



Opplysningsrådet for Veitrafikken  
Jernbanetorget 4A  
0154 OSLO

Samferdselsdepartementet  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Oslo, 28.6.2016

## Høringsuttalelse: Grunnlagsdokument for NTP 2018-2029

Det vises til invitasjon til å komme med innspill til Grunnlagsdokumentet for NTP. Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) har en del konkrete innspill til dokumentet.

### 1. Mål

#### *Framkommelighet*

Vi vil påpeke betydningen av å ha *framkommelighet* som hovedmål. Mobiliteten må ikke bare opprettholdes, men bedres, selv om transportsektoren skal ta et stort ansvar for reduksjon av klimagassutslippene.

#### *Trafikksikkerhet*

OFV mener at det er satt tydelige mål for trafikksikkerhet, men at tiltakssiden ikke er tilstrekkelig ivare tatt.

#### *Indikatorer*

OFV ser svært positivt på at Samferdselsdepartementet skal komme tilbake til etatene og Avinor med et eget oppdrag knyttet til indikatorer.

#### *Pålitelighet*

Det er et etappemål under framkommelighet at transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig. Effekten investeringene i veinettet har på påliteligheten må være med i beregningene av samfunnsøkonomisk nytte i Norge. Cambridge Systematics peker på at pålitelighet er spesielt viktig for næringslivet.<sup>1</sup>

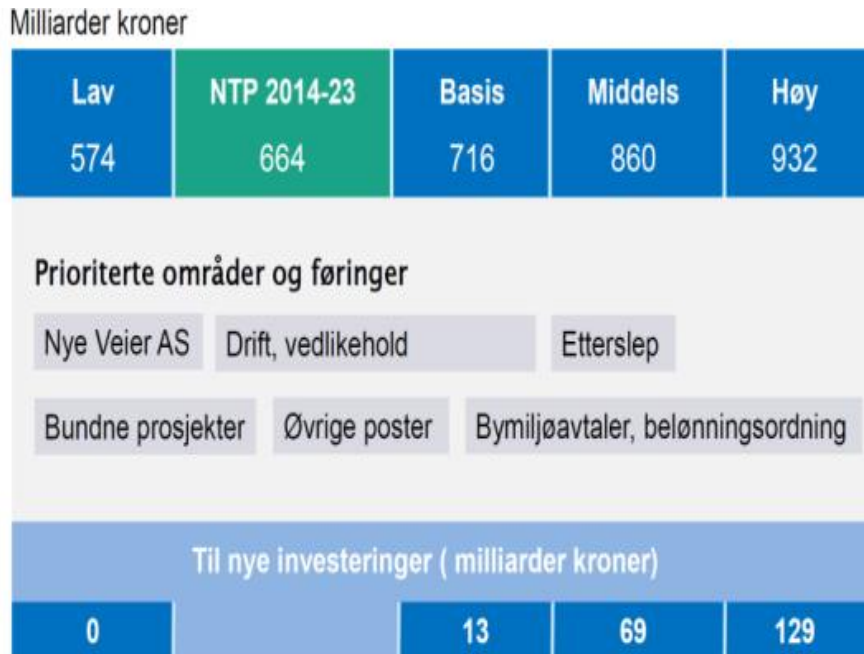
---

<sup>1</sup>[http://www.ofv.no/getfile.php/Dokumenter/OFV%20Rapporter/Norwegian%20Road%20Network%20Strategi%20Assessment\\_09\\_12.pdf](http://www.ofv.no/getfile.php/Dokumenter/OFV%20Rapporter/Norwegian%20Road%20Network%20Strategi%20Assessment_09_12.pdf)

## 2. Høy ramme og finansiering

Grunnlagsdokumentet og de andre dokumentene utarbeidet i forbindelse med NTP-arbeidet, synliggjør det store behovet for investeringer, drift og vedlikehold i sektoren. Bare Riksvegutredningen viser et investeringsbehov på 1000 milliarder kroner på vei fram mot 2050. Også de demografiske endringene med sterk befolkningsvekst og økning i godstransport framkommer. Utfordringene tydeliggjør behovet for satsing på samferdsel også i neste NTP-periode.

Det vises til følgende plansje vist under framleggelsen av grunnlagsdokumentet:



Figur 1: Oppsummeringsplansje NTP. Kilde: Etatenes fremleggelse av grunnlagsdokumentet

OFV vil påpeke at det er vanskelig ut i fra grunnlagsdokumentet å få et totalbilde over innholdet i de ulike rammene. Det vil si at OFV ønsker en totaloversikt over hvilke prosjekter og satsinger som ligger inne i rammene, ikke bare for nyinvesteringene.

OFV savner en vurdering av hva det vil koste samfunnet ikke å innføre en ramme utover basisrammen for samferdsel. Også sett i lys av at landet har behov for høy sysselsetting, blant annet for å få et bredt skattegrunnlag, og at det nå er handlingsrom i budsjettene før eldrebølgen kommer.

En satsing på basisrammen er ikke nok. Etterslepet i veisektoren vil henge med videre inn i neste NTP-periode. I tillegg er store deler av investeringsmidlene allerede bundet opp i basisrammen. Selv med høy ramme vil det bli svært lite til nye investeringer i sektoren.

*OFV mener det minst må satses på en høy ramme i neste NTP for å nå målene for sektoren.*

### 3. Satse der det lønner seg og er behov

Opplysningsrådet for Veitrafikken støtter arbeidet som er gjort for å få oversikt over hvilke prosjekter som har høyest samfunnsøkonomisk nytte. OFV er av den oppfatning at dersom en velger å gå bort fra samfunnsøkonomisk nytte som beslutningskriteria, så må dette begrunnes.

