



# FOLKETS VEIKRAV



VEIV▲LG 2009



**VEIVALG 2009 –  
VALGKAMPALLIANSE  
FOR GODE VEIER**

Stortingsvalget i september 2009 bør bli et samferdselsvalg. Det norske folk har helt siden det forrige Stortingsvalget i 2005 engasjert seg i kampen om et bedre samferdselstilbud, og det er særlig kravet om gode veier som har stått på agendaen. Nå er det på tide at folket blir hørt.

Gode veier er bra for Norge. Gode veier gagnar næringslivet, det er viktig både for distrikts-Norge og byene våre, det har positiv effekt på sysselsettingen, helse og miljø. Gode veier er kort og godt samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Veivalg 2009 er en kampanje som arbeider for at valget i september 2009 skal bli et samferdselsvalg. Hovedvekten i kampanjen legges på veisektoren, fordi vei er den viktigste infrastrukturen for folk flest over hele landet.

Bak Veivalg 2009 står følgende organisasjoner:

- 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 Taxiforbund
- Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)
- Trygg Trafikk
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF)

Sekretariatet er lagt til Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).

Disse organisasjonene har samlet seg bak seks krav til veiene.

## FOLKETS VEIKRAV

### 1. VEIENE SKAL VÆRE GODE

Norge skal ha et godt og helhetlig veinett som sikrer tilgjengelighet for alle.

### 2. VEIENE SKAL VÆRE SIKRE

Veiene må være utformet slik at menneskelige feil i trafikken ikke får fatale konsekvenser.

### 3. VEIENE SKAL VÆRE GODT VEDLIKEHOLDTE

Veiene skal vedlikeholdes fortløpende og utbedres når de ikke er i henhold til fastlagt standard.

### 4. VEIENE SKAL UTVIKLES MED HENSYN TIL MILJØ

Veiene må utvikles slik at trafikkenes negative miljøpåvirkning blir minst mulig.

### 5. 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.

### 6. VEIBRUKERNE SKAL HA GOD INFORMASJON

Veibrukerne har krav på god og korrekt informasjon om vei- og føreforhold.

Kravene er generelle og neppe vanskelig å være enige i for folk flest.

Vi er opptatt av at partiene skal konkretisere disse kravene i programformuleringer og i valgkampen. Partiene skiller seg fra hverandre ved at de betoner de seks kravene ulikt. Organisasjonene bak folkets veikrav tror at en god veipolitikk handler om å balansere ut alle seks kravene. En helhetlig veipolitikk oppnår vi først når tiltak rettes mot både kjøretøy, fører/trafikanter og vei/omgivelser.

På disse sidene går vi litt mer i dybden på kravene og håper det kan bidra til en god og saklig debatt. Vi ønsker godt veivalg 2009!

Oslo, februar 2009  
Veivalg 2009-sekretariatet/OFV

## VEIENE SKAL VÆRE GODE

**Norge skal ha et godt og helhetlig veinett som sikrer tilgjengelighet for alle.**

Det norske folk har krav på gode veier. Veier som er trygge, som ikke belaster miljøet mer enn nødvendig, og som sikrer alle trafikanter god fremkommelighet hele året.

### DEFINISJON PÅ EN GOD VEI

*“En god vei er en vei som er utformet, driftet og vedlikeholdt på en slik måte at trafikken på den kan avvikles på en måte som trafikantene og samfunnet til enhver tid er tjent med” (Vegloven § 1).*

I henhold til Vegnormalene, et sett tekniske kriterier til veier som bygges i dag, utformet av Statens vegvesen, er en vei som tilfredsstiller Vegnormalene, en god vei. Veimyndighetene har også utarbeidet detaljerte krav til drift og vedlikehold av veiene.

### KRAVENE AVVIKES

Disse kravene følges opp i det omfang de årlige budsjettene gir rom for. I en årrekke har budsjettene ikke gitt rom for å vedlikeholde eller oppgradere eksisterende veier i tråd med kravene, eller ut fra trafikantenes og samfunnets behov. Det har ført til at store deler av veinettet ikke tilfredsstiller kravene til god vei. I tillegg er veinettet også forsømt vedlikeholdsmessig.

For å bruke et bilde har det flotte huset fra 50-tallet, moderne og tilfredsstillende for familiens behov den gang, forfalt og blitt for lite. Huset må moderniseres og oppgraderes for å tilfredsstille dagens krav.

### HVORFOR VI TRENGER GODE VEIER

Gode veier er ikke et mål i seg selv. De er et virkemiddel for å nå de overordnede målene i transportpolitikken. Gode veier er et avgjørende virkemiddel i distriktspolitikken – som handler om å tilrettelegge for at folk kan bo og finne arbeid over hele landet. Gode veier har positive ringvirkninger for samfunnet.

Veien er også arbeidsplass for mange, men dette faktum er det ingen offentlig myndighet som vil ta ansvaret for. For næringslivet er pålitelighet og forutsigbarhet i transportsystemet viktig. Gode veier reduserer transportkostnadene og gir mer effektiv godstransport.

Motsatt har dårlige veier negative ringvirkninger for samfunnet i form av økt risiko for ulykker, høyere transportkostnader og mer utslipp og støy fra biltrafikken enn om veiene hadde vært gode. Lastebilene slites mer, dekkslitasjen øker og drivstofforbruket blir



”Som småbarnsmor kører eg bil kvar dag med det aller mest dyrebare eg har, godt festa i baksetet. Eg er avhengig av gode vegar for å kunne frakte ungane mine trygt til og frå skule, barnehage fritidstilbod og venebesøk”.

