

OFV Arbeidsprogram

Veivalg for framtiden

Gode og effektive veier er lønnsomt for samfunnet. Utbyggingen av det norske veinettet har ikke i stor nok grad sikret en effektiv og trygg veitransport. Vedlikeholdsetterslepet på veinettet er stort, og det er behov for et krafttak for å fjerne forfallet.

Norsk veipolitikk har over tid gitt oss et veinett som ikke er på høyde med land det er naturlig å sammenligne oss med. Dette rammer alle.

Framskrivninger anslår en fortsatt vekst både i personbil – og godstrafikken innenlands, også i byområdene.

Satsningen på et moderne, sikkert og effektivt veinett er viktigere enn noen gang.

På veien mot nullutslippssamfunnet viser personbilsalget at nesten alle nye biler er elektriske eller ladbare hybrider. Personmarkedet går foran, og næringslivet og det offentlige kommer gradvis etter. Dette stiller krav til ladeinfrastruktur over hele landet. OFV vil være i forkant, og følge personers og bedrifters transportbehov. Økt fokus på klima og miljø vil få innvirkning på folks behov for å eie selv eller dele kjøretøy. Det må etableres løsninger som dekker folks behov.

OFVs prioriterte arbeidsområder begrunnes i de veivalg vi må ta nå for å møte morgendagens behov. For å møte klimaendringer, ta ny teknologi i bruk, ha effektive transportkorridorer og løse folks transportbehov.

Visjon og mål:

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) sitt mål er at alle veibrukere skal få dekket sitt transportbehov på en effektiv og rasjonell måte, med minst mulig skade på mennesker og miljø. OFV skal være det ledende fellesorganet for aktører med interesse for veitransport, og en sentral faktaleverandør for media og for politiske beslutninger på området

Om saksområdet:

OFV arbeider for et moderne, trafiksikkert og framtidsrettet veinett. Veinettet skal ikke bare bidra til at både person- og godstransport kommer seg raskt, sikkert og effektivt fra et sted til et annet. Klimautfordringen legger premisset for utvikling av veipolitikk, og OFV mener at utfordringen må møtes med teknologioptimisme. Veinettet skal være trafiksikkert. Det er mye som mangler før vi kan si at Norge har det veinettet landet bør ha, og i den stand det må og bør være. OFV vil bidra til å bringe fakta fra Norge og andre land og regioner inn i samfunnsdebatten. OFV vil foreslå kunnskapsbaserte løsninger på prioriterte områder.

Trafikksikre veier

Visjon: Veiene i Norge skal være trafikksikre, tilgivende og bidra til at skadeomfanget ved ulykker minimeres. OFV arbeider for at nullvisjonen skal nås.

Utfordring: Mange dør og blir skadet i trafikulykker. Fylkesveier har vesentlig større ulykkesrisiko enn riksveger.

Tiltak:

- OFV mener at risikoutsatte veger med relativt høy ÅDT må breddeutvides, ha midtrekkeverk og forsterket midtoppmerking.
- Alle riksveger og viktige fylkesveger skal ha gul midtlinje.
- Vegnormal N100 skal følges av alle veieiere.

Fjerne forfallet

Visjon: For å sikre fremkommelighet, pålitelighet, og trafiksikkerhet skal etterslepet hentes inn.

Utfordring: Forfallet på det kommunale veinettet, riks- og særlig fylkesveinettet er omfattende. Offentlig tilgjengelig oversikt over forfallet på veinettet er mangelfull og ikke oppdatert.

Tiltak:

- OFV arbeider for et eget nasjonalt program for oppgradering av fylkesveinettet. NTP 2022-33 legger til rette for at fylkesveinettet får sin naturlige plass i en nasjonal transportplan.
- Bevilgningene til vedlikehold og fornyingen på riks – og europaveinettet må årlig være på et slikt nivå at forfallet reduseres årlig.
- Det må vurderes å utarbeide samfunnsøkonomiske analyser også for forfallet på veinettet.
- Det må utarbeides jevnlig tilstandsrapporter over veinettet, inkludert det kommunale veinettet.
- OFV har like store forventninger til alle veieiere.

Driftssikre veier

Visjon: Det skal være trygt og forutsigbart å ferdes i trafikken til enhver tid.