OFV er derimot undrende til måten prosjektene er stilt opp på i grunnlagsdokumentet: Korridor for korridor, med jernbane, vei og kyst i samme tabell. Det ville vært bedre å foreta drøftingen rundt samfunnsøkonomisk lønnsomhet basert på en separat prioriteringsliste over hele landet for vei. Da blir prioriteringslistene mer oversiktlig. Det vil føre til en mer ryddig debatt om samferdselsinvesteringene sett i et nasjonalt perspektiv.

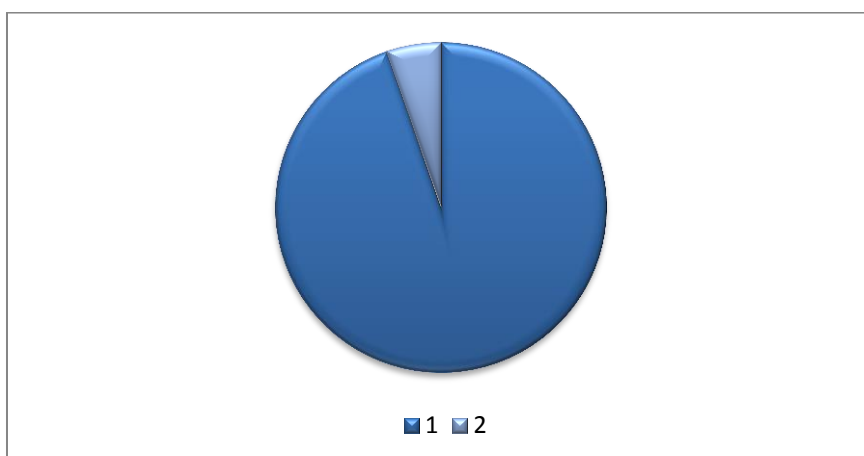
I samferdselsprosjekter legges det for ensidig vekt på transportfunksjonen i beregningene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Men veibyggingen kan ha andre viktige funksjoner enn transportfunksjonen. For eksempel har veibygging en rolle i byutviklingsprosjekter. Et eksempel på dette, er viktigheten av utbyggingen av E18 Vestkorridoren for nærområdene til en vei med nasjonal funksjon. Byutviklingsprosjekter belaster ofte veibudsjetter, og det kommer ikke tydelig fram hva som er den totale nytten av prosjektet når veiinvesteringen skal vurderes opp mot andre samferdselsinvesteringer. Dette er en svakhet ved nytte kostnadsanalysene som må adresseres.

### 4. En fornuftig finansieringsmodell

Det er i mange prosjekter lagt opp til en bompengefinansiering av veistrekninger som overgår 50 %. Det er et prinsipp at staten skal bære kostnadene for riksveiene, fylkeskommune for fylkesveiene og kommunene for kommunalt veinett. Bompenger skal være et supplement til offentlige bevilgninger og et spleiselag mellom stat/fylkeskommune og trafikantene. OFV mener at bompenger skal utgjøre en lavere andel av total investeringsramme enn de offentlige midlene og maksimalt opp mot 50 prosent totalt sett. Dette prinsippet bør gjennomføres i NTP.

### 5. Betydningen av veitrafikken

Det kommer for dårlig fram i grunnlagsdokumentet hvor viktig veitrafikken er for Norge. Personbilen står årlig for 61.2 milliarder passasjerkilometer, jernbanen for bare 3.4 milliarder passasjerkilometer<sup>2</sup>.



Figur 2: Passasjerkilometer for 1 veitrafikk 2 jernbane. Kilde: SSB

<sup>2</sup> <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/transpinn>

I beslutningsprosessen fram mot NTP må det komme tydelig frem at all satsing på skinnegående transport kun kommer et fåtall innbyggere til gode, og derfor bør balanseres ut ved en omfattende satsing på begge transportformer. Ser en på prioriteringslisten i grunnlagsdokumentet fremgår det at i en middels ramme vil 181 150 millioner kroner av offentlig midler gå til investeringer på vei, mens 165 720 mill. vil gå til investeringer i linjen. Investeringene i vei står ikke i forhold til bruken og betydningen av denne transportformen.

### *Kollektivtransport på vei*

Ser man også på kollektivtransporten, ser en også at buss har den aller høyeste andelen utkjørt distanse. Dette er også transport som er avhengig av trygge og effektive veier.

<b>Utkjørt distanse, passasjerer og billettinntekter, etter transportform</b>			
	3. kvartal 2015	Endring i prosent	
		3. kvartal 2014 - 3. kvartal 2015	3. kvartal 2010 - 3. kvartal 2015
<b>Utkjørt distanse (1 000 km)</b>			
<b>Alle transportformer</b>	102 370	2,4	8,4
Buss	87 362	1,6	7,4
Båt	1 766	-0,5	-4,6
Bane	13 242	8,3	17,8
<b>Passasjerer (1 000 passasjerer)</b>			
<b>Alle transportformer</b>	135 211	1,9	20,7
Buss	74 475	-1,8	15,8
Båt	3 146	10,0	12,0
Bane	57 590	6,7	28,1
<b>Billettinntekter (1 000 kr)</b>			
<b>Alle transportformer</b>	3 058 350	6,7	28,2

## Utkjørt distanse, passasjerer og billettinntekter, etter transportform

	3. kvartal 2015	Endring i prosent	
		3. kvartal 2014 - 3. kvartal 2015	3. kvartal 2010 - 3. kvartal 2015
Buss	1 291 274	7,6	23,2
Båt	182 588	21,7	9,4
Bane	1 584 488	4,5	32,9

Kilde: Statistisk sentralbyrå

### Driftstilskudd for kollektiv og ekspressbuss

Et attraktivt kollektivtilbud fordrer betydelige driftstilskudd. Det er viktig å få på plass tilstrekkelig med midler til drift av kollektivtrafikken, i tillegg til investeringer i infrastruktur. NTP må tydelig skissere forutsigbare løsninger for driftsmidler til kollektivtrafikken i tråd med forventet passasjervekst i byområdene. Kommersielt basert kollektivtrafikk er et verdifullt supplement til annen offentlig transport. Ekspressbuss må ha rammebetingelser som gjør at deres tjenester kan videreutvikles.

