**NAF** Norges Automobil-Forbund
www.naf.no

PLS
08/173 - 126
412.3

Samferdselsdepartementet
Boks 8010 Dep
0030 OSLO

Medlem av:

Vår dato:
2008-04-30

Vår ref:
ohø

Deres dato:
17. januar 2008

Deres ref:
Statsråd Navarsete/
pressemelding 1/08

## Forslag til Nasjonal tranportplan 2010-2019 - Høringsuttalelse fra NAF

Norges Automobil-Forbund (NAF) viser til transportetatene og Avinors forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019, fremlagt den 17. januar 2008. Det fremgår av denne, samt statsråd Navarsetes pressemelding samme dag, at eventuelle høringsuttalelser skal sendes Samferdselsdepartementet senest 30. april 2008. NAF vil benytte anledningen til å avgi uttalelsen som følger nedenfor.

Til orientering nevner vi samtidig at NAFs administrative regionsapparat har avgitt regionale høringsuttalelser til sine respektive fylkeskommuner som tar opp mange viktige, regionale problemstillinger i tillegg til problemstillinger som er felles. Dersom departementet er interessert i sistnevnte regionale høringsuttalelser, vil vi gjerne videreformidle dem.

**Generelt**
NAF vil først gi uttrykk for at forslaget til NTP oppleves som et godt gjennomarbeidet dokument. Vi vil også gi honnør til transportetatene og Avinor (heretter kalt transportetatene) for at trafikksikkerhet har fått en sentral plass i planforslaget.

NAF ser det også som positivt at det er foreslått økte overføringer til drift og vedlikehold av eksisterende veinett. Forslaget til NTP innebærer en klar dreining i bruk av midlene – fra veiutbygging til drift og vedlikehold. NAF ser dette som et nødvendig vedlikeholdsløft for å stanse forfallet på veinettet og tap av veikapitalen.

Vi er likevel mer enn bekymret over de perspektiver som dokumentet viser, og vi er svært skuffet over den manglende satsingen på nødvendig veiutbygging. NAF mener at transportetatene på en meget overbevisende måte dokumenterer behovet for å tilføre samferdselssektoren vesentlig mer midler i 10-årsperioden. Transportetatenes forslag til prioriteringer er laget innenfor retningslinjer og økonomiske rammer gitt av departementene, men det fremgår med all tydelighet at disse økonomiske rammene er altfor knappe.

NAF mener følgelig det må til vesentlige endringer i stortingsmeldingen som dette planforslaget er grunnlag for og vil utdype dette nedenfor.

NAF synes det er uakseptabelt at selv med den økte innsatsen på vedlikehold vil det stå igjen et betydelig vedlikeholdsetterslep, da kun 30 % av forfallet på stamveinettet blir

**Postadresse:** Pb. 6682 Etterstad NO-0609 Oslo
**Gateadresse:** Østensjøveien 14 Oslo
**Telefon:** 22 34 14 00
**Telefaks:** 22 33 13 72
**Bankkonto:** Drift: 5005.06.20600 IBAN: NO61 5005 0620 600 Medlem: 5005.06.20007 IBAN: NO87 5005 0620 007
**Bankadresse:** Den norske Bank ASA Pb. 1171 Sentrum NO-0107 Oslo
**Swiftadresse:** DNBANOKK
**Foretaksnr.:** NO 944 383 832 MVA

eliminert i løpet av planperioden. Det må denne gang utarbeides en transportplan som viser hvordan forfallet kan elimineres i løpet av NTP-perioden, og hvilke ressurser som da må tilføres veisektoren.

Vår bekymring er videre at midlene blir tatt fra viktige veiutbyggingsprosjekter og bundet opp til drift og vedlikehold. Det fører til at helt nødvendige veiutbygginger i verste fall ikke blir realisert – i beste fall utsatt. Forslaget til NTP understreker sterkt behovet for økte overføringer til veisektoren i fremtidige statsbudsjett. NAF kan ikke akseptere en *vedvarende* situasjon der vi må velge mellom å ta vare på eksisterende veinett eller sørge for nødvendig utbygging av infrastruktur. Vi trenger begge deler, og håper tiden snart er moden for politikerne å våge å investere i tryggere og bedre veier.