Tove Halse Digernes, Ørsta i Møre og Romsdal, småbarnsmor



høyere. Alt dette gir økte transportkostnader, som igjen slår ut på både råvarekostnaden og kostnaden på de ferdige produktene.

Noen frykter at gode veier vil øke veitrafikken fordi det tilrettelegger for mer privatbilisme. Vi tror andre faktorer, som for eksempel økonomisk vekst, er viktigere drivere for veksten i veitrafikken og at uønsket trafikk eventuelt må reguleres med andre virkemidler.

Vi er opptatt av at den trafikken som foregår på norske veier, skal gå på et godt veinett som ivaretar trafikantenes og samfunnets behov på en forsvarlig måte.

”Det finnes ingen lover, forskrifter eller normaler som sier noe om når målene om effektiv, sikker og miljømessig vegtransport skal nås”. Rambøll rapport ”Forslag til funksjonskrav for vegsystemet”, desember 2008.

#### FAKTABOKS 1. STANDARDAVVIK PÅ RIKSVEINETTET

	Stamveinettet	Øvrige riksveier
Fullgod standard (vegnormalstandard)	430 km / 5 %	4900 km / 27 %
Brukbar standard	3350 km / 39 %	5400 km / 29 %
Ikke brukbar standard	4800 km / 56 %	8000 km / 44 %
<b>Sum</b>	<b>8580 km / 100 %</b>	<b>18 300 km / 100 %</b>

Kilde: Statens vegvesens tilstandsanalyser av riksveinettet, 2004.

OFV har beregnet at 8,4 % av stamveinettet vil ha fullgod standard ved utgangen av 2009. Det er en forbedring på 3,4 prosentpoeng siden 2004, noe som gir en forbedringstakt på under 1 % per år. Dersom ikke forbedringstakten økes betydelig, betyr det at fullgod standard

på stamveiene ikke vil bli nådd før om drøye 90 år. Dermed vil over halvparten av veitrafikken i Norge avvikles på et veinett som ikke er i tråd med kravene i mange, mange tiår ennå. Dette er ikke i tråd med Vegloven, og forbedringstakten må økes betraktelig.

## VEIENE SKAL VÆRE SIKRE

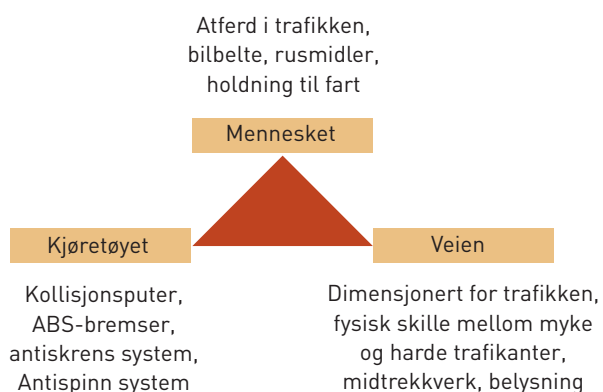
**Veiene må være utformet slik at menneskelige feil i trafikken ikke får fatale konsekvenser.**

Til tross for at den langsiktige trenden er positiv, utgjør tallet på drepte og hardt skadde fortsatt et stort samfunnsproblem. Trafikkulykker rammer hardt, både de som er involvert og pårørende. Ulykkene innebærer også store samfunnsøkonomiske kostnader.

”De samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til personskadeulykker er beregnet til rundt 26 mrd. kr pr. år.” [St.prp. nr.1 2008-2009, Samferdselsdepartementet]

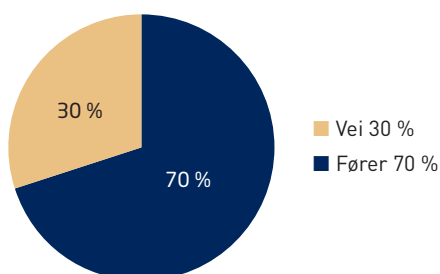
### HVORFOR SKJER DØDSULYKKER I TRAFIKKEN

Dødsulykker i trafikken skyldes mange ulike forhold. Det er vanlig å vise til samspillet i trafikken, og årsaksfaktorer knyttet til fører, vei og kjøretøy (se figur).



En gjennomgang av dødsulykkene første halvår 2008 viser at forhold relatert til veien har vært en sterkt medvirkende årsak til ulykken eller til omfanget av ulykken i om lag 30 % av tilfellene. I de resterende dødsulykkene, er det som oftest ett eller flere forhold knyttet til trafikantenes atferd som kan forklare ulykken. Samtidig vet vi at nyere biler gir bedre sikkerhet enn gamle biler, både gjennom systemer som støtter føreren og bilens utforming og utstyr. En helhetlig trafiksikkerhetspolitikk må derfor rette innsatsen på alle tre områdene.

### MEDVIRKENDE ELLER BAKENFORLIGGENDE ÅRSAKER TIL DØDSULYKKER 1. HALVÅR 2008



Kilde: Stortingsproposisjon nr. 1, Samferdselsbudsjettet (2008-2009).

Dersom vi antar samme fordeling også for de som blir skadet i veitrafikken og at fordelingen gjelder hele året, ble 78 personer drept og 3322 personer skadet som følge av forhold knyttet til veien.

