



## Statens vegvesen

### Pressemelding

Telefon: 02030

Vår dato: 2012-02-29

#### Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023:

## - Vegnettet i hele landet må rustes opp

**Veksten i byene skaper et sterkt økende transportbehov. Driften og vedlikeholdet av riksvegnettet må styrkes samtidig som vegnettet i regionene og mellom byene må bygges ut. – Vi må også bruke betydelige midler for å ta igjen for manglende vedlikehold, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.**

Vegdirektøren har ledet arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan for 2014-2023, som ble overlevert til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet onsdag.

#### Utfordringene

Innenfor veg og vegtransport er de største utfordringene:

- Den sterke trafikkveksten i byene. Trafikkveksten må tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing. Infrastruktur for kollektivtrafikk må derfor bygges ut samtidig med en sterk satsing på gang- og sykkelveger
- Bygge et godt vegnett som styrker regionene og binder landet sammen
- Nedgangen i drepte og hardt skadde i trafikken skal fortsette. Målet en halvering de neste 10 årene
- Betydelig styrking av drift og vedlikehold av vegnettet
- Ta igjen forfall
- Sørge for at vegnettet er robust nok til å motstå klimaendringer
- Redusere klimautslippene og ivareta kravene til miljø og universell utforming

#### Mer til drift og vedlikehold

Mer trafikk, høyere krav fra brukerne og mer teknisk kompliserte veganlegg betyr at driften krever mer og gir høyere vedlikeholdskostnader. Samtidig viser nye beregninger at de løpende vedlikeholdskostnadene er høyere enn tidligere beregnet. For lite vedlikehold over mange år har ført til delvis nedslitt vegnett. Deler av dagens infrastruktur er heller ikke robust nok til å motstå påkjenningene fra et villere og våtere klima. Mange vegstrekninger må derfor gis en kraftig opprusting.

- Alt i alt krever dette at det framover avsettes betydelig mer penger til drift og vedlikehold og midler til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet. En gjennomgang av vedlikeholdsbehovet for bruer og tunneller, viser at det også er et stort behov på fylkesvegnettet, sier Gustavsen.

### **Byenes utfordringer**

Det blir en sterk befolkningsvekst i Norge, og mesteparten av økingen kommer i byområdene. Det gir transportvekst i byer og omkringliggende kommuner i de kommende årene. Denne trafikkveksten må tas av kollektivtransport, sykling og gåing. Utfordringene blir størst i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

Staten må gå inn med øremerkede tilskudd til "bypakker" for å møte behovet for en betydelig styrket kollektivtransport, samtidig som byene og de omkringliggende kommunene må bidra med en arealpolitikk som bygger oppunder kollektivtrafikk, sykling og gåing. Byene må også bidra med restriksjoner på bilbruk for eksempel gjennom tidsdifferensierte bompenger og en restriktiv parkeringspolitikk.

### **Under 100 trafikkdrepte**

I 2011 var tallet på drepte på norske veier det laveste på 58 år med 169 trafikkdrepte. Neste etappemål er å komme under 100 trafikkdrepte og under 400 hardt skadde ved utgangen av NTP-perioden.

- Trafikksikkerhet er og vil fortsatt bli jobb nummer 1. Investeringer i vegbygging, midtrekkverk og fysiske tiltak for myke trafikanter skal sammen med trafikkopplæring, håndheving av regler og sikrere biler bidra til videre nedgang i trafikkdøden. Videre utbygging av møtefrie veier er nødvendig for at tallet på drepte og hardt skadde fortsatt skal reduseres. På en del strekninger kan vegens sideterreng utformes for å dempe virkningene av utforkjøringer. Målet krever en stor innsats på hele vegnettet av Vegvesenet, fylkeskommuner og kommuner, sier Gustavsen.

Statens vegvesen legger også opp en forsterket satsing inne trafikant- og kjøretøyområdet. Økte og bedre kontroller og mer omfattende tilsyn vil bidra til bedre trafikksikkerhet sammen med bruk av ITS og førerstøttesystemer og bedre føreropplæring. Flere selvbetjeningsløsninger vil også bedre servicen til publikum.