### Kostnadseffektive løsninger

OFV savner en vurdering av robustheten i systemet. Vei gir en annen flatedekning og er et mer fleksibelt system enn bane. Kostnadseffektive løsninger må velges. Det gjøres ikke alltid. Grunnlagsdokumentet tar inn Oslo-Navet i planene, uten å drøfte svakhetene i denne planen. I planen blir det foreslått en utbygging av trikk langs Ring 2 og flere andre strekninger, uten at bussløsninger er vurdert. OFV savner en drøfting om bussløsninger vs. satsing på bane spesielt, og en drøfting om samspillet mellom transportformene generelt.

### Veier tilpasset kollektivtransport

Det er viktig at veiene er tilpasset kollektivtransport. Ensidige holdeplasser, hvor holdeplassen for begge kjøreretninger er plassert på én side av veien, dekker ikke behovet til sjåførere og passasjerer. Allikevel bygges slike holdeplasser på veier hvor dette ikke er hensiktsmessig, for eksempel ved E16 i Valdres.

### En godsstrategi med fokus på veien

Næringslivet er avhengig av god infrastruktur og effektiv godstransport. Veitransport er den billigste og mest fleksible transportformen.

## Godstransport på vei

Godstransporten på vei vil øke kraftig. Veitransportmengden er forventet å øke med 60 prosent frem til 2030, til en total mengde på til sammen 393 millioner tonn. Det står i godstransportanalysen at: «Å kombinere framtidig forventet transportvekst med oppfyllelse av framtidige klimaforpliktelser, vil kun i beskjeden grad innfris ved et begrenset instrument som å overføre gods mellom transportformene. Målene kan kun nås ved å gjøre all godstransport mer sikker, effektiv og miljøvennlig – uavhengig av transportmiddelfordeling». I Grunnlagsdokumentet står det derimot:

«Transportetatene foreslår en godsstrategi som vil gi overføring av gods fra veg til sjø og bane».

Det satses på jernbane, tilskuddsordninger til sjø og bedre sammenknytning mellom transportformene i knutepunktene der dette gir økt godsomslag. Det som kan overflyttes, er estimert til 5-7 milliarder tonn. Det er bra det satses på overflytting, men veksten i godsmengde ventes å bli størst på vei. OFV mener at en i grunnlagsdokumentet vektlegger for sterkt en marginal omlegging av godstransporten, og legger for lite vekt på forholdene for godstransport på vei. Etter vår mening er det ikke et tilstrekkelig sterkt fokus på å ta igjen etterslepet på fylkes- og riksveger, eller på bygging av nye veier av internasjonal standard for å møte den forventede veksten i godstransport på vei.

## Døgnhvileplasser

Det må på plass en nasjonal plan for satsing på døgnhvileplasser som tar høyde for det økende behovet for hvileplasser, gitt fremtidig økning i godstransport på vei. Dette arbeidet kan hente inspirasjon fra arbeidet med nasjonale turistveier, hvor en nasjonal satsing har gitt gode resultater.

## 6. Motorveiplan

### *Sats på viktige prosjekter*

OFV støtter forslaget til motorveiplan, og ber om at det planlegges for at denne gjennomføres. OFV ønsker en fremskynding av Oslofjordkryssingen for å oppnå en regionforstørring, og sikre bedre godsframføring på tvers i det sentrale Østlandsområdet. OFV vil ellers særlig fremheve betydningen av en satsing på 4-felts vei Oslo-Kristiansand, samt ny E134 med arm til Bergen og E39.

### *Sats på omkjøringsveier*

OFV savner en drøfting av betydningen av omkjøringsveier utenom sentrumsområdene. Hvorfor er det ingen debatt om hvordan trafikk kan ledes bort fra sentrum gjennom et effektivt veinett jfr. den debatten som har vært i Stockholm gjennom forbifart Stockholm<sup>3</sup>? OFV vil at det planlegges for gode omkjøringsveier i de byene som omfattes av nullvekstmålet.

## 7. Et eget program for fylkesveiene

Et pålitelig, sikkert og godt vedlikeholdt fylkesveinett over hele landet er viktig for å opprettholde bosettingsmønsteret og sikre velferd, arbeid og økonomisk vekst. Det er stort vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet. Det er beregnet et behov for drift og vedlikehold på fylkesveinettet på hele 129 mrd. 2016 kroner for perioden ifølge grunnlagsdokumentet. Det er en årlig underfinansiering på om lag 1,5-2 mrd. til drift og vedlikehold på fylkesveinettet, og dette veinettet har mange strekninger med en standard som ikke tilfredstiller veinormalene og er dårlig rustet for fremtiden. Det dårlige

---

<sup>3</sup> <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Om-projektet/>

vedlikeholdet resulterer blant annet i at det er mindre trygt å kjøre på deler av fylkesveinettet enn på riksveinettet.

Det bør settes standardkrav, minstestandarder og funksjonskrav, på fylkesveiene, slik det finnes på riksveiene (Vegnormalene). Da får brukerne et enhetlig, forutsigbart, sikkert og miljøvennlig hovedveinett og et likt tjenestetilbud, som veinettet er en del av. Det vil både bidra til bedre veistandard og at de nasjonale målene som settes for veier i NTP, nås. Vegtilsynet støtter OFV sitt krav om minstestandarder på fylkesveinettet.