### DEFINISJONEN PÅ EN SIKKER VEI

”Veier og gater må utformes slik at de hindrer alvorlige ulykker, og reduserer skadeomfanget hvis uhellet likevel er ute. Videre må vei- og gatesystemet utformes slik at trafikantene hjelpes til riktig atferd, og beskytter dem mot alvorlige konsekvenser hvis de likevel gjør feil”. (SVV Håndbok 017 Veg og gateutforming).

Dette er krav som gjelder for nye veier. De kommer ikke til anvendelse på det eksisterende veinettet i Norge med mindre det foreligger utbyggings- eller oppgraderingsplaner i for eksempel Nasjonal transportplan eller fylkesvise samferdselsplaner.

Omfattende deler av veinettet tilfredsstillende ikke kravene som stilles til en ny vei. Det betyr at norske trafikanter daglig ferdes på veier og gater som ikke er utformet slik at de vil hindre alvorlige ulykker, for eksempel møteulykker. Store deler av det norske veinettet er ikke utformet slik at trafikantene beskyttes mot alvorlige konsekvenser dersom en selv eller medtrafikanter gjør feil.

”I vårt område har det vært mange dødsulykker. I mange av disse ulykkene har veistandarden vært medvirkende ulykkesårsak. Der er gamle bruer som er smalere enn veien, veiskulder som ikke er der og manglende sikring med rekkverk”.  
*Harald Øvsthus, Voss i Hordaland, lastebileier*



”Samfunnet har utviklet seg raskere enn utbedringen av veiene, og tempoet for å opprettholde effektiviteten innen varetransporten har økt. Dette gjør at vi som kjører vogntog/ tungtransport ser hvilke store konsekvenser det får gjennom alle ulykkene på dårlig vedlikeholdte veier, særlig vinterstid”.  
*Stig Arne Rogstad, Støren i Sør-Trøndelag, langtransportsjåfør*



Dette står i grell kontrast til formålet i Vegloven, hvor det blant annet heter at veimyndighetenes overordnede mål er å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken.

Myndighetene og politisk ledelse anerkjenner dette problemet. I samferdselsbudsjettet for 2009 heter det at ”Det er et betydelig utbyggingsbehov på store deler av vegnettet, særlig for å øke framkommeligheten og trafikksikkerheten.” (St.prp. nr.1 2008-2009, Samferdselsdepartementet).

Problemforståelsen er et viktig utgangspunkt for å komme nærmere en løsning.

#### REGJERINGEN PÅPEKER AT DET ER ET BETYDELIG UTBYGGINGSBEHOV PÅ STORE DELER AV VEINETTET FOR Å NÅ GOD STANDARD:

- Investeringsbehov på stamveiene: 230 mrd kroner
- Investeringsbehov på øvrige riksveier: 230 mrd
- Vedlikeholdsetterslep på hele riksveinettet: 25 mrd
- Vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene: 12 mrd
- Fysiske tiltak for å hindre møteulykker på veier med mye trafikk: 7 mrd

#### SPØRSMÅL:

Med dagens utbyggingstakt vil det ta over 90 år å nå dagens krav til sikker vei på stamveiene. Er dette et tilfredsstillende utbyggingstempo tatt i betraktning Vegloven, nullvisjonen og det overordnede samferdselspolitiske målet om å tilby innbyggerne et sikkert transportsystem?

#### DET MÅ BLI SIKRERE Å GÅ OG SYKLE

Sykkelen er et effektivt transportmiddel på korte reiser, spesielt i byer og tettsteder hvor 8 av 10 bor, og de fleste har tilgang på sykkel. Imidlertid er risikoen for å dø i trafikken fire ganger så høy for syklister som for bilførere i perioden 2004–2006 (risiko pr km). Det er derfor viktig å etablere et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder

#### MIDTREKKVERK

Hvert år blir om lag 200 personer drept eller hardt skadd på stamveinettet. Midtrekkverk reduserer antall drepte med 80 % og antall hardt skadde med 45 %. Det er behov for å bygge 500 km midtrekkverk på to- og trefeltsveier. I 2007 ble det bygget 22 km midtrekkverk, og for 2008 og 2009 er målet til sammen 25 km midtrekkverk på to- og trefeltsveier. Tiltakspakken har liten fokus på midtrekkverk, og OFV anslår at den vil gi maks 53 km.



### SPØRSMÅL:

Er de senere års utbyggingstempo av midtdele på 2- og 3-feltsveier tilfredsstillende? Bør andre tiltak settes inn for å hindre alvorlige møteulykker på stamveinettet – for eksempel ved å regulere/begrense adgang til de mest ulykkesbelastede veistrekningene?

Trafikksikkerhet påvirkes av mange forhold, og det er vanlig å dele inn i forhold knyttet til fører/trafikanter,

kjøretøy og til vei/omgivelser. Krav til en sikker trafikanter og et sikkert kjøretøy – og sanksjoner ved brudd på kravene – er nedfelt i loven.

Krav til veien er avledet av loven, og mesteparten av veinettet i Norge tilfredsstillende ikke dagens krav til sikker vei. Det er ingen sanksjoner ved brudd på disse kravene. Dette kalles av mange et paradoks, som dessuten har en høy prislapp.