Vi er også positive til at satsingen på mindre investeringstiltak intensiveres. Dette vil gi god utnyttelse av midlene i forhold til utbedring av trafikkfarlige enkeltpunkter og investeringer i gang- og sykkelveinett. Det er også positivt at det legges opp til utstrakt knutepunkt-tenkning i planen når det kommer til kobling av transportformene, og dermed legges opp til effektiv bruk for både gods- og persontrafikk.

**Investeringsrammer**
NAF viser til at det i planforslaget påpekes at stamveinettet ikke kan bygges om til ønsket standard (i følge fagetatens egne kriterier) innen overskuelig framtid innenfor planrammen. Dette er ikke akseptabelt. Det samme gjelder øvrig riksveinett, som skal overføres til fylkene/regionene i forbindelse med regionreformen i 2010. Når planforslaget i tillegg beskriver at også dagens fylkesveinett har et betydelig vedlikeholdsetterslep og trenger helt nødvendig opprustning, mener NAF at dette til sammen underbygger påstanden om at veisektoren må tilføres vesentlig mer midler i årene fremover.

NAF etterlyser imidlertid nærmere faglige vurderinger av – og tall for – det reelle vedlikeholdsbehovet og investeringsbehovet for veisektoren i planperioden. I fjor høst sendte NAF og flere andre organisasjoner et brev til Vegdirektoratet med anmodning om at etaten la inn en såkalt anbefalt ramme for å synliggjøre hvor store tilleggsbevilgninger som må til for å få det norske veinettet opp på et akseptabelt nivå, slik fagetaten ser det. Dette ble i følge Aftenposten i desember stoppet av samferdselsministeren. Vi mener – på prinsipielt grunnlag – samfunnet har krav på å få fagetatene sine faglige anbefalinger offentliggjort, slik at vi kan få et reelt bilde av hva som er nødvendig av overføringer til samferdsel de neste ti årene.

Dersom man legger seg på Stamveiutredningens beskjedne ambisjon om utbygging i et 30-årspespektiv, vil de årlige bevilgningene til investeringer bare på stamveinettet måtte løftes med 2,3 mrd kroner hvert år, til 5 mrd i året. NAF finner det ikke akseptabelt å måtte vente i hele 30 år for å oppnå en god standard på stamveinettet. Behovet for midler til nødvendig utbygging av stamveiene er altså høyere enn 5 mrd i året. I tillegg kommer et like stort behov for investeringer på det øvrige riksveinettet.

For fremtiden må transportetatene gis mulighet til å fremme reelle faglige anbefalinger om hvordan målene skal nås og hvilke økonomiske ressurser dette krever. På dette grunnlag vil Stortinget ha en reell mulighet til å fastsette mål og adekvate virkemidler for transportpolitikken de neste 10 år. Det blir en 'håpløs' prosess når departementets veiledende planleggingsrammer er fordelt og låst før planen lages. Uansett vil tall for de reelle behovene kunne supplere de tall som departentene selv vil at planen skal utarbeides innenfor (denne gang samferdselsbudsjettet for 2007 * 10).

**Trafikant-/ brukerbetaling**
NAF har merket seg at det i forslaget til NTP er lagt opp til stor grad av trafikant-/ brukerbetaling. Innenfor rammen legges det opp til at staten bidrar med 27 mrd kroner,

mens bompenger vil bidra med ytterligere 17 mrd. I store tall utgjør statlig andel av stamveiinvesteringene da 61 %. Om rammen økes med 20 % (marginalvurderinger), vil staten bruke 43 mrd kr og bompenger bidra med om lag 38 mrd kroner. Statlig andel vil da gå ned til 53 %. Det er ikke akseptabelt at bompengeandelen øker ved en statlig rammeøkning, slik forslaget legger opp til.

NAF vil benytte anledningen til å understreke at i eventuelle enkeltvise bompenge-prosjekter må den offentlige andelen av finansieringen aldri være lavere enn 50 %.

Bompenger har de senere årene utgjort en stadig større andel av finansieringen av veiutbyggingen i Norge. I 2008 utgjør bompengefinansiering nesten halvparten av finansieringen av det statlige veinettet. NAF mener dette ikke er akseptabelt i lengden, og heller ikke i tråd med forutsetningene for slik finansiering etter Veiloven.

Økt trafikantbetaling skal heller ikke gå på bekostning av økt statlig innsats.