OFV har følgende innspill til arbeidet videre:

- Det må igangsettes et eget program for fornyelse av fylkesveier
- Det må innføres minstestandardkrav til fylkesveiene
- OFV støtter omklassifiseringen av 787 kilometer fylkesvei til riksveier

## 8. En klimastrategi med teknologioptimisme i bunn

Det står i sammendraget til grunnlagsdokumentet at klimamålet skal nås ved å satse på nullutslippsteknologi, en betydelig økning i bruk av bærekraftig drivstoff og satsing på kollektivtrafikk, gange og sykkel i byområdene. Betydningen av at det grønne skiftet skjer gjennom teknologiendring, kan ikke undervurderes. Det viser følgende tabell fra grunnlagsdokumentet:

	Co2 reduksjon	Samfunnsøkonomisk nytte
Teknologi og drivstoff	Inntil 9 mill. tonn per år	Avhengig av innretning på insitamentene og restriksjoner
Godstiltak	Inntil 0,5 mill. tonn per år	Positiv nytte
Kollektiv, gange, sykkel, nullvekstmålet	Inntil 0,3 mill. tonn per år	Positiv nytte i Oslo-navet
Andre vei-, og jernbaneprosjekter	Inntil 0,1 mill. tonn per år	Positiv nytte for en reduksjon på 2000 tonn, negativ nytte for resten av tiltakene
Anleggs- og driftsutslipp	Inntil 0,1 mill. tonn per år	Rimelige tiltak, ikke beregnet nytte

Tabell 2: Mulige utslippsbesparelser. Kilde: Grunnlagsdokumentet

Det er innenfor teknologi og drivstoff de store utslippsreduksjonene kan skje. OFV er enig i resonnetet om at det ikke er mulig å redusere klimagassutslippene fra transport uten å satse kraftig på teknologi og alternative drivstoff: både på nullutslippsløsninger, lavutslippsløsninger og tilnærmet klimanøytrale biodrivstoff. OFV mener at staten må legge forholdene til rette for innføring av ny teknologi. Det må arbeides overfor EU-systemet slik at ny teknologi kreves og støttes, og det er viktig at de tiltakene som allerede er innført i Norge, fortsetter.

I grunnlagsdokumentet står det at det er behov for å utarbeide strategier og planer for å innføre ny teknologi, lade- og fyllestasjoner og produksjon og bruk av biodrivstoff. Samtidig er ikke en satsing på nullutslippsteknologi konkretisert i grunnlagsdokumentet. *Arbeidet med disse strategiene må prioriteres, og være en del av den endelige transportplanen.* Klimastrategien bygger på at man lykkes med rask innfasing av null- og lavutslippsbiler. Dette må følges opp med tiltak og insentiver.

I Grunnlagsdokumentet drøftes heller ikke kostnadene ved en slik strategi. Dermed underkommuniseres hva som skal til av midler for å nå Norges klimaforpliktelser, og beslutningstakerne får ikke det fulle bildet av hva som må gjøres i samferdselssektoren for å nå klimamålene. Det kan i verste fall føre til feilprioriteringer og feilinvesteringer.

Det vises til at Stortinget har bedt regjeringen om i forslag til NTP om å fastsette måltall for antall lav- og nullutslippskjøretøy i 2025 som følger av vedtatte klimamål og det teknologiske potensiale fra fagetatene. Det er svært nødvendig med en konsekvensvurdering av målene om innfasing av null- og lavutslippsbiler gjennom klimastrategien. I dette må man vurdere de samfunnsøkonomiske virkningene, hvor det også gjøres beregninger av alternative strategier for å nå målene i klimastrategien. OFV savner i forlengelsen av dette, en vurdering av hvordan man bør innrette avgiftssystemet for å få målsettingen om 40 prosent lavere utslipp fra trafikken innen 2030.

OFV støtter det NHO-initierte forslaget om ny miljøavtale mellom staten og næringsaktørene med tilhørende CO<sub>2</sub>-fond for næringstransporter, etter modell av NOx-fondet. I avtalen vil næringsaktørene påta seg forpliktelser til reduksjon av klimagassutslipp, mot at de fritas for CO<sub>2</sub>-avgift på diesel. Fondet finansieres av en medlemsavgift. Fondets inntekter brukes til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra lastebiler, busser, varebiler, landbruks- og anleggsmaskiner, ferger og nærskipfart (avhengig av fondets omfang), gjennom å gi støtte til dekning av medlemmenes merkostnader ved investering av kjøretøy/materiell med fornybar fremdriftsteknologi, og til delvis dekning av investering i lade- og fyllinfrastruktur. Dette er ett konkret tiltak av mange for å redusere utslippene fra samferdselssektoren.

## 9. Prinsipper for bedre bytrafikk

OFV har utarbeidet følgende prinsipper for bedre bytrafikk som kan være relevante for det videre arbeidet med NTP. Noe av det er allerede tatt med i grunnlagsdokumentet, annet er nye faktorer vi ønsker skal tas med i det videre arbeidet:

- I all fremtidig planlegging må hensynene til miljø, klima, framkommelighet, livskvalitet og kostnadseffektivitet balanseres mot hverandre. Klimaforlikets mål om at all økning i persontransportbehovet skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport må ligge til grunn.
- Selv med en massiv kollektivsatsing, vil meste av transportbehovet gå på vei. Behovet for veitrafikk forventes å øke. Bilen vil fortsatt være et viktig fremkomstmiddel, økningen i godstransport vil i hovedsak gå på vei, og det vil bli mer kollektivtransport på vei. Det må utarbeides tall over næringstrafikken i bred forstand. Det må sikres tilstrekkelig veikapasitet og god veikvalitet.