## VEIENE SKAL VÆRE GODT VEDLIKEHOLDT

**Veiene skal vedlikeholdes fortløpende og utbedres når de ikke er i henhold til fastlagt standard.**

Det har over flere tiår vært et økende gap mellom bevilgninger og behov knyttet til vedlikehold for å opprettholde riktig standard på veinettet. Mens bevilgningene til drift og vedlikehold har vært relativt stabile de siste 20–30 årene, er trafikkarbeidet tredoblet og riksveinettet har økt i omfang med 10–15 %. Større og mer kompliserte veianlegg trekker også i retning høyere vedlikeholdskostnader.



Vedlikeholdsforfallet på riksveinettet er beregnet til 16 milliarder kroner, og på fylkesveiene er det 12 milliarder kroner. Det som er særlig merkbart for trafikantene er det mangelfulle vedlikeholdet av veidekkene. Sprekker og hull i veibanen og nedslitt asfalt skaper ubehag og økt ulykkesrisiko for trafikantene. På riksveinettet har 4 av 10 km en dekkestandard som er svært dårlig eller dårlig.

Dype spor reduserer trafikksikkerheten, og for stor ujevnhet gir redusert framkommelighet og høyere transportkostnader, ifølge Statens vegvesen. Sporete veibaner gjør det i tillegg vanskeligere, og dermed dyrere, å brøyte om vinteren.

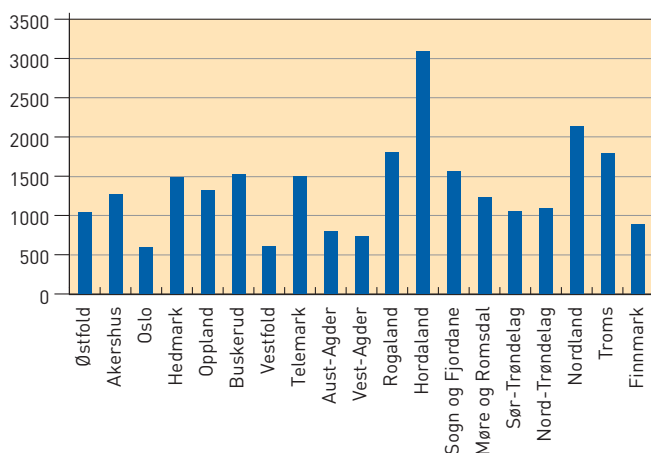
### FRA ST.PRP. NR. 1 SAMFERDSELS-DEPARTEMENTET (2008-2009)

*“Bevilgningene til dekkevedlikehold har ikke over tid kompensert behovet for å opprettholde dekketilstanden. Andelen av vegdekkene på riksvegnettet som på basis av objektive målinger klassifiseres som dårlig eller svært dårlig, har økt hvert år siden 2000, og var i 2008 kommet opp i over 10 000 km, som tilsvarer nesten 40 pst. Av riksvegnettet.”*

I første halvdel av 2008 økte asfaltprisene kraftig som følge av høye oljepriser. Det førte til at 300 km riksvei ikke fikk nytt asfaltdekke i fjor likevel. Mens planen ifølge budsjettproposisjonen var 1500 km, ble realiteten 1200 km. En av hovedhensiktene med revidert budsjett er å korrigere for uforutsette kostnadsendringer. Likevel ble prisøkningen på asfalt ikke kompensert i regjeringens reviderte budsjett for 2008.

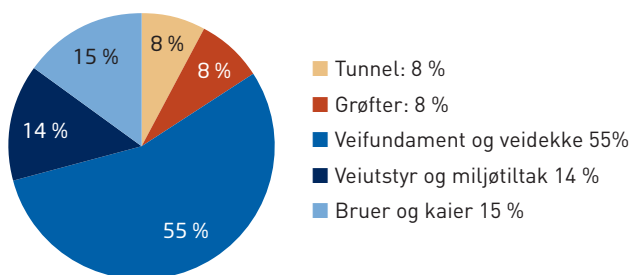
"Statens Havarikommisjon for Transport mener det er betenkelig at Statens vegvesen kan karakterisere en stamvei som "svært dårlig" uten at det foreligger en forpliktelse til å iverksette kompensierende tiltak."  
SHT Rapport/vei 2007/5

### MANGLENDE UTFØRT VEDLIKEHOLD PÅ RIKS- OG FYLKESVEINETTET VED INNGANGEN TIL 2007, FYLKESFORDELT, TALL I MILLIONER KRONER



Kilde: OFV 2007, basert på tall fra SVV

### MANGLENDE UTFØRT VEDLIKEHOLD PÅ RIKS- OG FYLKESVEINETTET VED INNGANGEN TIL 2007, FORDELT PÅ PROSESS



Kilde: OFV 2007, basert på tall fra SVV

Statens vegvesen anbefaler at det satses offensivt på drift og vedlikehold av veinettet ved å vri investeringsmidler over til vedlikehold. Mange forhold tilsier at det er riktig å prioritere vedlikehold foran utbygging av nye veier og mange støtter denne linjen. På den annen side er det viktig å vurdere i hvilke tilfeller vedlikeholdsbehovet er blitt så omfattende at det vil være lønnsomt å bygge nytt. Dette kan for eksempel tenkes å gjelde eldre bruer og veianlegg -tallet der dagens krav gjør det mer kostbart å vedlikeholde og oppgradere enn å bygge nytt.