Vi legger dessuten merke til at Vegvesenet forskutterer politiske vedtak om lokal bruker-finansiering. NAF finner dette uheldig, da dette blir en sammenblanding av faglige vurderinger og politikk. Vi har forståelse for at etaten ser det er behov for å skaffe ytterligere finansiering enn det beløpet som den statlige rammen tilsier, men vi aksepterer ikke at planen forskutterer politiske vedtak.

**Øvrige riksveier**
Nåværende forslag i NTP er langt fra tilfredsstillende for en regionalisering av det øvrige riksveinettet. I NTP anslås vedlikeholdsetterslepet på det øvrige riksveinettet til ca 10 mrd kroner. Øvrige riksveier skal samtidig overføres til regionene/fylkene. For å kunne eliminere forfallet og ivareta en nødvendig utvikling av det nåværende øvrige riksvei-nettet, må fylkeskommunenes økonomi styrkes på en slik måte at overtakelsen er forsvarlig.

NAF registrerer videre at NTP-forslaget legger opp til å redusere posten til øvrige riksveier for å øke andelen midler til stamveinettet. Vi mener at rammeøkning må til både for stamveier og øvrige riksveier/regionale veier. Vi minner om hvilken betydning det øvrige riksveinettet har for lokal og regional utvikling, som tilførselsveier til hovedveinettet og for distriktsutviklingen.

**Rassikring**
NAF er bekymret for at rassikringsmidlene reduseres og ikke er øremerket, men blir foreslått overført sammen med øvrige riksveimidler. Store deler av landets veinett er rasutsatt, og det er viktig å arbeide for rassikring av veier ut i fra næringspolitiske, distriktspolitiske og ikke minst menneskelige og trafikksikkerhetsmessige hensyn.

Vi viser her til rapporten som Nasjonal Rassikringsgruppe la frem 5. februar 2008 som indikerer stor samfunnsøkonomisk nytteverdi av rassikring, herunder beregninger av verdien av å unngå stengte veier. Rapporten er et godt utgangspunkt for videre kartlegging og behandling av denne viktige problematikken.

NAF vil samtidig vise til at klimaforskere i den senere tiden advarer om at klimaendringer påvirker været, og at vi kommer til å oppleve "ekstremvær" i større grad enn tidligere. Dette vil også øke faren for ras både sommer og vinter. Antatt kostnad for nødvendig rassikring er estimert til over 20 mrd kroner som det ikke er funnet plass til innenfor NTP-forslagets økonomiske ramme. NAF mener det er behov for et økonomisk løft også innen overføringer til rassikring. Så vidt vi forstår, vil rassikring i utsatte strøk i stor grad dessuten kunne gjøre veivedlikeholdet på disse strekningene rimeligere.

**Tunnelsikring og tunnelsikkerhet**
NAF mener NTP-forslaget heller ikke har nødvendig fokus på behovet for økt tunnelsikkerhet, herunder avsetning av nødvendige midler til dette. Vi viser først til planforslagets side 77-78, der det blant annet heter at "Forfallet av stamvegtunnelene er beregnet til 1,2 mrd. kr. Forfallet er knyttet til nødutstyr, ventilasjon, belysning, stabilitetssikring og øvrig teknisk utstyr. Kostnadene til brannsikring av det brennbare isolasjonsmaterialet polyetylenskumplater er ikke inkludert i forfallet. Dette utgjør et betydelig investeringsbehov...."

NAF ser med bekymring på denne beskrivelsen. Vi viser også til at sikkerheten i norske veitunneler stadig får strykkarakter i de store europeiske testene i regi av NAF og våre europeiske søsterorganisasjoner.

Norske bilister kjører gjennom tunneler i Norge hver dag og bør kunne stole på at politikere og veimyndigheter gjør alt som står i deres makt for å gjøre sikkerheten bedre. Etter fjorårets skandale i Hanekleivtunnelen er det ikke minst skuffende at Statens vegvesen ikke satser mer på å utbedre tunnelsikkerheten i det foreliggende NTP-forslaget.

Det er et mangelfullt vedlikehold og meget stort oppgraderingsbehov som blir mer og mer synlig år for år i hundrevis av norske tunneler. NAF krever bedre sikkerhet i norske tunneler og mener det må innarbeides nødvendige midler i stortingsmeldingen om NTP.

