf. TØI-rapport publisert oktober 2020 – RVU). Rapporten viser også klart høyere ulykkesrisiko når 18-19-åringene ses isolert, sammenlignet med 18-24-åringene samlet.

Det er følgelig godt dokumentert at det er særskilt ulykkesrisiko knyttet til ung alder. I en rapport fra SINTEF fra 2010 (Aktiv og passiv risiko. Studie av høyrisikogrupperne unge- og eldre bilførere med forslag til risikoreducerende tiltak. SINTEF rapport A15755), er det gjort vurderinger også av årsaker som kan forklare risikoen. Funnene er presentert slik i Vegdirektoratets samlingsrapport om høyrisikogrupper i trafikken fra mars 2011:

*Høyrisikogruppen unge bilførere i alderen 18-24 år er studert nærmere i denne undersøkelsen gjennomført av SINTEF. Studien finner at ungdoms risikoopplevelser og vurderinger ofte er sterkt knyttet til sterke biologiske og umodne emosjonelle forhold. Videre er risiko i trafikken knyttet opp mot ungdommens livsstil. Konsekvensen er at ungdom i forhold til venner, musikksmak, rusmidler, seksualitet, kriminalitet, spenningssøking, bilkjøring og risikotaking generelt gjør ting og oppfører seg helt annerledes enn voksne. Barn og unges psykososiale utvikling fram til 19-20 års alder viser tidlige indikasjoner på risikofylt atferd i form av utålmodighet, atferdsproblemer, tilpasningsvansker og dårlige sosiale ferdigheter, som senere vil påvirke deres atferd som bilførere.*

*Ungdomsulykker er derfor knyttet til et bredt spekter av risikofaktorer. Selv om ungdom ser og oppfatter risikofaktorene i trafikken, har de sin egen umodne og uerfarne evaluering av disse. Emosjonell opplevelse av mestring, belønning og mangel på konsekvenstenkning gjør ungdom til "risikooptimister" og "risikovillige" førere. Unge mannlige førere har høyest risiko for å bli innblandet i alvorlige ulykker. Unge kvinnelige førere har også høy risiko, men har ikke de samme motivene for å kjøre risikofylt som mannlige førere.*

Som det vises til er det blant annet særlige risikoforhold knyttet til biologiske forhold og modning hos yngre førere. Dette er forhold som ikke umiddelbart kan kompenseres med opplæringstiltak eller andre tiltak. Dersom det foretas en reduksjon av aldersgrensen for førerkortklasse B, er det ingen grunn til at den ulykkesrisikoen knyttet til manglende modenhet, vil reduseres. Det er derfor grunn til å forvente at enhver reduksjon av aldersgrensen for førerkort klasse B vil ha negativ innvirkning på trafikksikkerheten. Vi kan ikke se at et tiltak som øker døds- og ulykkesrisikoen for unge i distriktene er et godt tiltak for å få flere til å bo i distriktene.

I tillegg til det ovennevnte er det åpenbare utfordringer i å avgrense tiltaket hensiktsmessig, både hvem som skal få tilgang og hvor de skal få anledning til å kjøre. I lys av de ovennevnte grunnleggende svakhetene ved utredningen ser vi ikke grunnlag for å gå nærmere inn på dette.

### **Bompenger og veiprising**

Avsnitt 9.1.5 *Bompenger priser bort regionforstørringer i distriktene* gir i sum en unyansert og selektiv omtale av norsk bompengepolitikk, som vi ikke kjenner oss igjen i. Vi mener beskrivelsen er ensidig, og på enkelte områder direkte feil. Statens vegvesen har også gitt innspill til dette avsnittet, som vi støtter. Samlet har vi noen konkrete merknader:

Det vises til at bompenger bidrar til veifinansiering på bekostning av prosjektenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet. Det pekes på at ved å prise bort en del av trafikken på nye veianlegg reduseres nyttesiden i veiprojektet og hele investeringens lønnsomhet. Her mener vi og Statens vegvesen at kortene blandes noe. Det tas høyde for den trafikkavvisende effekten av bompengefinansieringen i de samfunnsøkonomiske beregningene. Bompenger gir for de fleste prosjekter noe lavere trafikk enn uten bompenger, og dermed lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det finnes også eksempler på det motsatte der bru og tunneler som avløser ferje får økt trafikk. Bompenger kan imidlertid bidra til om et prosjekt blir prioritert eller ei, uavhengig av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Et hovedargument for at lokalpolitiske myndigheter går inn for bompengefinansiering er at prosjektene fremskyndes i tid. Realiseringen måtte ellers skyves ut i tid i påvente av fullfinansiering fra staten eller fylkeskommunene. Skal man sammenligne samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjekter med og uten bompenger, må man derfor ta med i beregningen at tiltaket ikke vil bli realisert de nærmeste 10 til 20 årene, eller ikke i det hele tatt, uten bompenger. Prosjekter med lav trafikk generelt gir lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Bompenger i seg selv svekker imidlertid ikke prosjektenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet, men er et virkemiddel som kan bidra til raskere realisering av samfunnsøkonomisk lønnsomme veiprojekter.

Bompengesektoren er også effektivisert gjennom regjeringens bompengereform, og mer av bompengene går nå til formålet med bompengeinnkrevingen enn tidligere. Driftskostnadene har lenge vært fallende og med automatiske bomstasjoner har kostnadene til etablering falt betydelig. Kapitalkostnadene ved lånefinansiering har vært lave i en årrekke.

Det pekes på at bompenger i liten grad har vært brukt for å finansiere prosjekter i distriktene. Vi vil peke på at dette er en svært unyansert og til dels ukorrekt beskrivelse. Det har siden sekstitallet vært realisert en rekke bru, tunnelprosjekter og vei/motorveiutbygging i distriktene gjennom bompengefinansiering. Disse prosjektene har bundet sammen arbeidsmarkedsregioner og har vært helt avgjørende for mobiliteten i regionene og mellom regionene. Bompengefinansiering har derfor vært helt avgjørende for mange veiprojekter i distriktene. Det er ikke grunnlag for å hevde at realiseringen av disse prosjektene ikke har gitt tilstrekkelig nytte. Det har i flere tiår vært bompengefinansiering av mye av hovedvegnettet i distriktene, mellom byene og inn til byene. I prosjekter med lavt trafikkgrunnlag, vil kostnadene ved bompengeinnkreving ha utgjort en for stor andel av investeringskostnadene.

NOUen viser til en studie av fire utvalgte prosjekter, inkludert tre fergeavløsningsprosjekter, som viser at bruken av bompenger på den ene siden ikke tar hensyn til innkrevingskostnader og tap ved bruk av bompengefinansiering. Og på den andre side kostnadene ved offentlig finansiering. Vår vurdering er at også dette bildet bør nyanseres. Vi viser til at innkrevingskostnadene har blitt betydelig redusert som følge av automatisering av innkrevingen (AutoPASS), og prisene på teknisk utstyr går stadig ned. Sektoren er effektivisert og profesjonalisert. Der det før som oftest var ett selskap per prosjekt, er det nå

fem regionale bompengeselskap med hovedoppgave å redusere bompengekostnadene blant annet gjennom profesjonell finansforvaltning.

I NOUen heter det at bruken av bompenger de siste årene har økt blant annet for å finansiere samferdselsprosjekter i og rundt byene, og at press for å få gjennomført bypakkene med statlige bidrag i neste omgang kan redusere handlingsrommet for infrastrukturprosjekter i distriktene. Vi er enige i at bompenger generelt sett til en viss grad bidrar til å binde opp statlige midler, men analysen er unyansert og ser ikke på andre faktorer som bidrar til statlige bindinger av samferdselsmidlene. Eksempelvis er satsingen på jernbane, som utelukkende er finansiert av statlige midler, ikke trukket frem i vurderingen av hva som påvirker de statlige bindingene innenfor samferdselssektoren. Videre er bypakker i mindre sentrale strøk heller ikke med i denne vurderingen. Det kan stilles spørsmål ved hvorfor bompenger i bypakker settes opp mot bompenger i mindre sentrale områder. Viljen til bompenger – med påfølgende bindinger av statlige midler – er også til stede i mindre sentrale strøk.

