

**Statsråd Liv Signe Navarsete**  
**Samferdselsdepartementet**

**Årskonferansen 2007**  
**Norges Bilbransjeforbund**  
**Oslo 21. mars 2007**

**Tittel på innlegget:**

**”Regjeringa sin vegpolitikk – trafikktryggleik, miljø og regional utvikling”**

Takk for invitasjonen til Noregs Bilbransjeforbund sin årlege konferanse her i Oslo.

- Eg vil snakke generelt om Regjeringa sine satsingsområde innanfor samferdselspolitikken. Eg vil ha mest fokus på vegsektoren.
- Samferdsel er ein viktig føresetnad for busetting, næringsutvikling og ressursutnytting. Spreidd busetnad og store avstandar stiller store krav til transportsystemet. Difor ønskjer Regjeringa å satse meir på samferdsel – og vi har ein ambisiøs transportpolitikk. Det ligg til grunn i Soria Moria-erklæringa.

- Regjeringa ønskjer å gje heile transportsystemet eit løft. Kvaliteten på infrastrukturen er ikkje tilfredsstillande, kanskje særleg i distrikta. Dette er ei utfordring for næringsliv, alle reisande og heile samfunnet – ei utfordring som Regjeringa tek.
- Ei opprusting av stamvegane, særleg dei stamvegane som utgjer eit viktig samband mellom distriktsområde og bynære strøk, er viktig for næringslivet i distrikta. For vårt vidt spreidde næringsliv er også betra standard på øvrige riksvegar viktig.
- Vi starta opptrappinga av samferdselsøyvingane i statsbudsjettet for 2006 ved å plusse på 460 millionar kroner og vi følgde opp i Revidert nasjonalbudsjett i 2006.
- Som forsamlinga er vel kjend med la regjeringa fram sitt første eigne budsjett i oktober i fjor. Budsjettet viser ein klar auka satsing på samferdsel, mellom anna 1 200 mill meir til veg og 945 mill kr meir til jernbane enn i 2006.

### Trafikktryggleik

- Eitt av Regjeringa sine viktigaste mål innafor samferdselspolitikken er trafikktryggleik. Vi vil ha ei målretta satsing på tiltak som kan betre tryggleiken, og omsynet til auka tryggleik skal innarbeidast i all planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av vegnettet.

- Nullvisjonen er ei fane for trafikktryggleiksarbeidet. Nullvisjonen har ført til at styresmaktene sitt arbeid med å betre trafikktryggleiken i vegsektoren er vorte meir målretta.
- Det arbeidet ein gjer ber frukter, både når det gjeld sikring av kjøretøy, betre føraropplæring og utbygging av nye vegar og utbetring av eksisterande vegar til å bli meir trafikksikre. Det er óg viktig med haldningsskapande arbeid, heilt ned i barnehagen.

Som sagt ønskjer vi å utvikle og styrkje samferdsla i heile landet.

### Veg i distrikta

- I distrikta prioriterer vi utbygging og vedlikehald av vegnettet. Vi skal betre standarden på stamvegane – men også andre riksvegar. Vi skal oppretthalde eit godt riksvegferjetilbod og hamner og farleier skal utbetrast.
- Det er ikkje så populært å nytte pengane til drift og vedlikehald som til nyinvesteringar som gir høve til å klyppa snor, men vi ønskjer – i ein situasjon med stabilt fleirtalsstyre – å ta den naudsynte jobben det er å styrkje også dette.
- Eit tilfredsstillande nivå på drift og vedlikehald av riksvegar er eit av fleire viktige tiltak for å betre framkomsten for mellom anna næringslivet. Vi har i vinter sett fleire døme på manglande brøyting på enkelte vegstrekningar, noko som har ført til at vogntog har blitt

stående fast på særleg utsette punkt. Slike situasjonar er svært uheldige og fører til unødvendige forseinkingar av trafikken.

- I Samferdselsdepartementet sitt tildelingsbrev for 2007 er forholda rundt Statens vegvesens funksjonskontraktar for drift og vedlikehald av vegnettet tatt opp. Departementet understrekar her at utforminga av kontraktane skal følgjast opp slik at ein oppnår ein ønskt kvalitet for drift og vedlikehald. Samferdselsdepartementet har òg, mellom anna på bakgrunn av tilhøva som oppsto på E 18 mellom Arendal og Kristiansand i februar i år, bede Statens vegvesen greie ut om i kva for grad funksjonskontraktane tar høgde for ekstremsituasjonar, og kva for tiltak som eventuelt kan setjast i verk.
- I tillegg er det generelle vegvedlikehaldet, spesielt i form av meir asfalt, eit viktig satsingsområde. Ein analyse Statens vegvesen har gjennomført for 2005 viser at av dei totalt 28 000 km riksvegar i Noreg, er det vel 30 prosent, eller om lag 8 600 km som er vurderte å ha dårleg eller svært dårleg dekkestandard. Med slike tal, kan vi lett skjønne den kritikken som kjem frå vegbrukarane.
- Staten har eit overordna ansvar for å sikre at vegane har ein tilfredsstillande standard – året rundt. Regjeringa tek dette på alvor og har i statsbudsjettet for 2007 mellom anna løyvd 500 mill kr meir til vedlikehald av riksvegar, hovudsakleg i form av meir midlar til asfaltlegging og tiltak på vegkroppen. Totalt vil det i 2007 bli nytta 800 mill. kr til asfaltlegging. Dette er ein auke frå året før med 33 pst.