**Alternative finansieringsmodeller**
I NTP-forslaget tas det til orde for nytenkning innenfor finansiering av infrastruktur, både på veisiden og jernbanesiden. Begreper som prosjektfinansiering og fond er for eksempel omtalt. NAF har merket seg at transportetatene selv foreslår alternative finansieringsmodeller for helt nødvendig utbygging av samfunnstjenlig infrastruktur. NAF mener dette er konstruktive innspill. Det er påkrevet å finne fram til slike alternativer og anmoder om at departementet innarbeider slike alternative finansieringsmuligheter i sin stortingsmelding om NTP 2010-2019. Vi vil i denne sammenheng minne om at det er forskjell på investeringer for fremtiden og forbruk. Alternative løsninger bør kunne vurderes også i lys av dette i diskusjoner om finansielle og andre økonomiske hensyn.

Infrastrukturutbygging for eksempel gjennom **Offentlig - privat samarbeid (OPS)** ser ut til å kunne gi god ressursutnyttelse gjennom redusert byggetid. I tillegg vil det være mulig å legge inn avtaler som sikrer tilfredsstillende drift og vedlikehold i et langtidsperspektiv. OPS kan derfor være et godt supplement til andre, mer tradisjonelle finansieringsformer. Redusert byggetid vil i tillegg gi trafikantene et bedre og sikrere veitilbud på et tidligere tidspunkt.

**Prosjektfinansiering** kan sannsynligvis også gi bedre ressursutnyttelse for samfunnet gjennom å sikre fremdriften og at det bygges rasjonelt. I tillegg kan en slik finansieringsform forhindre fordyring på grunn av manglende årlige bevilgninger. Dette vil kunne sikre helhetlige løsninger og færre standardbrudd på veinettet.

Statens vegvesen foreslår opprettelsen av **et statlig investeringsfond for større investeringer** på øvrig riksveinett/regionalt veinett. Begrunnelsen er "at det er ønskelig å finne fram til finansieringsløsninger for store utbyggingsprosjekter som kan være vanskelig å finansiere innenfor de nye regionenes årlige budsjetter...." NAF mener denne tanken må forfølges, ikke bare for det øvrige riksveinettet/regionale veinett, men også for stamveier og andre offentlige veier.

I tillegg mener NAF det må vurderes opprettelsen av **statlige aksjeselskaper** for å løse det vi vil kalle krisen i norsk transportinfrastruktur. **Statlige låneopptak** er enda en mulighet: Dette vil si at man beveger seg bort fra dagens kontantprinsipp og over på

prosjektfinansiering som nevnt ovenfor. Senest i Aftenposten 28. april 2008 fremgår det for øvrig i en nyhetsartikkel om jernbaneutbygging at finansiering gjennom lån fremfor årlige tilskudd fra statsbudsjettet vil sikre mer lønnsom og effektiv infrastrukturutbygging, i følge sentrale fagfolk og politikere.

Avkastningen fra **et statlig veifond – et vedlikeholdsfond** – vil også kunne benyttes til å få bukt med etterslepet i veivedlikeholdet her i landet: Et slikt vedlikeholdsfond ville trolig både kunne dekke opp det årlige behovet og rette opp forfallet som har oppstått.

NAF vil for øvrig vise til – og støtte – Statens vegvesens forslag om å **utrede en ny entrepriseform.** Forslaget går ut på at for lengre strekninger bør man kunne se drift, vedlikehold og mindre investeringer samlet i en langtidskontrakt (10-15 år).

**Trafikksikkerhet**
NAF er svært opptatt av – og glad for – at trafikksikkerheten settes i fokus i NTP-forslaget. Igjen er det imidlertid åpenbart at planforslagets økonomiske rammer er alt for knappe: Vi kan eksempelvis ikke unngå å uttrykke vår skuffelse over at det ikke er funnet rom for å prioritere trafikksikkerhet like høyt som i halveringsstrategien som ble utarbeidet uavhengig av økonomiske rammer i forkant av NTP. Vi er likevel glade for alle effektive tiltak som foreslås i planen, slik som satsing på midtdelere/midtfelt, utbygging av gang- og sykkelveinettet samt økning i mindre investeringstiltak.