I de senere år har regjeringen satset sterkt på å stanse forfallet. De siste års bevilgninger har trolig stoppet ytterligere forfall av veinettet. En stor utfordring som gjenstår uløst, er å gjøre noe med eksisterende forfall. Prislappen på 16 milliarder kroner (2006) på riksveinetten må holdes opp mot gjenanskaffelsesverdien, som i 2004 ble prissatt til 364 mrd kroner. Nødvendige bevilgninger til vedlikehold utgjør om lag 4,4 % av verdien av riksveiene.

*"Nødvendige bevilgninger til vedlikehold utgjør 4,4 % av verdien av riksveiene."*

Som privatperson og eier av et hus til en verdi av 4 millioner kroner hadde man neppe nølt med å bytte kledning og vinduer på husets fire yttervegger til en kostnad i underkant av 200 000 kroner dersom man visste at man kunne fortsette å bo der trygt og komfortabelt hele husets levetid.

## VEIENE SKAL UTVIKLES MED HENSYN TIL MILJØ

**Veiene må utvikles slik at trafikkenes negative miljøpåvirkning blir minst mulig.**

En hovedutfordring for transportpolitikken er at transportbehovet vokser og utslippet av klimagasser øker. Samfunnets behov for transport må løses på en måte som gir minst mulig negativ miljøpåvirkning lokalt og globalt. De senere årene har det vært en kraftig vekst i godstransporten, mens veksten i persontransporten har vært stabil.

### NTP: HOVEDMÅL MILJØ

I planforslaget til Nasjonal transportplan (NTP) er forslaget til hovedmål for miljø beskrevet slik:

*Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.*

*Transportetatens miljøvisjon fra Nasjonal transportplan 2006–2015 inngår i planforslaget: «Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø».*

Ser vi bort fra industri og oljevirksomheten, er veitrafikk er den største enkeltfaktoren når det gjelder utslipp av CO<sub>2</sub>. Transport står for ca 14 % av totale klimagassutslipp globalt; i industrialiserte land er andelen langt større. I følge tall fra SSB står mobile kilder for 38 %, og veisektoren for 19 % av klimagassutslippene i Norge, totalt 10,8 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (2007). De tunge kjøretøy står for 6 % av totalutslippene.

I perioden 1990–2006 var utslippsøkningen på 30 %, og det var utslippene fra vare- og godsbiler som økte mest, med drøyt 50 %. Utslippene fra personbiler økte med 8 % i perioden, mens antall kjørte kilometer steg med mer enn 25 %. Det betyr at det har vært en betydelig energieffektivisering i personbilparken, men det er fortsatt langt igjen før utslippene fra veitrafikken er på et akseptabelt nivå.

### KLIMATILTAK SOM REGJERINGEN VURDERER FOR TRANSPORTSEKTOREN:

- Tiltak for en mer miljøvennlig sammensetning av bilparken
- Arbeide for at alle kommunale og statlige kjøretøy skal gå på CO<sub>2</sub>-fritt eller CO<sub>2</sub>-nøytralt drivstoff innen 2020
- Gi økt prioritet til vegtiltak som gir positive klimaeffekter
- Igangsette planprosess for høyhastighetstog

*Kilde: St.meld. nr. 34 Norsk klimapolitikk, 2006-2007*







Veitrafikken bidrar til miljøbelastninger først og fremst gjennom klimagassutslipp, men også luftforurensing, vannforurensing og støy, samt inngrep i naturområder og dyrket mark må tas med i regnestykket.

I rapporten "Miljømessige konsekvenser av bedre veier" som SINTEF utarbeidet i 2007 (rapport nr. 50/2007), heter det at "Resultatene fra prosjektet viser at det er en nær sammenheng mellom veiutforming, trafikkavvikling og forurensende utslipp av avgasser og man kan i i hovedsak bekrefte de innledende hypotesene. Man får store reduksjoner i utslipp når veiene utbedres eller erstattes av bedre veier slik at trafikken flyter jevnere."

For at veiene skal utvikles slik at trafikkens negative miljøpåvirkning blir minst mulig, bør kjøretøyenes forbruk av drivstoff ved ulike hastigheter tas hensyn til. Drivstoffkurvene viser høyest forbruk ved lave hastigheter og lavest forbruk ved jevn hastighet rundt 60–80 km/t for deretter å stige. En bil forurenses altså mest når den kjører på lave gir. Dette tilsier at veiprojekter som reduserer kø vil ha en positiv miljøeffekt.

**SINTEF-RAPPORTEN VISER AT GODE VEIER ER VIKTIG DERSOM VI SKAL FÅ REDUSERT UTSLIPPENE FRA VEITRAFIKKEN. TO EKSEMPLER ILLUSTRERER DETTE:**

1) Hvis en smal, svingete tofeltsvei blir erstattet med god tofeltsvei, reduseres

- Kullos, CO, med 67 %
- Nitrogenoksyder, NO<sub>x</sub>, med 75 %
- Flyktige hydrokarboner, NMVOC, med 68 %
- Karbondioksid, CO<sub>2</sub>, med 11 %

2) På en bra, men sterkt trafikkert tofeltsvei er reduksjonen

- CO: 48 %
- NO<sub>x</sub>: 61 %
- NMVOC: 49 %
- CO<sub>2</sub>: 26 %.

Kilde: SINTEF-rapport nr. 50, 2007



Dette betyr ikke at alle miljøproblemene er løst hvis man bare bygger ut og forbedrer veinettet. Men det betyr at forbedring og utbygging har stor betydning for å redusere trafikkenes skadelige miljøpåvirkninger.