### **Viktige klima- og miljøutfordringer**

Vegtransport er den største kilden til klimautslipp, den største kilden til NO<sub>x</sub>-utslipp og forårsaker 85 prosent av støyplagene. Transportsektoren står for utslipp av om lag 17 millioner tonn CO<sub>2</sub>, noe som utgjør en tredel av de samlede klimagassutslippene. Vegtrafikken står alene for om lag 10 millioner tonn CO<sub>2</sub>.

- Det er ikke realistisk at den totale transporten i Norge reduseres. Selv om vi lykkes med å overføre så mye gods som mulig til sjø og bane, må vi regne med fortsatt økning i næringstransportene på veg. I distriktene er det få alternativer til privatbil. Det er derfor viktig å sette inn kraftige tiltak i byer og pressområder for å unngå vekst i biltrafikken. I enkelte byområder må biltrafikken reduseres for å bedre den lokale luftkvaliteten, sier Gustavsen.

### **Binde sammen landet**

- En satsing på utbygging av jernbane og veier er viktig for å skape større og kraftige bo- og arbeidsmarkedsregioner. Gode kommunikasjoner er avgjørende for å sikre bosetting og utvikling i hele landet, og for å få en effektiv transport mellom regioner, byer og landsdeler, sier vegdirektøren.

Han sier også at det er nødvendig å fortsette arbeide med å sikre skredutsatte veier. Både hensynet til de som må bruke skredfarlige veier, og sterkere og oftere ekstremvær, gjør at det må settes inn en stor innsats for å trygge skredutsatte veier.

### Rammene avgjør

Mulighetene for utbygging vil være avhengig av midlene som stilles til disposisjon.

Brukerfinansiering i form av bompenger vil variere med de statlige midler som bevilges. Dersom staten i ti-årsperioden bevilger 30 milliarder kroner (planteknisk ramme, som er en videreføring av dagens bevilgningsnivå) til investeringer i ”store riksvegprosjekter” og skredsikring, viser beregninger at bompenger kan bidra med ytterligere 34 milliarder kroner. Dersom staten i bevilger 77 milliarder kroner (+45 prosent-rammen), viser beregninger at bompenger kan bidra med 81 milliarder kroner.

– I +45-rammen kan vi få et godt riksvegnett i løpet av 30 år. Med rammer utover dette er det mulig å bygge ut et godt riksvegnett i løpet av 20 år. Det vil kreve mer effektiv og raskere planlegging. Et nytt planregime må vurderes. Det er også nødvendig å legge til rette for økt konkurranse og effektiv produksjon. Ikke minst er det avgjørende med en langsiktig og forutsigbar finansiering, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

\*\*\*

### Kontaktperson:

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen treffes via  
kommunikasjonsdirektør Sissel Faller, telefon: 900 86 155

Forslaget til Nasjonal transportplan og etatenes pressemateriell ligger på: <http://www.ntp.dep.no/> og på etatenes nettsider

#### Fakta

Etatens forslag til NTP for perioden 2014 – 2023 vil blant annet innebære:

Med dagens bevilgningsnivå vil det bli åpnet **150 km** ny firefelts veg og **270 km** to-/trefelts veg med **midttrekkverk**. Med økte bevilgninger (+ 45 prosent) vil det bli åpnet **440 km** ny firefelts veg og **470 km** to-/trefelts veg med midttrekkverk, til sammen 910 km møtefri veg. Det samlede behovet for møtefri veg ved inngangen til tiårsperioden 2014-2023 beregnes å være 1850 km veg.

På dagens bevilgningsnivå vil det bli lagt til rette for gåing og sykling langs 300 km av riksvegnettet. Med økte rammer (+ 45 prosent) vil det bli bygget 580 km gang- og sykkelveg. Det totale behovet for tilrettelegging av gang- og sykkelveger på riksvegnettet er beregnet til 1700 km.

Det vil koste i størrelsesorden 25–40 milliarder kroner å ruste opp vegnettet der det har forfalt. Forfallet kan tas igjen i løpet av 20 år med dagens bevilgningsnivå, men med økte rammer vil dette kunne skje på 15 år.