Statens Vegvesen anbefaler at det settes som mål at antall drepte eller hardt skadde i veitrafikken skal reduseres med minst en tredel i NTP-perioden. NAF er ikke imponert over dette ambisjonsnivået. Vi mener NTP-forslaget også på dette punktet viser at planrammene er altfor knappe. Økt ressursinnsats på veiutbygging ville åpenbart være med på å øke trafikksikkerheten betydelig.

Vi viser til tabell 6.3 på planforslagets s.147, der forutsetningene for reduksjonen i antall hardt skadde eller drepte fremgår. Vi vil særlig påpeke at det største bidraget til skadeomfangsreduksjonen forutsettes å komme fra 'endringer som følge av en trendframskriving av kjøretøyutviklingen'. I praksis betyr dette at en nyere, og derav sikrere og mer miljøvennlig bilpark vil kunne bidra betydelig til skadereduksjon.

NAF forutsetter at Samferdselsdepartementet samarbeider med Finansdepartementet om nødvendig videreutvikling av motorvognavgiftene, slik at det gis incentiv for å fase inn nye og langt mer trafikksikre kjøretøy raskere. Dette er i tråd med NAFs politikk som tilsier behov for en raskere innfasing av en nyere og sikrere bilpark. Men det er et tankekors at veimyndighetene her gjør regning med bidrag fra Finansdepartementet for å oppnå de største skadereduksjonene og anmoder om at Samferdselsdepartementet merker seg dette.

Likeledes er NAF positive til økt innsats fra politiet for å luke ut 'verstingene' fra trafikkbildet. Det er også her et tankekors at Vegvesenet kan forutsette en ressursøkning hos politiet på 25 %, da dette er avhengig av prioriteringer som ligger utenfor veietatens myndighet og kontroll. Vi må legge til grunn at Samferdsels-departementet også samarbeider med Justisdepartementet for å innfri dette potensialet.

Vi vil også spesielt påpeke at hele 82 % av dem som omkom i bilulykker i 2007, døde i møteulykker. Møte- og utforkjøringsulykker utgjør en dominerende andel av de alvorligste ulykkene på stamveinettet og veinettet for øvrig. Nær halvparten av alle drepte i veitrafikken omkommer i møteulykker. Det er derfor ikke akseptabelt at kun halvparten av de 1100 kilometerne stamvei som Vegvesenet anbefaler utbedret for å hindre møteulykker, faktisk vil bli utbedret i planperioden dersom planforslagets økonomiske rammer blir stående.

Med 200 millioner kroner til midtrekkverk hvert år, er det forventet at man klarer å bygge 200 km innen 2019. Innefor rammen til trafikksikkerhetstiltak kan det i tillegg etableres om lag 350 km vei med bredt midtfelt eller midtmarkering. Med den foreslåtte rammen vil det ved utgangen av planperioden fremdeles gjenstå en strekning på 550 km uten nødvendig sikring mot alvorlige møteulykker. NAF ser alvorlig på at planrammen ikke gir rom for å prioritere tiltak på stamveinettet som ikke bare gir en vesentlig samfunns-økonomisk gevinst, men også redder liv og hindrer varige skader. Det totale behovet for slike typer tiltak i planperioden er på 7 mrd. kr. Vi mener at dette behovet må dekkes.

**Prognoser og beregningsforutsetninger**
NAF mener at prognosene for fremtidig trafikkvekst, og dermed grunnlaget for lønnsom-hetsberegninger og planlegging av infrastrukturen, er estimert for lavt. Dette gir igjen utslag i sviktende plangrunnlag når tiltak for utbedring av infrastruktur vedtas. Vi viser her eksempelvis til nye beregninger gjengitt i 'Vegen og vi' nr 7/08, der åtte store veiprosjekter til over 200 millioner kroner er etterprøvd av en analysegruppe for å se om lønnsomheten ble som beregnet. Resultatene viser at sju av åtte prosjekter hadde høyere lønnsomhet enn forventet. Nytten av prosjektene viser seg å være undervurdert med opptil 164 % (!) Dette skyldes i hovedsak at trafikkveksten har vært mye høyere enn trafikkprognosene tilsa.

Alt for 'pessimistiske' trafikkprognoser gir følgelig redusert samfunnsøkonomisk nytte og derved for lav lønnsomhet for de offentlige investeringsmidler. Vi er bekymret for at det ikke i tilstrekkelig grad planlegges for den mest sannsynlige fremtiden, men etter et ønsket, teoretisk scenario. Likeledes er vi kritiske til at flere viktige momenter ikke hensyntas når det gjelder til utregningen av samfunnsøkonomisk nytte av prosjekter. F. eks er byutviklingspotensialet ikke et kriterium for samfunnsnytte.