Det er også auka løyvingar til tiltak som mellom anna gjer vegkroppen sterkare.

- Det er eit etterslep når det gjeld løyvingar, både til investeringar og til vedlikehald, noko sommarens føljetong i riksavisene var eit uttrykk for. På vedlikehaldssida har Statens vegvesen rekna det samla vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet til om lag 15 milliardar kroner , og etterslepet har over ei årrekkje stadig auka. Regjeringa har eit klart ønske om å kunne bryte denne negative trenden, og for sjølve vegkroppen blir dette oppnådd alt i 2007.
- Regjeringa ønskjer også å satse meir offensivt på det sekundære riksvegnettet, og det er behov for opprusting av fylkesvegane. Det er mi oppfatning at fylkeskommunane over tid ikkje har teke sitt ansvar for vedlikehaldet av vegnettet på alvor, men det må og seiast at fylkeskommunane har stått over for vanskelege prioriteringar innanfor knappe rammer. Statens vegvesen har rekna det samla vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane til om lag 11 milliardar kroner.
- Regjeringa aukar løyvingane til kommunesektoren kraftig. Eg håpar at dette kan gi rom for å styrkje satsinga på fylkeskommunane sine samferdselsoppgåver, og at dei følgjer opp med meir midlar til vegprosjekt.

- Det er svært viktig å prioritere tiltak som betrar rammevilkåra for næringslivet. Norsk næringsliv er transportkrevjande og har, som ein følgje av store avstandar og eit vegnett med stadvis dårleg standard, store transportkostnader samanlikna med andre land. Dette gjeld særleg for bedrifter i distrikta.
- Nasjonal transportplan for 2006-2015 viser at prioriterte tiltak i planperioden er rekna til å redusere samfunnet sine transportkostnader med over 51 milliardar kroner, der drygt 36 milliardar kroner er på veg. 9 milliardar av reduksjonen på veg er rekna å kome som tilgjenge- og avstandsgevinstar i dei delar av landet som er omfatta av det distriktpolitiske verkeområdet.
- For å styrkje næringslivet si konkurransevne må det skapast utviklingskraftige bu- og arbeidsmarknadsregionar gjennom gode samferdsleløysingar. Samferdsel er ein av våre viktigaste næringspolitiske reiskapar.

### Kollektiv i by

- Satsing på kollektivtransport i dei bynære områda er eit viktig grep for å sikre ein miljøvenleg profil på transportpolitikken.
- I og rundt dei store byområda vil Regjeringa særleg styrkje kollektivtrafikken for å løyse utfordringane knytt til å skape eit godt bymiljø og ei trygg trafikkavvikling. Jernbana vil her spele ei

nøkkelrolle. Det er ikkje mogeleg å byggje seg ut av trafikktoppane ved ny vegkapasitet. Får vi fleire til å reise kollektivt – får vi og meir plass på vegen til næringstrafikken.

- Kollektivtrafikken må bli eit reelt alternativ til privatbil og ein viktig del av transportsystemet. Det må vi sikre gjennom eit godt utvikla tilbod til dei reisande, samstundes som det må bli lønsamt å velje kollektive løysningar. Vi må og satse på godt utbygde knutepunkt. I samband med samferdselsinvesteringar i dei store byområda skal framkommelegheit for kollektivtransporten bli prioritert. Å få fleire til å nytte kollektivtransport er og naudsynt for å redusere miljøproblema.

### Rassikring

- For somme i salen er nok frykt for ras eit velkjent problem. Det er eit stort problem på kysten og fjellområda, og er veksande fordi vi no ser at det går ras på stadig nye stader. Regjeringa ønskjer eit sterkare fokus på rassikring, og sikring av rasutsette område er høgt prioritert. Uvéret og rasproblema på Vestlandet i fjor haust viste behovet for å ha eit sterkt fokus på flaum og rassikring.
- Vi har vidare teke tak i dei utfordringane som endra klimatilhøve kan gje for samferdselssystema, og Statens vegvesen arbeider med eit prosjekt for å vurdere om ein skal endre krava til skredsikring, nyanlegg, vedlikehald og drift av vegar, bruer og ferjekaier som

følgje av endring i klimatiske tilhøve. Dette kjem inn i neste NTP som ein ny dimensjon.

