



FOTO: FAKSIMILE REGJERINGEN.NO

STATSBUDSJETTET 2019:

## Nærmere et helhetlig veinett?

– Summerer vi opp regjeringens budsjettforslag for 2019, vil vi kalle det et godt veibudsjett som tar landet i riktig retning, sier Øyvind Solberg Thorsen, direktør i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).

### FRA SAMS TIL SAMLING

Den viktigste endringen slik OFV ser det, er at regjeringen støtter regionreformen. Regjeringen foreslår i Statsbudsjettet for 2019 at regionene skal overta veiadministrasjonen fra Statens Vegvesen. OFV har vært kritisk til reformen fordi den ville gjøre det vanskelig å sikre innbyggerne like gode veier over hele landet. Vi ønsker blant annet at drifts- og vedlikeholdskontraktene ikke skal splittes i riks- og fylkesveier fordi veiforvaltningen da blir mindre effektivt og dyrere.

I forbindelse med reformen skriver regjeringen at Samferdselsdepartementet vil utrede forskrifter som gir nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, vedlikehold og drift av riks- og fylkesveier og forslag til lovendringer som utvider Vegtilsynet sin myndighet til å omfatte fylkesveiene.

– Det betyr at vi endelig kan få konkrete standardkrav til både riks- og fylkesveier, og at veikvaliteten fra fylke til fylke kan harmoniseres. Det kan også bety økt trafikksikkerhet, og forbedre effektiviteten og fremkommeligheten på disse viktige veiene, sier Øyvind Solberg Thorsen, direktør i OFV. Dette har vært en hjertesak for OFV i mange år, og vi er glade for å ha blitt hørt, sier Solberg Thorsen.

OFV mener at neste steg i arbeidet må være at Stortinget blir forelagt kartleggingen av hvilke strekninger av fylkesveiene og riksveiene som er viktige eksportveier, med formål om å ruste opp disse særskilt.



FOTO: OFV

Øyvind Solberg Thorsen, direktør i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).

– Disse eksportveiene er av stor nasjonal betydning, og vi mener at disse fylkesveitrekningene bør få riksveistatus, sier Solberg Thorsen.

Selv om kvalitetsrammene nå ser ut til å komme på plass, burde de samlede bevilningene til fylkesveiene vært høyere.

– Rammen til fylkesveiene økes, men det bevilges alt for lite i forhold til behovet, sier Solberg Thorsen. Underdekningen på bevilgninger til drift og vedlikehold på fylkesveinettet er estimert til 2,4 milliarder per år. Regionreformen må følges av økte bevilgninger, sier Solberg Thorsen.

**FORTSATT SATSING PÅ RIKSVEINETTET**  
Veibudsjettets andel av statsbudsjettet er 2,7 prosent. Det er på samme nivå som i Statsbudsjettet for 2018. Selv om veiandelen videreføres, er bevilgningene til riksvegnettet



«OFV VIL ADVARE MOT Å TA FORTSATT NEDGANG I ULYKKESTALLENE FOR GITT. MÅLENE I NTP NÅS IKKE UTEN INNSATS OG DET ER FORTSATT MYE Å HENTE PÅ Å GJØRE VEIENE VÅRE SIKRERE.»

Øyvind Solberg Thorsen, direktør i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).

for lave i forhold til hva regjeringen har lovet i Nasjonal Transportplan (NTP). H

– Vi er glade for at andelen av statsbudsjettet som går til vei fortsatt er høy, men vi er bekymret over oppfylingsgraden av NTP. Det er gjennomføringen av NTP som viser om samferdselspolitikken bare er ord, eller om det satses på vei fremover, sier Solberg Thorsen.

I statsbudsjettet skisseres en oppfølgingsprosent på 31 prosent av planrammen etter to år av planperioden 2018–2023. Oppfylingsgraden skulle ha vært 33 prosent for at regjeringen skulle være i rute i forhold til NTP. Men Solberg Thorsen vil gjerne skryte av satsingen på riksveiene som vi ser også i dette budsjettet.

### VEDLIKEHOLDSMIDLER VRIS TIL TUNNELER

En stadig større andel av vedlikeholdsmidlene brukes til tunnelsikring. Det er innsatsen på tunnelene som gjør at veiforfaller samlet sett går ned. For øvrige veielementer øker derimot vedlikeholdsetterslepet.

– Satsingen på sikrere tunneler er bra, men vi ser dessverre ikke samme satsing på resten av veinettet, sier Solberg Thorsen.

OFV mener at arbeidet med utbedring av veinettet går for sakte, og det er fortsatt 1500 kilometer med riksvei som ikke har gul midtlinje. I løpet av de siste to årene har 50 km riksvei blitt breddeutvidet og fått den gule

midtlinjen, og neste år er om lag 100 kilometer riksvei tenkt utbedret.

– Den lave utbedringstakten har konsekvenser for trafikksikkerheten, sier Solberg Thorsen, som legger til at det er positivt at midlene til rassikring får en betydelig økning i 2019.