### STERKERE DIFFERENSIERING MELLOM BY OG LAND

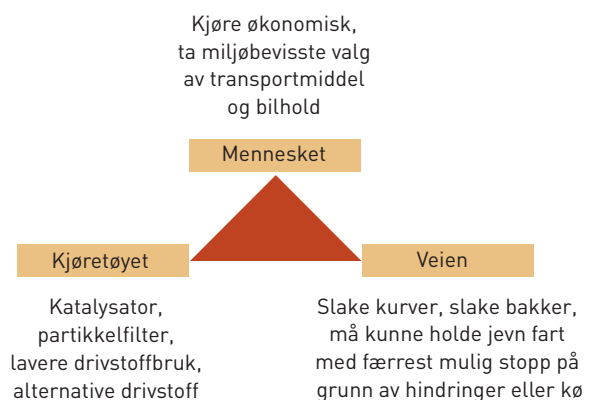
Regjeringen mener at det er nødvendig med en sterkere differensiering i samferdselspolitikken mellom by og land.

*"I byer må forholdene legges til rette for at folk kan reise kollektivt, gå eller sykle. Dette må kombineres med restriktive tiltak overfor privatbilbruken som parkeringspolitikk og veiprising". (St.meld. nr. 34, 2006–2007)*

Et viktig mål for transportpolitikken er mer miljøvennlig bytransport. Da må flere reise kollektivt og velge sykkel på de korte reisene. Dette kan oppnås ved å ta i bruk ulike virkemidler som er positivt stimulerende: mer fristende å ta buss eller sykkel – eller som er negativt stimulerende: mindre fristende å ta bilen. All nyere

forskning viser at en kombinasjon av tiltak – både pisk og gulrot – må til for å få flere til å reise kollektivt.

Den positive effekten av køreduserende veiprosjekter i store byer kan bli svekket av økt biltrafikk. Andre tiltak for å regulere veksten må i slike tilfeller derfor vurderes. Utenfor store byområder vil eliminering av flaskehals, krappe svinger og andre forhold som fører til nedbremsing, som for eksempel bomstasjoner, gi lavere utslipp.



## 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.**



*“God framkommelighet har stor betydning for næringslivet og for å opprettholde bosettingen i distriktene”*  
(St.prp. nr.1 2008-2009, Samferdselsdepartementet).

Fremkommelighet handler om kjøretiden og transportkostnader for trafikantene. Reduserte reisetider mellom regioner er ansett som et viktig virkemiddel i regionalpolitikken, og transportetatene anbefaler at reisetider i og mellom regioner reduseres i årene som kommer.

En undersøkelse som nylig ble gjennomført av konsulentselskapet Rambøll, viser at Norge har den nest laveste gjennomsnittlige reisetiden mellom de største byene sammenlignet med 12 andre land i Europa. Med de lange avstandene norsk næringsliv allerede har til de europeiske markeder gir det grunn til bekymring også ut fra et næringspolitisk perspektiv.

Kjørehastighet er avhengig av ulike forhold:

- fartsgrensen
- veiens tekniske standard
- trafikkmengde og sammensetning
- vær og førerforhold

Det som har mest å si for kjørefarten er om veien har motorveistandard eller ikke. I Norge er det utbygd ca 270 km firefelts motorvei, mens det i Sverige er 1660 km og i Finland 700 km. Dette bidrar til å forklare gjennomsnittlig kjørehastighet mellom byer i de tre landene.

Gjennomsnittlig kjørefart med bil mellom de største byene i Norge, Sverige og Finland:

- Norge: 68,2 km/t
- Sverige: 88,1 km/t
- Finland 78,4 km/t



*“Det er et betydelig utbyggingsbehov på store deler av vegnettet, særlig for å øke framkommeligheten og trafikksikkerheten.”*

(St.prp. nr.1 2008-2009, Samferdselsdepartementet).





Dersom gjennomsnittlig kjørefart i Norge kom opp på nivå med Finland, ville det betydd enorme tidsbesparelser. Ser vi på godstransporten, ble det i 2007 utført 16 313 millioner tonnkilometere. Regner vi antall medgåtte transporttimer ut fra gjennomsnittshastigheten på 68,2 km/t, ble det i 2007 brukt 239,2 millioner transporttimer. Hvis denne transporten kunne fraktes 10 km raskere pr time, gir dette en besparelse på 30,6 millioner transporttimer. Dersom man går ut fra at en transporttime prises til kr 700, (vogntog som står stille koster 12-14 kroner pr minutt), vil tidsbesparelsene gi mer enn 21 milliarder kroner i innsparing for samfunnet. I realiteten er nok gjennomsnittshastigheten for norske transporter langt lavere enn 68,2 km/t, og de beregnede besparelsene vil derfor bli høyere. Tilsvarende regnestykke kan man også gjøre for persontransporten.