### Bompengefinansiering

- Bompengefinansiering er stadig eit aktuelt tema. Riksvegane er eit statleg ansvar, men bompengefinansiering er eit viktig tillegg til ordinære løyvingar. Gjennom åra har bompengar vore med på å framskude ei rekkje prosjekt som det ville teke lang tid å gjennomføre dersom dei berre skulle finansierast med statlege midlar. Vestlendingane er meir villige til å ha bompenger enn mange andre for å få framskunda utbygging av nye vegstrekningar. Eg vil understreka at alle parti ser seg nøydde til å gå inn for bompengar når alternativet er å venta lenge på ny veg. Perioden som FrP som motstandar av bompengar er såleis over.
- Det at lokalsamfunn ønskjer og har vilje til å gå saman med staten i eit spleiselag for å kunne gjennomføre prosjekt som er viktige, er uttrykk for ei dugnadsånd som vi må ta vare på. Eg er oppteken av å høyre på meininga til lokale styresmakter og vil halde fast på dei viktige tradisjonane vi har med at bompengeprosjekt skal basere seg på kommunale og fylkeskommunale vedtak.
- Det er nedfelt ulike prinsipp og retningsliner for korleis eit bompengeprosjekt skal sjå ut. Gjennom praktisering av ordninga er det likevel opna for mange unnatak. Etter vår vurdering er det ulik

praktisering av regelverket som er hovudproblemet. Dette har fått som følge at ulike bompengeprojekt baserer seg på ulike føresetnader. Vi har også opplevd ei aukande grad av kreativitet når det gjeld utforminga av bompengeprojekt. Det er viktig med lokalt engasjement, men vi må ikkje la denne kreativiteten gå for langt slik at m.a. sammenhengen mellom betaling og nytte blir uklare.

- Regjeringa har varsla ein gjennomgang av dagens retningslinjer for bompengeprojekt. I gjennomgangen av retningslinjene ønskjer vi m.a. å presisere at det er viktig med ein god samanheng mellom betaling og nytte. Dei som betaler bompengar, skal ha nytte av prosjektet og motsett – dei som har nytte skal betale. Når det gjeld tidspunkt for når innkrevjinga av bompengar skal starte, så bør hovudregelen vere etterskotsvis innkrevjing. Eg meiner at ein kan avvike frå denne regelen i for eksempel reine ferjeavløysingsprosjekt og prosjekt der det lokalt er sterkt ønske om det.
- Det er stor aktivitet i vegsektoren på Vestlandet. Fleire av prosjekta er bompengeprojekt. Vi har også fem ferjeavløysingsprosjekt der det er nytta alternativ bruk av ferjetilskot i finansieringa. Dette er tilfelle for Imarsundsambandet, Austevollbrua, Finnfast, Atlanterhavstunnelen og Hardangerbrua. Det første prosjektet der slik finansiering blei nytta, Imarsundsambandet på Nordmøre, blei opna for trafikk tidlegare i år.

- Det er mange og spennande planar for nye prosjekt og tiltak i denne delen av landet. Eg er glad for det engasjementet som finst og innsatsen som blir gjort for å få i gang nye vegprosjekt.

### Biodrivstoff

- Regjeringa ynskjer å ta vare på miljøet og har difor i Soria-Moria-erklæringa lova å setje i gang eit introduksjonsprogram for bruken av biodrivstoff som vil vere i tråd med det gjeldande EU-regelverket.
- Bruk av biodrivstoff gir mindre utslepp av klimagassar, men hjelper ikkje overfor andre miljøulempar som følgjer av vegtrafikken. Satsing på biodrivstoff er difor eit klimapolitisk tiltak. I tillegg må det vurderast om dette også kan vere eit aktuelt landbrukspolitisk tiltak ved bruk av tremasse som råstoff.
- Samferdselssektoren står for ¼ av dei norske klimagassutsleppa, og utsleppa frå sektoren har auka med om lag 25 pst sidan 1990. Noreg har ratifisert Kyoto-avtalen som forpliktar oss til å avgrense eigne utslepp. Prognosane viser at norske utslepp i Kyotoperioden vil liggje over pliktene våre, og vi kan anten redusere desse, kjøpe kvotar eller gjennomføre utsleppsreducerande tiltak i utlandet. Ettersom klimaproblemet er globalt har det ingen skilnad om vi gjennomfører tiltaka ute eller heime. Men dersom vi berre legg opp til kvotekjøp eller tiltak i utlandet, kan dette gjere det tyngre å oppfylle nye plikter etter 2012.