- Kollektivtrafikken må sikres nødvendige midler til både utbygging og fremtidig drift, og bussene må sikres framkommelighet. Rask utbygging av større kollektivsystemer i egne traseer i de fire største byene er særlig viktig. Det er behov for å se på organiseringen av ansvaret for utbygging og drift av kollektivtransporten. En økt statlig finansiering og styring er nødvendig.
- Forholdet for fotgjengere og syklister må bedres betraktelig. Det må satses på utbygging av trafikksikre sykkelveier. Sykkel og gange strategiene må konkretiseres.
- Skatter og avgifter må brukes aktivt for å vri adferden i ønsket retning. Disse kan dermed bidra til å stimulere økt kollektivbruk og valg av miljøvennlige kjøretøy.
- Hovedveisystemene i storbyområdene er en del av det nasjonale hovedveinettet. Staten må ta hovedansvaret for utbygging, finansiering og reguleringer av dette veinettet. Viktige veiprosjekter for storbyene må inn i planarbeidet. Samfunnsøkonomi må ligge bak prioriteringene.
- Areal- og transportplaner må samordnes, og plan- og utbyggingstiden forkortes. Dette er nødvendig for å sikre samfunnsmessig avkastning på investeringene. Det er viktig at arealproblematikken drøftes i transportplanene.
- Tiltak som setter restriksjoner på bilbruken i sentrumsområdene må innføres. Disse må innføres parallelt med nødvendig utbygging av kollektivtilbudet.
- Samkjøring fra randsoner til storbyene må stimuleres. Det samme må bildelingsordninger.
- Det må legges til rette for størst mulig grad av sømløshet ved bruk av ulike transportmidler. Det må være enkelt å kombinere bil, gange, sykling og bruk av ulike kollektivtransportmidler.
- Det må gjennomføres forsøksprosjekt med selvkjørende biler, herunder gjennomgang/utredning av behovet for supplerende tilrettelegging av offentlig infrastruktur. Ansvarsforholdene ved bruk av selvkjørende biler må avklares.
- Det må bygges ut innfartsparkeringer i forbindelse med kollektivknutepunkter. For å sikre sømløs overgang, må det være mulighet for kombinert parkerings- og kollektivbillett.

## 10. Kollektiv, gange og sykkel – moralisme eller realisme?

Det er satt ambisiøse mål for nullvekst i personbiltransport i byene. Klimagevinsten av nullvekstmålet er svært begrenset, jfr. tabell 2 fra grunnlagsdokumentet, som viser at nullvekstmålet gir en CO<sub>2</sub> - reduksjon på inntil 0,3 mill. tonn pr. år. Det er viktigere for å nå klimamålene å få en endring av bilparken. OFV registrerer at i enkelte byer, som Oslo, har reduksjon i trafikk blitt et mål i seg selv. Dette målet drøftes ikke opp mot realiteten i tiltakene for å stoppe klimaendringene, eller opp mot konsekvensene av redusert framkommelighet. OFV mener at framkommelighet er en svært viktig

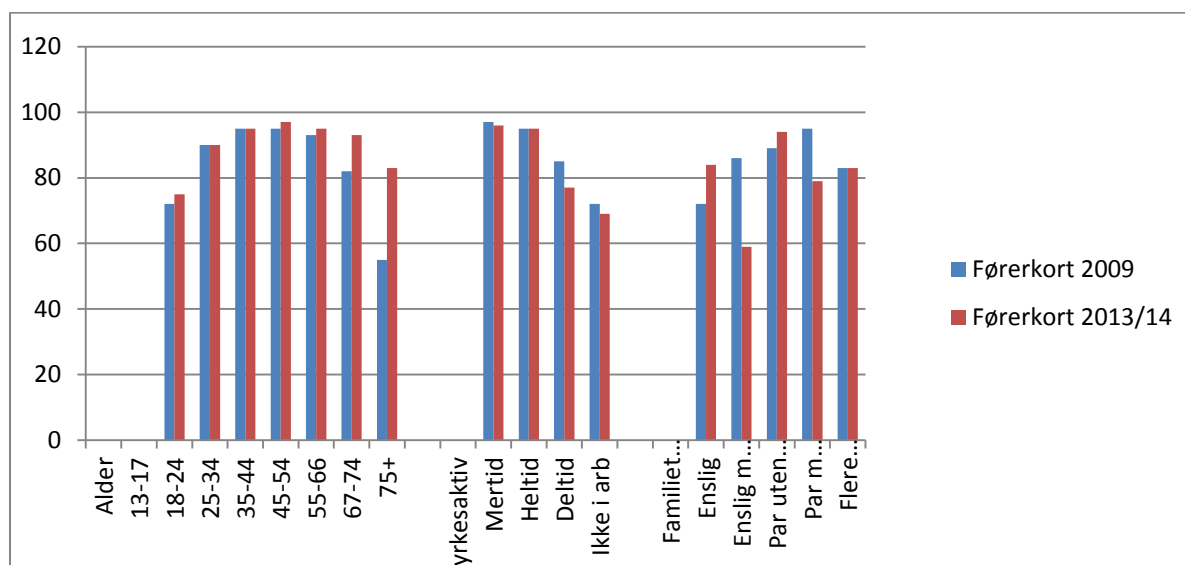
målsetning, og etterspør en konsekvensberegning om hvilke samfunnsøkonomiske kostnader som er forbundet med redusert framkommelighet i byene.