NOUen viser til en utredning som peker på at allmenn veipricing i fremtiden vil erstatte bilavgifter, inkludert bompenger og ferjebilletter. Det hevdes også i rapporten at det vil kreve betydelige kostnader og langvarige administrative og politiske prosesser å innføre et slikt system, og at det er et spørsmål om veipricing vil kunne erstatte bompenger. Statens vegvesen viser til at flere utredninger de siste årene har pekt på veipricing som en fremtidig modell for brukerbetaling og veifinansiering. Vi er enig i at det er betydelige kostnader og langvarige administrative og politiske prosesser knyttet til å innføre et slikt system. Det er behov for utredninger av blant annet kostnadsbildet, organisatorisk modell, overgangsordninger og personvernutfordringer for å nevne noe. En eventuell veipringsløsning som også innebærer en full omlegging i forhold til dagens bompengereinnkreving, vil ligge en del år fram i tid. På kort sikt er det derfor aktuelt å forbedre og videreutvikle dagens system. Det er blant annet aktuelt å se nærmere på om takstene i byer i større grad enn i dag kan gjenspeile de kostnadene brukerne påfører samfunnet. Behovene for fleksibilitet og tekniske løsninger vil framover kunne være ulik i byene og i de strekningsvise prosjektene utenfor byområdene. Det bør vurderes hvilken teknologi som best ivaretar dette. Regjeringen vil med bakgrunn i dagens bompengereinnkreving bidra til utvikling av en mer framtidsrettet og moderne brukerfinansiering.

## Vei

På s. 165 vises det til følgende:

*"Hvilke virkninger veiutvidelsene har hatt på bo- og arbeidsmarkedsregionene, er i liten grad vurdert i gjeldende NTP, fordi denne typen vurderinger da var beheftet med stor usikkerhet. Samtidig peker NTP på at reisetidsreduksjoner er viktig for å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Veibehovene ble heller vurdert etter vegnormalene, som skulle sikre et enhetlig veinett med tilfredsstillende kvalitet ut fra samferdselspolitiske mål og god samfunnsøkonomi".*

SD vil understreke at ringvirkninger har vært forsøkt belyst som del av beslutningsgrunnlaget for NTP. Vi viser til etatenes redegjørelse for samlede virkninger av plandokumentet ([1325737 \(vegvesen.no\)](#)), der det heter:

*"Virkningene beskrives i vedlagte dokument som er en del av plangrunnlaget, men ettersendes til Samferdselsdepartementet. Omtalen av virkninger er todelt. I kapittel 1 er det beskrevet resultater av de samfunnsøkonomiske analysene: beregninger av samfunnsøkonomisk netto nytte, vurdering av ikke prissatte konsekvenser, netto ringvirkninger og følsomhetsvurderinger. "*

At ikke alt fra beslutningsgrunnlaget er eksplisitt omtalt i NTP må ikke forstås som at dette ikke er vurdert i arbeidet med planen.

### **Ferje**

I kapittel 9.14 står det: *"Stortingets vedtak om null- og lavutslipp på alle ferge- og hurtigbåtanbud har, sammen med økt rutehyppighet, flere fartøyer, økte drivstoffpriser og økte lønninger, økt kostnadene til fergedrift. I en del fylker har dette ført til at fylkeskommunene har valgt å sette opp takstene betydelig".*

Det er en del av bildet, men ikke hele. Det er flere faktorer som spiller inn, bl.a. kontraktstrategi, fornying av en allerede gammel ferjeflåte, frekvens på ferjeavganger. Noen av fylkene som har kommet kortest i innføringen av null- og lavutslippsløsninger i ferjedriften, var de som skrudde opp prisen mest. Det har dessuten på visse steder blitt innført null- og lavutslippsteknologi der det nødvendigvis ikke passer, og som medfører store kostnader ifm. oppgradering av kaianlegg og strømføring. Det er også verdt å merke seg at i noen tilfeller har blitt rimeligere å drifte ferjene når man har gått over til elektrisitet.

Samferdselsdepartementet takker for muligheten til å komme med disse innspillene til NOU 2020:15 Det handler om Norge.

Med hilsen

Gry Dyregrov Hamarsland (e.f.)  
avdelingsdirektør

Torbjørn Tråholt  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*