NAF anmoder derfor om at grunnlaget for fremskriving av trafikkutviklingen, øvrig prognosegrunnlag samt de samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegningene blir grundig gjennomgått og revidert senest innen neste rullering av NTP.

**Miljøutfordringer, byutfordringer og kollektivtrafikk.**
NAF er opptatt av å redusere samfunnets ulemper og problemer ved transport. Disse er fremtredende i de største byområdene, der de negative miljøvirkningene og trengsels-problematikken er høyere enn andre steder.

Samtidig er det nå dokumentert at klimaendringene i stadig økende grad skyldes menneskelig aktivitet og at verden står foran store, irreversible klimaendringer. Det er derfor bra at det settes fokus på miljø og klima i forslaget til NTP. NAF støtter opp om hovedmålet som sier at transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet. Derimot legger vi merke til at det er lagt mer fokus på målene enn virkemidlene for å nå disse; det fremholdes at tiltakene isolert sett er små bidrag til reduksjon i klimagassutslippene.

Vi oppfordrer til en sterkere satsning på positive virkemidler. Det må bevilges mer midler til utbygging av kollektivtrafikk i byene. Nødvendig utvikling av jernbanenettet må forseres rundt, mellom og i de største byene. Dessuten kan det gjøres langt mer for å legge til rette for innfasing av null- og lavutslippskjøretøy. Det må komme på plass infrastruktur så slike kjøretøy lettere kan tas i bruk, hvilket innebærer flere ladestasjoner, flere pumper for alternativt drivstoff osv. Vi vil igjen oppfordre til samarbeid med andre aktuelle departementer for å nå målene.

NAF mener det er viktig å tilrettelegge for bedre kollektivtransport – særlig i byer og bynære områder. Kollektivtransporten må utvikles til å bli et formålstjenelig og godt alternativ til å bruke privatbil, og den må få en universell utforming. Før det er kommet

på plass et godt utviklet kollektivtilbud som oppfyller enkeltmenneskets behov for mobilitet, og som er et reelt alternativ til å bruk personbil, vil NAF ikke støtte bruk av negative virkemidler i transportpolitikken. NAF mener følgelig det generelt er riktig å satse på 'gulrot fremfor pisk', jf kap 1.3 'sterke virkemidler må til...'

Vi mener samfunnet må ta seg råd til først å iverksette positive tiltak og eventuelt følge opp med andre tiltak dersom dette – mot formodning – viser seg å ikke være tilstrekkelig. Det bør ikke tas for gitt at tilstrekkelige, positive virkemidler ikke vil kunne endre publikums reisevaner.

Veiutbygging i distriktene kan også ha positive ringvirkninger for miljøet. I en rapport fra SINTEF dokumenteres det at bedre veier gir reduksjoner i klimagassutslipp. Nye veier i distriktene føre til mer jevn kjøring og kortere reiser, noe som gir mindre utslipp. Det er viktig å understreke at økte midler til infrastruktur vil komme både det lokale og det globale miljøet til gode.

**Strategivalg i forhold til Stamveiutredningene**
NAF avga sin høringsuttalelse til Vegvesenets såkalte stamveiutredninger i 2007. NAF anbefalte en kombinasjon av strategi 2 og 3 – nemlig utbedre de viktigste stamveiene med størst belastning først. Vegvesenets alternativer var som kjent som følger:

1. Utbedring av lavtrafikkerte veier med lav geometrisk standard først
2. Utbygging av høytrafikkerte veier med mange ulykker og køproblemer først
3. Utbygging og utbedring av de viktigste veiene først (E6, E18, E39, E16 og rv.7/rv. 52)

NAF sentralt og NAFs regioner var samstemte i saken og anbefalte enten strategi 2 eller en kombinasjon av strategi 2 og 3. En slik kobling mellom alternativ 2 og alternativ 3 ville være en klok strategi i forhold til trafikksikkerhet og utbedring av ulykkesstrekninger - samt viktigheten av veistrekninger som transportkorridorer innenlands, mot utlandet og eksterne markeder. Vi håpet naturligvis at dette synet skulle få godt gjennomslag i det videre NTP-arbeidet, men vi kan dessverre ikke se Statens vegvesen har landet på denne strategien.