Politikken som foreslås for byene, baserer seg på målformuleringer og ikke prognoser. Det er ikke sikkert at disse målene vil gjenspeiles i faktisk utvikling og adferd. Noen eksempler kan vise dette:

*Stadig flere eldre:* Antall voksne og eldre vil øke mye i løpet av dette hundreåret. Særlig vil veksten bli kraftig blant de eldre (70 år eller mer). I mellomalternativet vil denne gruppen dobles de neste 30 årene. Dermed stiger andelen eldre (70 år eller mer) fra knapt 11 prosent av befolkningen i dag til 19 prosent i 2060. Det betyr at omtrent hver femte person i Norge i 2060 vil være 70 år eller mer (SSB)<sup>4</sup>. Befolkningssammensetningen påvirker samferdselssektoren i den forstand at ulike aldersgrupper kan ha ulike reisevaner. Dette bør drøftes i NTP på et faglig grunnlag.

*Sentralisering:* I Norge, som i de fleste andre land i verden, flytter folk fra landsbygden til sentrale strøk. Denne sentraliseringen har pågått over lang tid, og det er ingen tegn på at denne trenden vil snu. I 2014 bodde 68 prosent av Norges befolkning i de 150 mest sentrale kommunene<sup>5</sup>. Hvordan påvirker dette sektoren?

*Flere og flere tar førerkort:* Det viser tall fra Reisevaneundersøkelsen. Tallene viser at andelen som har førerkort øker i den yngste, men særlig i det eldste alderssegmentet. Vil dette ha betydning for de strategiene som legges? Vi mener dette må vektlegges.



Figur 3. Førerkort fordelt på alder 2009 og 2013/2014: Kilde RVU.

*Personbilbruken øker:* Norske kjøretøy tilbakela 44,3 milliarder kilometer på norske og utenlandske veier i 2015. Dette var en økning på 1,2 prosent fra 2014. Personbilenes samlede kjørelengde økte med 1,8 prosent til 34,4 milliarder kilometer i samme periode<sup>6</sup>. Hvordan håndtere dette og samtidig legge til rette for en endring i reisemiddelvalg fra privatbil til kollektiv, sykkel og gange? Viktige spørsmål som bør drøftes mer utførlig i NTP.

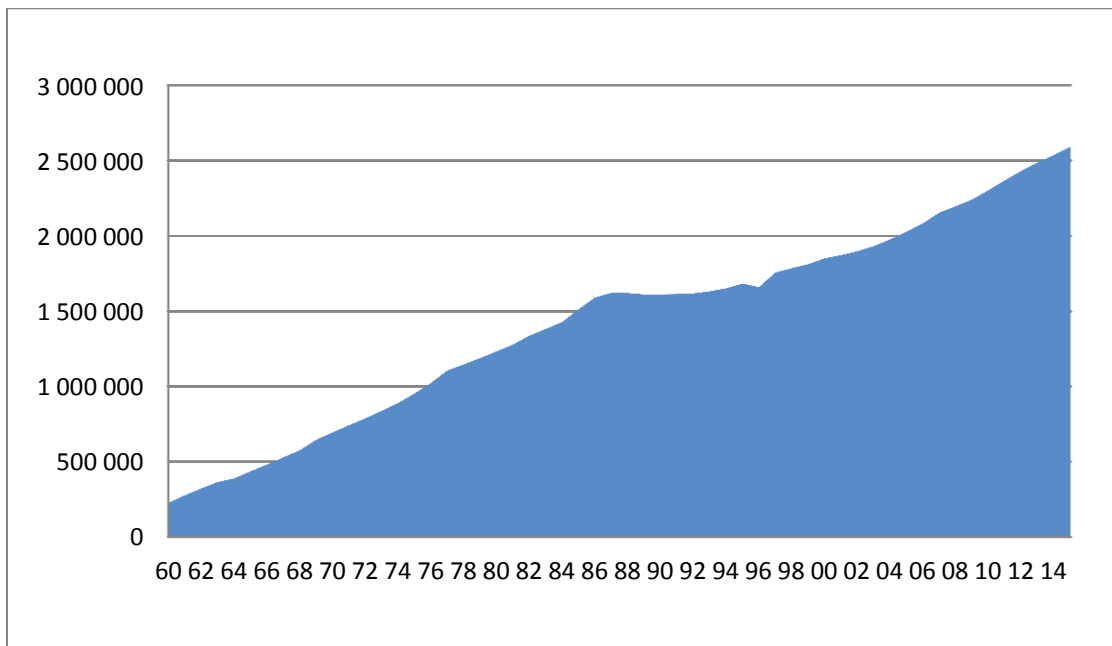
<sup>4</sup> <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkfram/aar/2014-06-17>

<sup>5</sup> <http://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/folkeveksten-er-hoy-men-avtar-noe>

<sup>6</sup> <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/klreg/aar/2016-04-22>

*Reisevanene endrer seg lite:* Mer enn halvparten av alle daglige reiser gjøres som bilfører, mens 8 prosent foretas som bilpassasjer. Godt og vel en femtedel av reisene er til fots, fem prosent på sykkel og 10 prosent på kollektiv. Mye av kollektivreisene foregår i Oslo-området. Det er små endringer i reisevanene mellom 2009 og 2013/14<sup>7</sup>. Det er mulig at reisevanene endres mer enn det som kommer frem i Reisevaneundersøkelsen, men hovedspørsmålet er hvordan man skal få til reelle atferdsendringer i en mye større andel av befolkningen. Alternativt bør det tas høyde i planleggingen for at vanene faktisk ikke endrer seg mye over tid.

*Personbilbestanden øker:* Tall fra OFV viser endringene i personbilbestanden. Det er ingen tegn på at bilbestanden stabiliseres eller reduseres. Vi stiller spørsmål ved hvordan dette påvirker fremtidens reisemønstre, både i de store byene, men ikke minst i regionene hvor bilavhengigheten er stor.