Dersom stamveiene hadde vært utbygd i tråd med veinormalkravene, ville gjennomsnittshastigheten økt betraktelig. Statens vegvesen har gitt eksempler på ruter som får reduserte kjøretider dersom stamveiene hadde vært utbygd i tråd med kravene:

#### REDUSERT KJØRETID PÅ STAMVEISTREKNINGER NÅR DE STATLIGE STANDARDKRAVENE (VEGNORMALENE) INNFRIS

Strekning	reduset kjøretid
Oslo – Kristiansand	25 minutter
Kristiansand – Stavanger	35 minutter
Stavanger – Bergen	65 minutter
Bergen – Ålesund	50 minutter
Ålesund – Trondheim	30 minutter
Trondheim – Bodø	40 minutter
Bodø – Tromsø	45 minutter
Tromsø – Alta	15 minutter
Oslo – Trondheim	55 minutter via E6 og 35 minutter via Rv3
Oslo – Ålesund	65 minutter
Oslo – Bergen	45 minutter via E16 og 60 minutter via Rv 7/52
Oslo – Haugesund	50 minutter
Oslo – Ørje	10 minutter

Kilde: Statens vegvesen

Med dagens utbyggingstempo vil det ta svært mange tiår før disse tidsbesparelsene blir realisert. Dersom det i forslaget til ny Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) er planlagt en ytterligere reduksjon i utbyggingstempoet for å prioritere høyere å gjøre noe med det store vedlikeholdsbehovet, vil tidsbesparelsene neppe bli realisert i overskuelig fremtid.

Man kan spørre seg om det er en veipolitikk som sikrer en trafikkavvikling i tråd med hva trafikantene og samfunnet til enhver tid er tjent med, slik Vegloven foreskriver.

”Dårlig vedlikeholdte veier gjør at reise-  
tiden forlenges og tiden for omsorg og prat  
med de pleietrengende, blir dårligere”.  
*Roger Hansen, Rana, hjemmesykepleier*



## VEIBRUKERNE SKAL HA GOD INFORMASJON

**Veibrukerne har krav på god og korrekt informasjon om vei- og føreforhold.**

Rask informasjon fra veimyndighetene til trafikantene om vei- og føreforhold er av avgjørende betydning for å sikre best mulig fremkommelighet, lavest mulig klimautslipp og høyest mulig trafikksikkerhet. Veibrukerne må få informasjon om smarte veivalg, hvilken rute som er raskest og sikrest fra A til B. Trafikantene har rett til informasjon om faktisk veistandard, planlagte og igangsatte utbyggings- og vedlikeholdsprosjekter på veinettet.

Informasjon fra veibrukerne til myndighetene er viktig for å gi Statens vegvesen beskjed om hva veibrukerne mener om standarden på veiene, om vedlikeholdsbehov, sikkerhetsutfordringer, og ikke minst den generelle tilfredsheten med det transporttilbudet veien representerer.

### TRAFIKKVEKSTEN SKAPER BEHOV FOR MER INFORMASJON

Siden begynnelsen av 1980-årene er det samlede trafikkarbeidet tredoblet. Selv om mange veistrekninger er forbedret siden den gang, oppstår det ofte lange køer på de mest trafikkerte veiene. Kjøkjøring betyr tidstap, økte kostnader og ergrelse for næringsliv og privatpersoner, og klimautslippet fra veitrafikken øker også.

Med dagens bevilgninger tar det lang tid å bygge ut kapasiteten på de mest trafikkerte veiene, og på enkelte strekninger vil det antakeligvis ikke være mulig å bygge seg ut av kjøproblemer i rushtiden. For å redusere skadevirkningene av for liten kapasitet på veiene, må det etableres reell tid informasjonstjenester som



Statens Havarikommisjon for Transport tilrår at Statens vegvesen tilrettelegger for lett tilgjengelig og oppdatert trafikantinformasjon om vind- og førerforhold på E6 over Dovrefjell spesielt, og andre fjelloverganger generelt." *SHT Rapport/vei 1/2009*



umiddelbart kan varsle trafikantene om køer og andre hindringer i trafikken slik at de verste flaskehalsene kan unngås.

#### **VÆRET SKAPER VANSKELIGE SITUASJONER**

Omskiftelige vær- og føreforhold skaper vanskelige kjøreforhold. Mye regn og snø gir store trafikale utfordringer, særlig på de veiene der trafikkarbeidet er størst. Store snømengder på fjellet kan bety stengte veier eller kolonnekjøring. Sterk vind kan medføre vanskelige kjøreforhold for både små og store kjøretøy. Statens havarikommisjon for transport (SHT) slo fast i sin rapport fra januar 2009 at Statens vegvesen har et særskilt ansvar for å informere trafikantene så raskt som mulig om vanskelige kjøreforhold, ikke bare ved store nedbørsmengder, men også ved vanskelige vindforhold. I en ulykke på Dovrefjell i slutten av 2006 havnet en buss utenfor veien på grunn av glatt veibane

og meget sterke kastevinder. SHT konkluderer at veien burde ha vært stengt, og trafikantene burde vært varslet om de vanskelige kjøreforholdene.

#### **MYNDIGHETENE MÅ INFORMERE**

Veimyndighetene kan etablere en mer aktiv meldingstjeneste for vei- og føreforhold, slik at det er mulig å gi trafikantene sanntidsinformasjon om vanskelige strekninger.

Dagens veimeldingstjeneste fungerer ikke alltid godt nok. Det vet de som bruker den. Statens vegvesen kan ta i bruk tilgjengelige, elektroniske hjelpemidler for å bedre situasjonen. Det er i dag mulig å varsle trafikantene gjennom GPS, elektroniske skiltssystemer, trafikkmeldinger på radio og SMS, eller en kombinasjon av disse.



### TRAFIKANTENES SYNSPUNKTER ER VIKTIGE

Det gjennomføres i dag årlige tilfredshetsmålinger blant norske veibrukere. Det er Statens vegvesen som står bak disse undersøkelsene, som gjennomføres over hele landet. Resultatene fra disse undersøkelsene offentliggjøres sjelden. Det er en praksis som må endres.