Utfordring: På mange steder oppleves forskjellene svært ulik, særlig vinterdriften for dårlig.

Tiltak:

- Det er behov for å forskriftsfeste et regelverk og rutiner som er nødvendig for at veiene skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk.
- Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og rengjøring, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring og trafikantinformasjon.
- Drift – og vedlikeholdskontrakter må utvikles slik at nivået oppleves jevnt høyt på tvers av veieiere.

Likt veitilbud over hele landet

Visjon: Vegnettet skal ha samme kvalitet, trafikkisikkerhet og fremkommelighet uavhengig av hvor du ferdes.

Utfordring: Standarden på veinettet varierer mellom fylker, og mellom riks- og fylkesveger. Ulike vegeiere stiller krav samarbeid og prioritering i transportkorridorer som krysser fylkesgrenser.

Tiltak:

- Det er behov for felles standarder, likt kunnskapsgrunnlag og lik planlegging for fylkesveiene.
- Selv om fylkeskommunene eier, må fylkesveinettet være en del av NTP fremover.
- Vedlikeholdsetterslepet med dempes med en bærekraftig økonomisk modell over flere år.
- Vegtilsynet skal ha ansvaret for å føre tilsyn med fylkesveinettet.

Trafikksikre kjøretøy

Visjon: Kjøretøyene skal være trafikksikre

Utfordring: Trafikksikre kjøretøy må holdes borte fra veinettet.

Tiltak:

- OFV ønsker en nyere bilpark i Norge, og støtter tiltak som kan sikre dette, blant annet i form av reduserte avgifter dersom man har installert sikkerhetsutstyr i kjøretøy, og høyere vrakpant.
- OFV støtter satsingen på økt kontrollvirksomhet av kjøretøy langs veiene, og ordningen med periodisk kjøretøykontroll.

Skredsikre veier

Visjon: Veinettet skal være trygt.

Utfordring: Veistrekninger som er utsatt for skred skaper usikkerhet og fører ofte til kostbare forsinkelser. Om ikke slike strekninger stenges ved skredfare, kan det skje alvorlige ulykker. Stengte veier hindrer riktignok ulykker, men er ikke noen permanent sikringsløsning. Veiene fungerer bare når de er åpne. Det har i alt for lang tid vært et stort etterslep på skredsikring.

Tiltak:

- Etterslepet må elimineres raskt gjennom en planmessig sikring av alle skredpunkt med høy og middels skredfaktor.
- Skredsikring handler også om utbedring av selve veinettet, som bygging av tunneler. Skredsikringsmidler må også kunne benyttes til dette.

Fremkommelighet, effektive og pålitelige veier

Visjon: Veinettet skal være effektivt og fremkommelig med høy pålitelighet.

Utfordring: Til tross for økte bevilgninger til drift og vedlikehold er fortsatt mange veier i dårlig teknisk tilstand knyttet til topografi. Fartsgrenser kan mange steder oppleves som ikke logiske.

Tiltak:

- Effektiviteten i veinettet må sikres gjennom utjevning av svinger, etablering av møteplasser, bedre dekke og omlegging av hovedfartsårer slik at disse legges utenfor bysentra og tettsteder.
- Fartsgrenser må differensieres bedre mellom strekinger og ulik kvalitet.
- Etablering av nye veier må ha som målsetting å redusere reisetiden mellom byer og steder.

Bilen, nullvekst og bymiljøavtaler

Visjon: Veinettet skal utnyttes optimalt, og det skal være trygt å ferdes i byene. Bilen er en del av byen.

Utfordring: De store byene opplever arealbegrensninger og utslippsproblematikk. Bil og næringstransport har ofte ikke andre alternative transportårer enn gjennom byen. Mange mener bilen ikke skal være en del av bybildet. Nullvekstmålet kan stå i veien for nullvisjonen. Det er for vanskelig å finne parkeringsplasser.