Figur 4: Personbilbestanden Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken

### **Strategier for atferdsendringer**

Når man planlegger utfra målsetninger, og ikke prognoser, kan det føre til en underestimering av faktiske transportbehov. For eksempel kan en offensiv gange- og sykkelstrategi som ikke er realistisk, føre til feilberegning av behovene for kollektivtrafikk. OFV etterlyser klare strategier for hvordan man skal oppnå de atferdsendringene som målsetningene legger opp til. NTP må svare på spørsmålet: hvordan få flere mennesker til å sykle på fast basis? Det er viktig å få til en kultur for at sykling ikke bare er for de som trener, men at det også er en transportform som kan passe for de fleste. Også atferdsendringene for å nå gangemålene, må konkretiseres, slik at det ikke blir et gap mellom transportplanleggingen og den faktiske adferden til enkeltindivider. Prognosene for adferd nevnt overfor, tilsier nå at det kan bli et slikt gap.

### **Konsekvenser av strategien**

Også konsekvensene av atferdsendringene må håndteres: Den ønskede økningen i antall myke trafikanter vil påvirke trafikksikkerhetsarbeidet. Det vil bli behov for flere fysiske tiltak i kjølvannet av strategien, og det vil være behov for mer holdningskapende arbeid. Dette må adresseres i NTP.

<sup>7</sup> TØI rapport 13/82/2014: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport

### *Fragmenterte forslag*

Målformuleringene har ført til forslag om å redusere mobiliteten og framkommeligheten for personbiler ulike steder i landet. For eksempel slås det i KVU Oslo-Navet fast at det ikke er mulig å nå nullvekstmålet for veksten i persontrafikk i Oslo uten å begrense biltrafikken gjennom økonomiske sanksjoner. Det forslås trafikantbetaling for å få ned personbiltrafikken. Andre muligheter enn å begrense framkommeligheten drøftes ikke. Dette og andre tilsvarende forslag som kommer i kjølvannet av nullvekstmålet, blir ofte ikke sett i en større sammenheng, som i lys av arealbruk, det totale avgiftstrykket for bilbruk, bompenger vs. veiprising, teknologiframskritt og muligheten for omkjøringsveier. OFV har merket seg at Oslo-Navet er tatt inn som en del av planleggingsarbeidet, uten at svakhetene ved dette arbeidet, drøftes. OFV har i høringen til Oslo-Navet spilt inn en rekke spørsmål knyttet til mandat og innhold, og vi viser derfor til denne høringsuttalelsen. OFV etterlyser en avgiftspolitik som ser alle avgifter knyttet til bil i sammenheng. I avsnittet om bytransport, savner OFV drøftingen om arealsituasjonen.

### *En faglig drøfting*

OFV savner også en drøfting av den trafikken som ikke kan tas med kollektivreiser, det vil si trafikk i randsonene, og på tvers i byene, og vi savner en faglig fremstilling av hvor trafikken går på gitte tidspunkt, når det er rushtider mv. Fagligheten i dette kapitlet kan økes i løpet av den videre behandlingen.

## **11. ITS**

Det er behov for et nasjonalt løft og en ambisiøs satsing på ITS-området. Det vises til satsingen som er gjort i Sverige og Finland gjennom «Drive Sweden» og «Mobility as a Service». Det er ingen grunn til at Norge ikke skal starte et tilsvarende arbeid.

Det må etableres en digital samhandlingsplattform. OFV synes det er for defensivt av transportetatene når de ikke anbefaler at en samhandlingsplattform utvikles, og anbefaler det motsatte.

OFV er glad for at rammeloven for ITS er på plass, men det mangler i dag en ITS lovgivning som regulerer ansvarsforholdene når det gjelder førerløse biler. Arbeidet med avklaringer på dette området er startet i flere land, herunder Sverige. Det er viktig at Norge også setter i gang arbeidet med å få til en lov-avklaring på området. OFV støtter forslaget om pilotprosjekter.

Det må satses på en industriell utvikling av ITS i Norge.

Potensialet til ITS må konkretiseres i NTP på områder som drift- og vedlikehold, byutvikling, kollektivtransport, i forhold til «Smart Citys» og betydningen ITS kan ha i reduksjon av klimagassutslipp. Det er viktig at kapitlet om ITS utvikles og konkretiseres til og også å ta med kjøretøyutviklingen og behovet for smarte veier.

## **12. Trafikksikkerhet**

OFV mener, som Trygg Trafikk, at plangrunnlaget er svakt hva gjelder virkemidler og tiltak som ikke er av fysisk karakter, og støtter også behovet for et bredt perspektiv i trafikksikkerhetsarbeidet, det vil si omtale av føringer og virkemidler som ligger hos andre myndigheter og sektorer enn samferdsel. Vi ber om at dette drøftes i NTP.

### *En nullvisjon for bilen*

På mange områder i samfunnet sørger gode reguleringer for helse, miljø og sikkerhet. Men når det gjelder krav til sikkerhetsutstyr i bil, er det færre reguleringer. På klimaområder er det målsetninger og debatt om lav- og nullutslippsbilen, men ikke om nullvisjonsbilen. Vi stiller blant annet følgende spørsmål:

- Hvorfor er det ingen krav til kun å bruke sommerdekk om sommeren?
- Eller krav om å ha beltelås koblet til tenningslås
- Hvorfor diskuteres ikke tvingende intelligent fartstilpasning?
- Hvorfor er det ikke besluttet å ha alkoholås i alle biler?