Alle tilbakemeldinger fra trafikantene om tilstanden på norske veier, og brukernes tilfredshet med vei- eller driftsstandarden, må kommuniseres tilbake til veibrukerne årlig. I tillegg må Statens vegvesen gi veibrukerne informasjon om hva de vil gjøre, ut fra de tilbakemeldingene trafikantene har gitt dem. Veibrukerne må kunne forholde seg til kun ett kontaktpunkt hos Statens vegvesen.

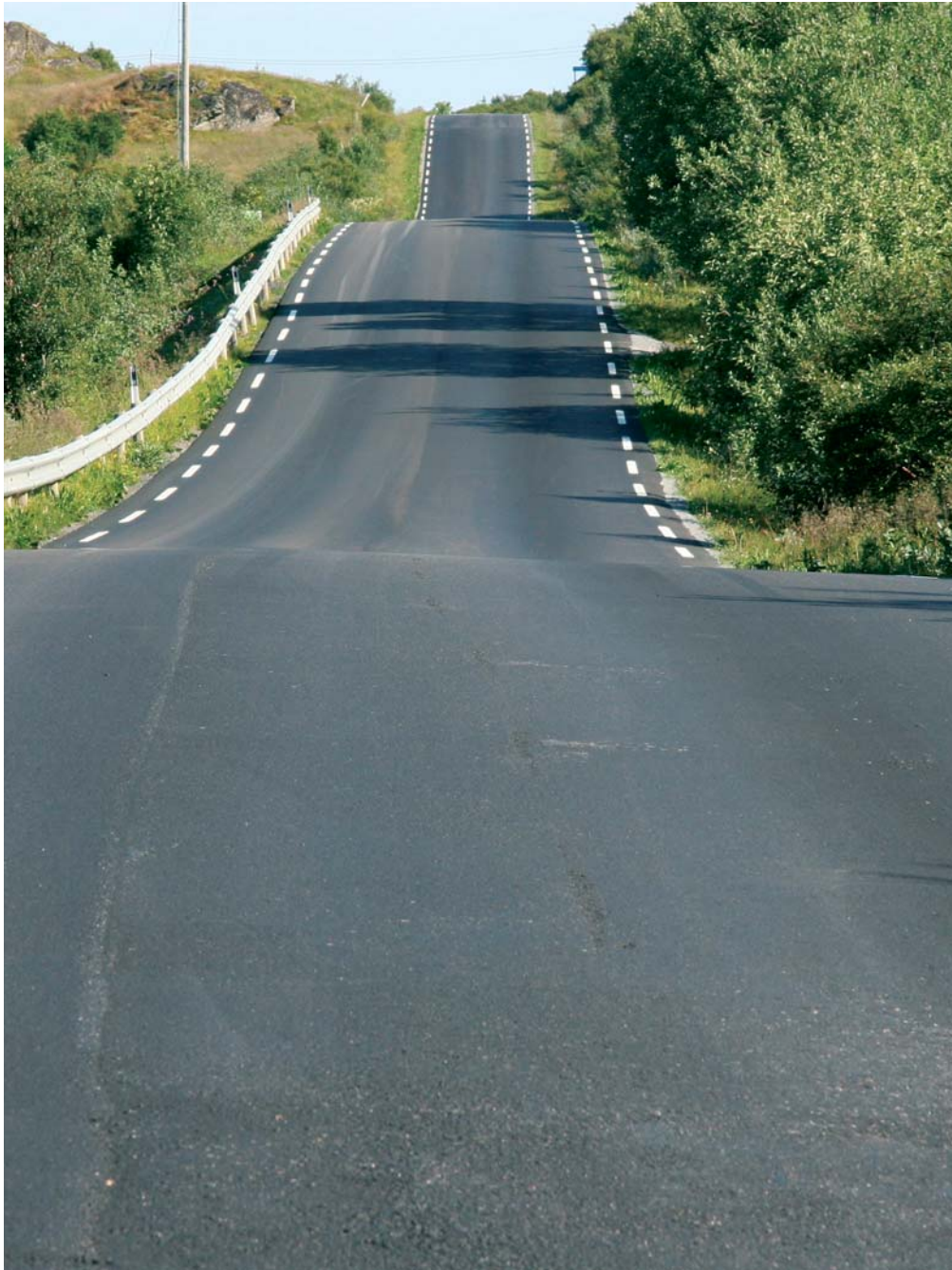
Gjennom direkte kommunikasjon, samt massemedia, må veibrukerne

- Få vite om det ene kontaktpunktet for all veginformasjon hos Statens vegvesen (ring 175 eller slå opp på [www.175.no](http://www.175.no))
- Få informasjon om hva de kan forvente og hva de ikke kan forvente
- Få tilbakemeldinger fra offentlige brukerundersøkelser
- Få informasjon om hva veibrukerne klager på
- Få informasjon om hva veimyndighetene vil gjøre med klagen på kort og lang sikt
- Få informasjon om strategier og prioriteringer



**VEIVALG 2009 –  
VALGKAMPALLIANSE  
FOR GODE VEIER**





**Veivalg 2009 sekretariat:**  
Opplæringsrådet for Veitrafikken  
Drammensveien 97  
Postboks 2700 Solli  
0204 Oslo  
Telefon 24 11 12 30  
[www.ofv.no](http://www.ofv.no)

**VEIVALG 2009**