Tiltak:

- De samfunnsøkonomiske konsekvensene av ulike tiltak må utredes. Det må også gjelde tiltak som presser bilen ut av bybildet.
- Behovet for mobilitet med bil vil fortsatt være til stede. Det må derfor bygges omkjøringsveier, og gode kollektiv-løsninger i byene.
- Det må skapes god sameksistens mellom bilismen og kollektivtrafikken.
- Nullvisjonen skal gjelde også i byene og de myke trafikantene må sikres.
- Støy, svevestøv og utslipp bør reduseres. Det må derfor sikres tilstrekkelig med parkeringsplasser i byene.
- Nullvekstmålet og finansieringsordninger for bymiljøavtalene er i motstrid og vil på sikt ikke være bærekraftig om man lykkes med nullvekstmålet. Drift av kollektivtrafikken kan derfor ikke dekkes av bilistene gjennom bomringene, men over kommunale budsjetter.

Fremkommelighet for kollektivtransport

Visjon: Mennesker skal komme frem dit de skal uten unødvendige forsinkelser.

Utfordring: I rushtiden i byene oppleves kø i kollektivfeltene. I distriktene er det blant annet en utfordring med begrenset tilbud, og utfordring med at bussholdeplasser stilles bare på en side av veien.

Tiltak:

- På tidspunkter med stor trafikkbelastning på veiene, særlig på innfartsårene til de store byene, skal kollektivtransporten ha forrang. Hovedregelen er at det skal være busslommer på begge sider av veier.
- Det skal utarbeides mer omfattende KVVU-er som bidrar til å sikre en god balanse mellom kjøretøy og kollektivtransport.

Fremkommelighet for gods

Visjon: Varer skal komme frem dit de skal uten unødvendige forsinkelser.

Utfordring: Veinettet i Norge svekker konkurranseevnen. En faktor til det, er køer.

Tiltak:

- For å gi ytterligere intensiver for næringstransporten, skal bompenger for næringstransport reduseres utenfor rushtiden.
- Et tiltak for å sikre fremkommelighet er bruken av kollektivfeltet også for godstransport. OFV støtter pilotprosjekter som tester ut konsekvensene av dette, også for kollektivtrafikken

Klimavennlige veier

Visjon: Veier generelt, og transportårer spesielt skal bidra til å nå klimamålene.

Utfordring: Det bygges ikke tilstrekkelig med veier som reduserer køer, og motvirker ujevnt kjøremønstre. Infrastruktur for drivstoff som elektrisitet, hydrogen og biogass er dårlig utbygget. Redusert vegkapasitet benyttes som virkemiddel med argument om at det begrenser utslipp. Ansvar for å nå klimamålene er fragmentert med flere veieier, og gir dermed ulikt tilbud i landet.

Tiltak:

- Veier skal bygges klimavennlig, og etterslepet på veinettet må tas igjen for å redusere utslipp.
- Store veiprojekt skal ha eget klimagassbudsjett, og det skal være klimakrav i kontraktene.
- For å nå målsettingen om reduserte klimagassutslipp og fossilfrie anleggsplasser må det være et tett samarbeid mellom det offentlige, næringsaktører og bransje.

Utslipp fra kjøretøy

Visjon: Utslipp fra kjøretøy skal bidra til å nå målene som Norge har forpliktet seg til gjennom Parisavtalen.

Utfordring: Transportsektoren står ovenfor store kutt i CO₂ utslipp i årene som kommer.

Tiltak:

- Tydelige insentiver for å velge teknologi med lavere klimagassutslipp må videreføres helt til ny teknologi er konkurransedyktig.
- Det må foretas gode risikovurderinger og utviklingsplaner fra myndighetene for å ivareta overgangen til ny teknologi og drivstoffer på en trygg måte for bilistene og samfunnet som helhet. Det er viktig at tiltakene som innføres er valg på grunn av samfunnsøkonomisk lønnsomhet og teknologinøytralitet.
- Samfunnsøkonomiske hensyn kan fravikes i introduksjonsfasen.
- Det må settes i gang tiltak også for å få fornyet eksisterende bilpark.
- Det bør vurderes å erstatte omsetningskrav med reduksjonsplikt.

Planlegging, kostnader og samfunnsøkonomi

Visjon: Veier skal planlegges og bygges effektivt med god kostnadskontroll.

Utfordring: Det tar lang tid å planlegge og bygge veier. Dette fører til økte kostnader, og prioritering av ulønnsomme prosjekt. Viktige veiprojekt blir skjøvet ut i tid, mangler finansiering og vedlikehold prioriteres ikke. Det bygges veier som har liten effekt på fremkommelighet og trafikksikkerhet. Disse prosjektene fortrenger andre og mer lønnsomme prosjekt.

