



Representantforslag 86 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik

Dokument 8:86 S (2009–2010)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om innføring av konkrete mål for hva som er god vei

Til Stortinget

Bakgrunn

Forslagsstillerne ønsker å begrense det offentlige rolle i det norske samfunnet, og mener at innbyggerne er bedre i stand til å bestemme hva som er best for seg og sine enn politikerne. Skatter, avgifter og offentlige inngrep må derfor begrenses, men dette er ikke mulig uten en effektiv offentlig sektor som fokuserer på å løse de riktige oppgavene. Ikke bare må offentlige oppgaver utføres mest mulig effektivt, men hver enkelt oppgave må også være i tråd med de langsiktige målsettingene for offentlig sektor i Norge. Det nytter for eksempel ikke å være ekstremt effektiv på å bygge veier, dersom de nye veiene ikke bygges der det er behov for økt kapasitet.

Veien er den eneste transportinfrastrukturen i Norge som er tilgjengelig praktisk talt over hele landet, og frem til hvert eneste hjem og hver eneste arbeidsplass. Det finnes ikke noe alternativ til veinettet som generell transportinfrastruktur. Forslagsstillerne har ved en rekke anledninger påpekt at det brukes for lite penger på vei i Norge i forhold til det det er behov for, men det er heller ingen tvil om at man kunne ha fått langt mer for hver krone dersom midlene hadde blitt brukt på en annen måte, og dersom måloppnåelsen hadde vært mer etterprøvbart.

Det finnes en rekke lover, forskrifter og sanksjonsmuligheter knyttet til trafikanten og kjøretøyet, blant annet vegtrafikkloven og kjøretøyforskriften,

men når det gjelder standarden eller sikkerhet på veinettet, finnes det bare uforpliktende målsettinger. Forurensningsloven er den eneste loven som gir direkte føringer for prioritering av tiltak på veinettet, og det skal gjennomføres tiltak hvis støy eller forurensning overstiger visse minimumsverdier. Statens vegvesens vegnormaler er konkrete på hva slags standard nye veier skal ha, men når kun 1 pst. av veinettet er gjenstand for nybygging hvert år, vil det ta lang tid før veiene lever opp til standardene. Veinormalene sier heller ingenting om hva slags fartsgrense man skal ha på veiene. Når det gjelder drift og vedlikehold, har Statens vegvesen håndbok 111 som gir en detaljert beskrivelse av drift og vedlikehold av veinettet, blant annet krav til vintervedlikehold. Håndbøkene og veinormalene har til felles at de kan fravikes av budsjettmessige hensyn. Oppgraderinger og investeringer er helt og holdent overlatt til den politiske arena gjennom for eksempel Nasjonal transportplan, både knyttet til enkeltprosjekter og overordnede målsettinger. I Nasjonal transportplan 2010–2019 opereres det med følgende overordnede hovedmålsetting:

«Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.»

For de fire hovedinnsatsområdene framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming er det uttrykt fire hovedmålsettinger:

- «– Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.»
- «– Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.»

- «– Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.»
- «– Transportsystemet skal være universelt utformet.»

Ingen av disse målsettingene er kvantifiserbare, tidfestet, konkretisert eller rangert. Dette gjør det umulig å måle hvorvidt de politiske målsettingene er i ferd med å oppfylles eller ikke. Forslagsstillerne er heller ikke helt enige i målsettingene, og viser til sine merknader om dette i forbindelse med Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Forslagsstillerne mener blant annet at det bør være en konkret langsiktig målsetting at modulvogntog, med lengde på 25 meter og totalvekt på inntil 60 tonn, skal kunne brukes på alle strekninger i det norske stamnettet. Dette betyr lavere transportkostnader for næringslivet og at veiene må bli vesentlig bedre enn i dag, noe som kommer alle bilister til gode. Forslagsstillerne har også vært tydelige på målsettingen om motorvei på blant annet E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger og E6 Oslo–Trondheim–Steinkjer.

Et symptom på manglende kvantifiserbare målsettinger er at innhenting av objektiv kvantitativ informasjon om den reelle situasjonen ikke har blitt prioritert. Dette førte til massiv kritikk fra Riksrevisjonen, som 10 dager etter stortingsvalget i september 2009 la frem Dokument nr. 3:16 (2008–2009) – Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av vegnettet. I Dokument nr. 3:16 (2008–2009) slakter Riksrevisjonen regjeringens og samferdselsminister Liv Signe Navarsetes innsats innenfor drift og vedlikehold av veinettet, og rapporten slo også fast at samferdselsministeren ikke engang hadde pålitelig informasjon om tilstanden til veinettet, og at det er store mangler knyttet til drift, vedlikehold, oppfølging av kontrakter og statlig økonomistyring. Saken blir behandlet i kontroll- og konstitusjonskomiteen i Stortinget. På høringen om saken 8. februar 2010 slo tidligere samferdselsminister Navarsete fast at:

«Ja, sett i lys av dei opplysningane og det eg no er kjend med, må eg vere einig i det – at det har vore for lite styringssignal.»

På spørsmål fra stortingsrepresentant Øyvind Vaksdal svarte sjefsingeniør Torgeir Leland at:

«Vi var faktisk også i den situasjonen at vi måtte avbestille noen driftsoppgaver for å holde de budjettrammene vi hadde i de aktuelle kontraktene.»