NAF anmoder derfor om at Samferdselsdepartementet nøye vurderer den utbyggings-strategien for stamveinettet som nå fremgår av NTP-forslaget.

**Forbedret planprosess nødvendig**
Stamveiene er Stortingets ansvar, og de detaljstyres direkte over statsbudsjettet med utgangspunkt i NTP. Stortinget ønsker denne styringen fordi stamveiene er bærebjelken i det nasjonale transportnettet. De er hovedpulsårene som forbinder landsdeler og regioner med hverandre og knytter Norge til utlandet. Hver stamvei er en del av en større transportkorridor, for eksempel E6 – som strekker seg fra Roma til Kirkenes. Slik forvaltningsprossesen er i dag kan én enkelt kommune forsinke eller i enkelte tilfeller hindre at en flaskehals på denne transportåren fjernes, eller enda verre – forsinke eller hindre at en dødsvei blir bygget om. Og det skjer altfor ofte. NAF stiller derfor spørs-målstegn ved om den enkelte kommune kan ha slik lokal innflytelse over stamveienes utvikling.

Samfunnet er i dag avhengig av den enkelte kommunes initiativ og finansieringsvilje for utbedring av hovedtransportårene. Dette finner NAF uheldig og langt fra tilfredsstillende. Selve byggingen av en vei tar vanligvis mye kortere tid enn planprosessene i forkant. Normalt sett tar det seks til åtte år før spaden kan settes i jorda. I løpet av den tiden skal varierende kommunestyrer enes om alt fra nødvendigheten og omfanget av utbedring via trasévalg til finansieringsløsninger. Kommunene må ikke bare enes partipolitisk innad og i sine kommunestyrer, men også komme til enighet med andre kommunestyrer. Vi vet dessuten at kommunestyrene ofte vil ha varierende sammensetting i løpet av den

lange planprosessen. Det sier seg selv at i en slik situasjon vil det kunne oppstå uenigheter underveis, som igjen fører til utsettelser. Da blir ofte selve plangrunnlaget utdatert, og man må starte helt på nytt igjen.

Et annet problem er at kommunene blir "tatt som gissel" av Stortinget. Selv om stamveiene er Stortingets direkte ansvar, ser vi at Stortinget peker på kommunen dersom det rettes kritikk mot staten. Argumentene er eksempelvis at kommunen(e) ikke har meldt inn behov, de har ikke det nødvendige planverket på plass eller de er ikke blitt enige om alternativ finansiering – selv om det etter Veiloven er Stortingets klare ansvar å finansiere stamveiene.

NAFs poeng er at når ansvaret for viktige planprosesser er lagt på hver enkelt kommune, reduseres ansvaret til den instansen som faktisk *har* ansvaret for det overordnete veinettet – nemlig Stortinget, som eier og driftsansvarlig mht stamveiene.

NAF mener at kommunestyrene må avlastes for planansvar for stamveiene våre. Stamveiene er den viktigste delen av infrastrukturen i landet. Man kan tenke seg ulike alternative løsninger. Mest aktuelt kan være at Stortinget sitter med større deler av planprosessen selv, slik tilfellet var med utbyggingen av Gardermoen. Uansett løsning, så er det viktig at kommunene fremdeles blir hørt, og deres uttalelser bør tillegges vekt når avgjørelser skal tas. Videre må man finne et godt system for kompenserende tiltak når storsamfunnets behov berører kommunen, slik tilfellet vil være ved stamveiutbedringer.

Det er bra at den norske veiforvaltningen er underlagt demokratisk kontroll. Men å gi kommuner "vetorett" over viktige nasjonale veiprosjekter er misforstått lokaldemokrati.

I forbindelse med kommunenes planarbeid er det for øvrig også problemer forbundet med manglende kontinuitet i NTP fra rullering til rullering: Prosjekter tas inn for så å forsvinne ut ved neste NTP-rullering eller utsettes og flyttes på. Dette er uheldig og gjør det svært vanskelig for kommuner og fylkeskommuner å vite hva de skal forholde seg til. De har grunn til å spørre seg: Kan man "stole på" NTP i sin egen planlegging?