- Regjeringa vil difor oppfylle Noreg si Kyoto-plikt ved at ein rimeleg del av dei utsleppsreducerande tiltaka skal takast nasjonalt. Det skal lagast sektorvise klimahandlingsplanar der mogelege tiltak innafør kvar sektor skal identifiserast. Det blir lagt vekt på tiltak som gir størst mogeleg klimaeffekt i forhold til kostnaden. Dei ulike departementa har ansvaret for å utarbeide planar innanfor sine sektorar. Samferdselsdepartementet vurderer ulike tiltak for å redusere klimagassutsleppa i sektoren, og auka bruk av biodrivstoff er eitt av fleire tiltak som blir vurderte. Dei sektorvise klimahandlingsplanane blir fremja for Stortinget våren 2007.
- I perioden før klimahandlingsplanen blir lagt fram vil Samferdselsdepartementet auke si satsing på forsøk med bruk av biodrivstoff innanfor forsøksordninga RENERGI, det vil seie eit forskingsprogram i regi av forskningsrådet.
- Biodiesel er i dag fritatt for autodieselavgift, og etanol (E85) fekk i RNB 2006 også avgiftsfritak. Biodrivstoff har òg fritak for CO<sub>2</sub>-avgift. SFT har fått i oppdrag å vurdere ulike verkemiddel for auka bruk av biodrivstoff. Det blir vurdert blant anna kor høgt ein skal setje krav til innblanding av biodrivstoff i ordinært drivstoff. Saka er no til slutthandsaming i regjeringa. **(MERKNAD: SAKA ER BEHANDLA I REGJERINGA, MEN DET GJENSTÅR NOEN AVKLARINGER MELLOM FIN/MD OG SD)**

### Miljødifferensiert årsavgift

- I Regjeringa sitt forslag til statsbudsjett for 2007 blei det varsla at Finansdepartementet, saman med aktuelle departement, ville setje i gang ei utgreiing av korleis ein på ein best mogleg måte kan prissetje dei samfunnsøkonomiske kostnadene som vegtrafikken skaper.
- Samferdselsdepartementet er representert i ei arbeidsgruppe som mellom anna vurderer korleis ei miljødifferensiering av årsavgifta kan utformast. Føremålet med eit slikt tiltak er at avgifta skal bli differensiert etter kor store lokale utslepp til luft dei einskilde køyretøy har.
- Rapporten frå arbeidsgruppa skal liggje føre 1. april i år, og vil leggje til rette for ei omlegging/justering av årsavgifta frå budsjettåret 2008.

#### Arbeidet med neste Nasjonal transportplan

- Regjeringa tek sikte på å leggje fram ei Stortingsmelding om Nasjonal transportplan, NTP, for perioden 2010-2019 ved årsskiftet 2008/2009. Den nasjonale transportplanen skal leggje grunnlaget for politiske prioriteringar i transportsektoren, der ulike mål og omsyn skal avvegast. Det er eit mål å styrkje samspelet mellom transportformene. Hovudmåla i transportpolitikken er knytt til auka tryggleik, meir miljøvenleg transport, regional utvikling og eit effektivt og tilgjengeleg transportsystem for folk og næringsliv i heile landet. Vi vil arbeide vidare med ei betre framstilling av dei transportpolitiske måla.

- Utarbeiding av transportplanen stiller store krav til samarbeid og medverknad i alle delar av prosessen. Eg er oppteken av at fylkeskommunane og storbyane skal ha reell innverknad og eigarskap til prosessen til NTP. Føremålet med det regionale arbeidet er å få til gode løysingar på ulike transport- og transportskapte utfordringar, der ulike omsyn og verkemiddel blir sett i samanheng på tvers av forvaltningsnivå. Det vil i større grad bli lagt opp til å utnytte tidlegare arbeid. Det er også viktig for meg å føra tett dialog med næringslivet og bransjeorganisasjonar, og eg er glad for dette høvet til å koma inn på temaet.

### **Avslutting**

- Som sagt i starten av innlegget, så ønskjer vi å "løfte samferdsla". Regjeringa sin ambisiøse transportpolitikk skal også gje seg utslag på veginvesteringane – vi ønskjer eit moderne og trygt vegsystem.
- Vi skal arbeide aktivt for å få meir midlar til viktige og nødvendige vegprosjekt, ikkje minst skal vi arbeide for auka trafikktryggleik.
- Det er nødvendig med ei auka satsing på vedlikehaldssida for å hindre at vegnettet forfell ytterlegare, og slik at vi etterkvart kan ta att ein del av etterslepet.
- Lykke til med resten av konferansen! Takk for meg.