Forslagsstillerne mener på bakgrunn av høringen at noe må gjøres, og stiller seks konkrete krav til norske veier:

- **VEIENE SKAL VÆRE GODE.** Norge skal ha et godt og helhetlig veinett som sikrer tilgjengelighet for alle.
- **VEIENE SKAL VÆRE SIKRE.** Veiene må være utformet slik at menneskelige feil i trafikken ikke får fatale konsekvenser.
- **VEIENE SKAL VÆRE GODT VEDLIKEHOLDTE.** Veiene skal vedlikeholdes fortløpende og utbedres når de ikke er i henhold til fastlagt standard.
- **VEIENE SKAL UTVIKLES MED HENSYN TIL MILJØ.** Veiene må utvikles slik at trafikkenes negative miljøpåvirkning blir minst mulig.
- **VEIENE SKAL HA GOD FREMKOMMELIGHET.** Veiene skal ha en standard tilpasset dagens behov slik at det er mulig å planlegge og gjennomføre reisen som forutsatt.
- **VEIBRUKERNE SKAL HA GOD INFORMASJON.** Veibrukerne har krav på god og korrekt informasjon om vei- og føreforhold.

Disse kravene støttes av Veivalg 2009, som følgende organisasjoner sluttet seg til: Asfaltentreprenørenes Forening (AEF), Autobransjens leverandørforening, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL), Bilimportørenes Landsforening (BIL), Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA), Landsforeningen for trafikkskadde (LTN), MA – rusfri trafikk og livsstil, Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Norges Automobil-Forbund (NAF), Norges Bilbransjeforbund (NBF), Norges Biloppsamleres Forening, Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Norges Taxi- og Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF). Rambøll Norge AS har på oppdrag fra Opplysningsrådet for Veitrafikk (OFV) konkretisert dette i en rapport med forslag til 6 konkrete funksjonskrav for veisystemet:

- «– **Tilgjengelighet:** Alle stamveger med dertil hørende fergeforbindelser og anlegg for myke trafikanter skal ha universell utforming. Alle stamveger skal kunne trafikkeres med lovlig kjøretøy og åpningstiden skal i utgangspunktet være 24 timer i døgnet 365 dager i året.
- **Framkommelighet:** Reisetiden på stamvegnettet skal ikke være høyere enn at det tilsvarer en gjennomsnittshastighet på 80 km/t mellom viktige målpunkt.
- **Pålitelighet:** Vegnettet skal være så pålitelig at man har 99 pst. sjanse for å komme fram innen beregnet reisetid + 10 pst.
- **Sikkerhet:** Ingen vegstrekning skal ha høyere forventet ulykkesfrekvens enn 0,10 og ingen vegstrekning skal ha høyere forventet skadegradstetthet enn 1,2.
- **Kjørekomfort:** Ingen vegstrekninger på stamvegnettet bør ha IRI-verdier (International Roughness Index) over 3,5.

- **Tilpasning til omgivelsene:** Vegtransporten og utvikling av vegsystemet skal foregå på en måte som er i tråd med lover og forskrifter og er skånsom mot miljøet og ikke påfører omgivelsene alvorlig eller unødig skade.»

Rapporten fra Rambøll Norge viser også hvordan disse momentene kan konkretiseres videre. Når det gjelder punktet om fremkommelighet og gjennomsnittshastighet mellom de største byene på 80 km/t, har for eksempel Rambøll sammenlignet hastigheten på strekningene Oslo–Bergen (67 km/t), Oslo–Trondheim (68,6 km/t) og Oslo–Stavanger (68,6 km/t) med hastigheten på strekningene Stockholm–Göteborg (92,3 km/t), Stockholm–Malmö (96,1 km/t) og Stockholm–Uppsala (77,8 km/t). I Europa har Frankrike høyest gjennomsnittshastighet mellom de største byene (110,3 km/t), med Tyskland (109,0 km/t) og Portugal (98,8 km/t) på de neste plassene. I undersøkelsen hadde Norge (68,3 km/t) høyere gjennomsnittsfart enn Albania (65,5 km/t), men Albania har nå, ifølge OFV og Aftenposten 10. februar 2010, passert Norge.

Funksjonskrav vil være i tråd med etterprøvbare politiske løfter og målsettinger på andre områder:

- barnehager: Alle som ønsker det, skal ha rett til barnehageplass + makspris
- sykehjemsplasser – regjeringens nye løfte
- Giskes kulturløfte: 1 pst. av statsbudsjettet
- Kunnskapsløftet

Forslagsstillerne har tatt opp spørsmålet om kvantifiserbare målsettinger i både Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til Nasjonal transportplan St.meld. nr. 16 (2008–2009), og i forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet på samferdselsområdet i

Innst. 13 S (2009–2010). Forslagsstillerne mener at det ikke er mulig å tenke seg fortsatt økonomisk vekst uten en samtidig vekst i transportbehovene. Å redusere transportbehovet kan ikke anses realistisk. Forslagsstillerne vil legge særlig vekt på reisetid og transportkostnader på utvalgte ruter i riksveinettet samt reduksjon av rushtidsforsinkelser. Forslagsstillerne antar at en gjennomgang av kvantifiserbare målsettinger for samferdselssektoren også vil være relevant med hensyn til oppfølgingen av Dovre Groups sluttrapport om konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene på norske veier, som vil bli fremlagt 31. mars 2010.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber regjeringen utarbeide enkle kvantifiserbare og tidsfestede målsettinger knyttet til norsk samferdselspolitikk.

II

Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (veg og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges. Transporttilsynet skal i tillegg hvert år legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel.

10. mars 2010