Tiltak:

- Veiprojekter må bygges sammenhengende om lengre strekninger, og ikke deles i korte etapper.
- Det må utvikles modeller for samfunnsnytte som ivaretar målet om like veier i hele landet.
- Entreprenører, kommuner og aktuelle aktører må involveres tidlig i planfasen.
- Nye Veier må sikres økte økonomiske rammer, og Statens Vegvesens utbyggingsdivisjon må gis tilsvarende mulighet for porteføljestyling.
- Statens Vegvesens utbyggingsdivisjon må gis samme rammevilkår som Nye Veier.
- Statlig plan må benyttes på veier av nasjonal betydning.

Dynamisk veipricing må utredes

Visjon: Bilavgifter skal være rettferdige, og reflektere de faktiske kostnadene ved bruk av kjøretøy.

Utfordring: Avgiftsinnkreving for eksterne kostnader ved veitrafikk gjenspeiler ikke de marginale kostnadene. Det finnes lite kunnskap og faglige utredninger om alternativer til dagens brukerbetaling i veisektoren. Et eventuelt veipringsystem må avgrenses, og det må tas politiske beslutninger rundt hva dette skal finansiere.

Tiltak: Dynamisk veipricing må utredes, og følgende må vurderes i utredningen:

- Skal veipricing erstatte dagens avgifter som tas inn over salg av bensin og diesel?

- Skal veiprising erstatte dagens bompengesystem?
- I hvilken grad skal nullutslippsbiler betale for sitt avtrykk på veinettet.
- Er mva.-fritak urettferdig?
- Vil et veiprisingssystem ende opp i et stort statlig IKT-utviklingsprosjekt som man har dårlige erfaringer med?
- Vil det være sosial aksept for å påtvingne elektroniske løsninger i den norske bilparken?
- Hvordan sikrer man betaling fra utenlandske kjøretøy, dersom bompenger skal erstattes av veiprising.
- Er det et alternativ og vurdere bruksrelaterte bilavgifter over skatteseddelen istedenfor veiprising, etter svensk modell?

Engangsavgiften bør videreføres, og brukes til styring av kjøpsadferd. Engangsavgiften skal utformes etter teknologinøytrale kriterier som klimagassutslipp og trafikksikkerhet.

Intelligente transportsystemer

Visjon: Veiene i Norge skal være smarte, og sektoren skal fase inn ny teknologi raskt.

Utfordring: Infrastrukturen på veinettet er ikke tilpasset en økende grad av automatisering av bilparken eller den raske innfasingen av ny teknologi. Det benyttes i for liten grad ITS i forbindelse med vei-infrastrukturen.

Tiltak:

- OFV vil arbeide for en moderne infrastruktur, som optimaliserer kommunikasjon og samspill mellom kjøretøy og infrastruktur.
- Dynamisk veiskilting samt et enda bedre mobildatanett over hele landet, er en naturlig del av en moderne infrastrukturensatsing.
- Veinettet bør vedlikeholdes basert på risikoberegninger basert på ny teknologi.

Samfunnssikkerhet og ladeinfrastruktur

Visjon: Det må etableres infrastruktur for lading og fornybare drivstoff langs det norske veinettet.

Utfordring: Det mangler en helhetlig plan for utbygging av infrastruktur for lading og alternative drivstoff. Det mangler også en grundig analyse av samfunnssikkerhet etter hvert som samfunnet i stor grad baserer kjøretøyparken på elektrisk fremdrift.

Tiltak: Det må etableres en helhetlig plan for utbygging av infrastruktur. Det må gjøres i nøye samarbeid mellom stat, kommuner, næringslivet og private. Planen må vise i hvilken grad det er behov statlig støtte der det ikke er lønnsomt å bygge ut dette privat. Man bør se til modellen fra Storbritannia for utvikling. DSB, PST, Forsvaret m.fl. må gjøre en parallell vurdering av eventuelle samfunnssikkerhetsspørsmål og sårbarhet ved at kjøretøyparken i hovedsak blir elektrisk.