NAF anmoder derfor om at Samferdselsdepartementet vurderer muligheter for forbedret planprosess når det gjelder utbedring av stamveinettet og problematiserer disse spørsmålsstillinger i sin stortingsmelding om NTP 2010-2019.

**Stamveiprosjekter enkeltvis**
NAF mener at stamveinettet kan betraktes som hovedpulsårene i samfunnsmaskineriet. Det er helt nødvendig å heve standarden på stamveinettet ut i fra både enkeltmenneskenes og næringslivets krav til miljøhensyn og rask og sikker mobilitet. Vi er derfor svært kritiske til at flere stamveiprosjekter er utsatt eller helt ute av forslaget til NTP. Både i NTP-forslaget, men spesielt i Stamveiutredningene av oktober 2006, er det etter NAFs oppfatning meget godt dokumentert at det er behov for betydelig økt innsats for å oppgradere landets viktigste veinett, som avvikler 56 % av transportarbeidet. NAFs regioner har – som nevnt innledningsvis – utarbeidet egne NTP-høringsuttalelser som kommenterer regionale problemstillinger samt en rekke stamveiprosjekter enkeltvis, og som departementet gjerne kan få, jfr. ovenfor. Fellesnevneren er likevel at NAF-regionenes høringsuttalelser til sine respektive fylkeskommuner underbygger vår påstand om de store udekkede behov for midler.

**Organisering/- plansekretariat mer uavhengig av etatene og bindinger**
NAF opplever at NTP-forslaget til dels bærer preg av at det er utarbeidet av etatenes eget plansekretariat, og ikke et mer uavhengig plansekretariat. Dette har både styrker og svakheter. Styrken ligger selvsagt først og fremst i at etatene selv har direkte inngrep i planforslaget, men svakheten er primært at det trolig er lojalitetsbindinger innen

etatene i forhold til "hvor langt man kan gå" i å tenke nytt for samfunnet. Det er – akkurat som i forrige NTP-rullering – påfallende hvor få, mer radikale, forslag som springer ut av dokumentet i form av nye rammefordelinger etc. mellom etatene. Det er eksempelvis ikke rom for diskusjoner av typen: satse først størstedelen av midlene på utvikling av jernbanen, deretter veiutbygging, osv.

NAF ønsker et plansekretariat som har mer praktisk anledning til å tilgodese de enkelte transportslag på en ny, og mer uavhengig måte. Vi vil derfor anmode departementet om å vurdere opprettelsen av et overordnet, etatsuavhengig plansekretariat, som forestår neste NTP-rullering. NAF forutsetter likevel at etatene deltar aktivt med innspill til dette.

**Avslutning**
Som det fremgår av denne høringsuttalelsen, mener NAF at regjeringen må gjøre store endringer i sin stortingsmelding om NTP som skal framlegges i desember 2008.

NAF mener at investeringsrammen til veisektoren anslagsvis må dobles.

De fremtidsutsikter som forslaget til NTP viser, er bekymringsfulle fordi planen er laget innenfor alt for knappe økonomiske rammer. NAF er svært skuffet over manglende satsing på nødvendig veiutbygging. Samferdselssektoren – og spesielt veisektoren – må få et markant løft de neste ti årene.

NTP-forslaget dokumenterer samtidig på en overbevisende måte at samfunnet vil kunne oppnå betydelig økt trafikksikkerhet og fremkommelighet i tillegg til gode miljøeffekter dersom det offentlige i fremtiden satser vesentlig mer midler på utvikling av veier og annen infrastruktur.

Forslaget til NTP innebærer en klar dreining i bruk av midlene – fra veiutbygging til drift og vedlikehold. NAF ser dette som et helt påkrevd vedlikeholdsløft for å stanse forfallet på veinettet, men i tillegg må regjeringen i sin stortingsmelding nå satse på en betydelig og helt nødvendig forbedring av veinettet.

NAF mener det er uakseptabelt at selv med denne økte innsatsen på vedlikehold vil det stå igjen et betydelig forfall. NAF anmoder derfor regjeringen om å innarbeide nok ressurser i sin stortingsmelding til å fjerne forfallet og satse på synlig opprustning i løpet av de to neste stortingsperioder.

Med vennlig hilsen
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND

Håkon Glomsaker
direktør
Forening og Samfunnskontakt

Ole Helmick Øen
seniorrådgiver
Samfunnspolitisk avdeling