TØI har gjort beregninger av hva fire nye tiltak kan tenkes å bidra med til å redusere antall drepte eller hardt skadde. Førreløse biler, alkoholås, beltelås koblet til tenningslås i alle biler, og tvingende intelligent fartstilpasning er noe av det myndighetene kan gjøre noe med, og som kan bidra til å få antall ulykker ytterligere ned. Det er mulig å redusere antall drepte i trafikken med det halve av dagens tall med kjente trafiksikkerhetstiltak. Satser man på nye tiltak som bygger på moderne teknologi, kan antall drepte bli redusert med om lag 60 prosent. Antall hardt skadde kan reduseres med om lag 40 prosent med kjente tiltak, og om lag 45 prosent med en kombinasjon av nye og kjente tiltak<sup>8</sup>. Når det er en nullvisjon i forhold til utslipp på biler, bør det også være et mål å innføre «Nullvisjonsbilen» for trafiksikkerhet. OFV ønsker at dette målet befestes i trafiksikkerhetsdelen av transportplanen. Nullvisjonsbilen må være et mål i trafiksikkerhetsarbeidet. Å ha Nullvisjonsbilen som mål, må også ha konsekvenser for avgiftspolitikken.

### *Skiltfornyingsprogram*

Det finnes ingen samlet oversikt over skiltvedlikeholdet i Norge. En av årsakene, er at vedlikeholde og utskifting nå er definert som en løpende drifts- og vedlikeholdsoppgave. Derfor rapporteres ikke dette spesielt fra Statens Vegvesens regioner til Vegdirektoratet. Det var et fornyingsarbeid i gang mellom 2006 og 2009, som gav et betydelig løft, men nå har man ikke oversikt over etterslepet. OFV vil ha en landsomfattende opprydding av trafikkskiltene i Norge. Dette er viktig i forhold til trafiksikkerheten. Videre må arbeidet med å skaffe kunnskap om effekter av variabel skilting, løftes. Det skjer fortsatt ulykker på strekninger hvor trafikantene blir overrasket over kjøreforhold som ligger langt utenfor det man normalt kan forvente.

### *En tryggere vei*

I tillegg til at bilen må gjøres sikrere, må det satses mer på trygge veier. I Grunnlagsdokumentene for nasjonal Transportplan, kommer behovene frem:

- Det er behov for 1800 km ny møtefri vei i perioden 2018-2029.
- Det er behov for forsterket midtoppmerking på alle veier over 70 km/timen.
- Det er behov for å gjennomgå alle deler av riksvegnettet som har veibredde mindre enn 7.5 meter for å vurdere breddeutvidelse.
- Riksveinettet og fylkesveinettet må opprustes for å hindre utforkjøring.
- Motorveier er tryggere veier, og en satsing på motorveiplanen vil være viktig også i et trafiksikkerhetsperspektiv.

---

<sup>8</sup> TØI-rapport 1417/2015: «Hvor mye kan antall drepte og hardt skadde i trafikken reduseres?»

Det er viktig at arbeidet med å få tryggere veier følges opp. OFV etterlyser en tydeligere rapportering av kvalitetsindikatorer i NTP.

Det blir satt av 13,4 milliarder kroner i basisrammen til programområdet trafiksikkerhet på riksvei, mens det i middels og høy ramme er satt av 18 milliarder. Trafiksikkerhetsarbeidet burde ha vært prioritert høyere også i basisrammen. Trafiksikkerhetstiltak som ble prioritert i handlingsprogrammet 2014-2017, gav en gjennomsnittlig beregnet nytte i form av sparte ulykkeskostnader som var nær den dobbelte av investeringskostnadene.

### **Barnas transportplan**

Barnas sikkerhet og veitrafikken må bli en del av NTP. Skoleveiene må være trygge og sikre. Barn må få god og systematisk trafikkopplæring, og sikres sikker skoleskyss for de som er avhengig av det. De trafikale forholdene ved barnehager må ha tilsvarende oppmerksomhet som ved skolene. Det betyr utbygging av gang- og sykkelveier, utbedring av kryss og overganger, bedre belysning, lavere fartsgrense ved skolene og barnehagene, etablering av «sikre soner» rundt skolene og barnehagene, og sikring av holdeplasser og avkjøringssteder.

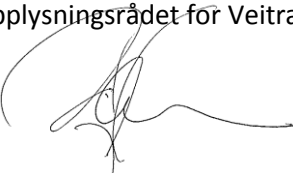
### **13. Gjennomføringskraft**


Planleggingstiden, inkludert konseptvalgutredning for store veiprojekter er i dag på minst ti år. Det står i grunnlagsdokumentet at det bør vurderes endringer i Plan- og bygningsloven med sikte på å oppnå reduksjon i planleggingstiden. OFV ønsker at dette arbeidet startes. OFV viser videre til konklusjonene i rapporten fra Vista Analyse<sup>9</sup>, og ber om at disse følges opp:

- Statlig plan må være hovedregel, dersom prosjekt krysser to eller flere kommuner
- Kutt ut kommunedelplan som hovedregel – kan spare to år
- Innsigelsesordningen må effektiviseres
- Raskere fremdrift fra konseptvalg (KVU) og kvalitetssikring (KS1), til videre planlegging – mye ventetid i dag
- Stikkprøvebasert kvalitetssikring (KS2, før investeringsbeslutning)
- Begrense muligheten for utredning av nye alternativer i planfasen (Regjeringens valg i KS1 må være førende)
- Bruk av tidsfrister i alle faser – dette er ikke satt i system i dag
- Forpliktende deltakelse i tidligfase

Vi håper disse innspillene kan tas med i det videre arbeidet.

Vennlig hilsen  
Opplysningsrådet for Veitrafikken

  
Øyvind Solberg Thorsen  
Direktør

  
Karin Yrvin  
Fagsjef

<sup>9</sup> <https://www.nho.no/siteassets/nhos-filer-og-bilder/filer-og-dokumenter/samferdsel/va-rapport-2016-10-raskere-planlegging.pdf>