### TRAFIKKSikkerheten ER FOR LAVT PRIORITY

De politiske ambisjonene for trafikksikkerhet er høyere enn noen gang. I følge NTP 2018–2029 skal det være maks 350 personer som omkommer eller blir hardt skadd i vegtrafikken i 2029. Det er langt til mål.

771 personer omkom eller ble hardt skadet i 2017, 51 flere enn målkurven.

Reduksjonen i antallet hardt skadde har stagnert gjennom flere år. Per september i år ligger vi an til en økning i antallet omkomne sammenlignet med i fjor.

– OFV vil advare mot å ta fortsatt nedgang i ulykkestallene for gitt. Målene i NTP nås ikke uten innsats og det er fortsatt mye å hente på å gjøre veiene våre sikrere, sier Solberg Thorsen.

OFV mener at innsatsen særlig bør rettes mot fylkesveiene, hvor gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd er 67 prosent høyere enn på riksveinettet per kjørte kilometer, avslutter Solberg Thorsen.





FOTO: OFV

BILAVGIFTENE:

## Enstemmig JA til bilavgiftsforlik

Bilavgifter var temaet da Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), Norges Bilbransjeforbund (NBF) og Bilimportørenes Landsforening (BIL) sammen inviterte til frokostmøte om Statsbudsjettet.

### – DET ABSOLUTT

mest positive signalet fra debatten om avgifter til oss som bilbransje, var at det ble stadfestet et enstemmig ja til muligheten for et bilavgiftsforlik, sier Stig Morten Nilsen, administrerende direktør i NBF. Stokkebø presiserte at han ønsket at et nytt avgiftssystem skal skje i tett samarbeid med bransjen.



Stig Morten Nilsen, administrerende direktør i NBF.

Slik bilavgiftene er utformet i dag, vil de ikke være bærekraftige på sikt. Engangsavgiften er under press fordi de bilene regjeringen ønsker vi skal kjøpe er fritatt for avgifter. Norske bilkjøpere velger i økende grad nullutslippsbiler. Det medfører at provenyet fra engangsavgiften reduseres hvert år, og med Stortingets målsetting om bare nullutslippsbiler i 2025 vil statens inntekter fra engangsavgiften forsvinne helt.

– Det NBF frykter, er ugjennomtenkte løsninger på de reduserte inntektene til staten, og at det fattes vedtak over bordet i Stortinget uten konsekvensutredninger. Næringslivet, staten og forbrukerne er avhengig av forutsigbarhet. Derfor må arbeidet med å utforme et nytt bærekraftig avgiftssystem, starte nå. Overgangen må skje planlagt, utredet og med bred forankring hos organisasjonene i sektoren, sier Nilsen.

NBF mener at det må settes i gang en offentlig utredning om bilavgiftssystemet nå. En slik



FOTO: OFV

Jørgen Næsje (FrP), Arild Hermstad (MDG), Svein Roald Hansen (AP), Lars Hatlbrekken (SV) og Aleksander Stokkebø (H) bekreftet vilje til å samles om bilavgiftene.

utredning må både se på engangsavgiften og dynamisk veiprisning. Det nye avgiftssystemet må baseres på teknologinøytralitet og tydelig stimulere til ønsket atferd. Erfaringer fra siste tiår med endringer i engangsavgiften viser at avgiftssystemet virker og påvirker nybilkjøperne til å velge biler med lavere utslipp. Denne muligheten må videreføres i et nytt, fremtidsrettet og teknologinøytralt avgiftssystem. Alle kjøretøy må omfattes av avgiftssystemet.

### DYNAMISK VEIPRISING

– Vi er helt enige i sektoren om nødvendigheten av en utredning om bilavgiftene, sier Øyvind Solberg Thorsen, direktør i OFV. Han mener utredningen også må munne ut i forslag om dynamisk veiprisning.

Dynamisk veiprisning innebærer elektronisk registrering av hvor og når du kjører, og hvilken biltype du benytter. Veiprisningen skal erstatte

de samlede bruksrelaterede avgiftene knyttet til bilbruk, og omfatte både lette og tunge kjøretøy. Prinsippet om «forurenser betaler» skal stå sentralt i utformingen av avgiftssystemet.

– Dagens bompengesystem og bruksavgifter knyttet til bruk av bil bør erstattes av dette, som er et mer treffsikkert og rettferdig system for inndekking av samfunnets kostnader knyttet til bilbruk, sier Solberg Thorsen.

### STØRRE FORUTSIGBARHET PÅ SIKT

– På dette området har det til nå vært alt for stor uforutsigbarhet for alle aktører, sier Solberg Thorsen.

OFV anbefaler derfor at når et nytt avgiftssystem er vedtatt av Stortinget, så skal bilavgiftene kun være gjenstand for indeksregulering.

– En fast regulering vil gi den forutsigbarheten også på bilavgiftsområde vi er ute etter, avslutter Solberg Thorsen.