

Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

Innspill til utredning av organisering av veisektoren

Vi viser til pressemelding om organisering av veisektoren, med henvisning til Hurdalsplattformen, som fastslår at *«regjeringen vil utrede hvordan utbygging, drift og vedlikehold av veier skal organiseres med bakgrunn i at stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging.»*

Dette innspillet kommer fra Næringsforeningen i Kristiansandsregionen, som organiserer over 1100 bedrifter i vår region.

På Agder har vi med stor glede sett hvordan Nye veier fullstendig har endret både tempo, standard og ikke minst realisme i utbygging av ny motorvei gjennom fylket. Vi vil derfor i all hovedsak rette blikket mot Nye veier, som har vært en ubetinget suksess for landsdelen, både for de som bor her og for næringslivet. Veiene har blitt tryggere og bo- og arbeidsmarkedet har blitt større. Det siste er særdeles viktig i en region med 5-6 prosent av landets innbyggere.

Konkret til formuleringene i Hurdalsplattformen der man frykter mindre sammenhengende utbygging og fare for økte kostnader og mer fragmenterte fagmiljøer. På Agder kan vi enkelt se forskjellen før og etter Nye veier:

- Vi har aldri opplevd en mer sammenhengende utbygging enn etter Nye veier kom. Med dette kommer solide besparelser for samfunnet, fordi man får bygget rasjonelt og fremtidsrettet der veien er dimensjonert for de neste 70 år. Et godt eksempel på dette er strekningen Kristiansand-Ålgård der utbyggingen skjer sammenhengende på lengre strekninger, slik at utbyggeren kan velge de traseene som er mest rasjonelle. Tar man utgangspunkt i E39 fra Kristiansand og vestover, så er kontrasten mellom utbygginger etter årtusenskiftet under det gamle vei-regimet og traseen som Nye veier har bygget ut og skal gå i gang med, slående. Den nye veien vi får med Nye veier er sammenhengende og skaper en større region med et mer attraktivt bo- og arbeidsmarked.



- Motsetningen til dette er den stykkvise og lite fremtidsrettede utbyggingen vi hadde tidligere. Rett nok styrt av kun en aktør med et fagmiljø – Statens vegvesen – men utbyggingene hadde lite effekt:
 - Ny fire-felt fra Songdalen grense og til Tangvall i gamle Søgne kommune. Traseen ble bygget ut i to omganger og hadde i realiteten ingen effekt, fordi veistrekningene i begge ender fortsatt hadde to felt. Lokalt ble den korte firefelten bare døpt “busslomma”.
 - Ny vei gjennom Kvinesdal, med ny tunnel og bru. Allerede på åpningsdagen måtte daværende samferdselsminister svare på spørsmål fra pårørende etter en dødsulykke på E39, om hvorfor man bygget en ny vei med så dårlig standard og kun to felt.
 - Resultatet ser vi nå: Busslomma i Søgne og “den nye veien” i Kvinesdal blir lokalveier.
 - Det kan være verd å notere seg at utbygging etter gammel metode, der man tok korte veistrekninger av gangen, ville tatt langt mer landsbruksjord i Søgne – der mye av regionens beste landsbruksjord befinner seg – sammenlignet med dagens løsning der Søgnetunnelen sørger for at trafikken går forbi landsbruksarealene. Dette er mulig fordi man planlegger langt av gangen.

Statens vegvesen innvender at de også kunne gjort det samme. Men dette handler ikke bare om penger, men også om en kultur for å se nytt på utbygging av infrastruktur. Vi har ingen tro på at veivesenet ville vært i stand til å utfordre så mange etablerte sannheter om veibygging som Nye veier har gjort. Nye veier har vært systematisk i sin nytenkning på dette området. Samhandling med entreprenør er et eksempel, og som veivesenet nå prøver seg på iblant annet Gartnerløkka-prosjektet. Etter at Nye veier viste at dette er mulig. Strekningen Ytre ringvei i Kristiansand trodde ingen var realistisk å få finansiert på svært lang tid, da kostnaden var så høy. Bakgrunnen for dette var grunnforhold som gav en lang trase rundt byen. Det viste seg at man i realiteten aldri hadde foretatt grunnboringer i elva Otra for å se om det var mulig med en kortere og langt rimeligere trase. Dette fikk Nye veier utført og en kortere trase viste seg mulig. Nå har strekningen gått fra å være lite lønnsom til å bli blant de beste i Nye veiers portefølje. Dette er mulig på grunn av:

- Etablert kultur i Nye veier til å sette folk uten forhistorie i prosjekt til å se på planene med nye øyne. Etablerte sannheter fra tidligere, blir ikke premiss for hvordan man skal jobbe videre. På den måten blir innsparinger mulig.
- Konseptet med å gi Nye veier prosjekter som de må optimalisere til de er klare, gir store besparinger for staten og gjør det mulig å bygge prosjektene som er klare. Denne metoden har også gitt lokalpolitikere og lokalsamfunn en viktig voksenopplæring i at man ikke kan få alt man ønsker når staten betaler, men gjennom kompromisser blir ikke bare en plan vedtatt – spaden blir rent faktisk satt i jorden i overskuelig fremtid.



- o Vi er klar over at lokalpolitikere synes det i starten er fremmed å måtte være med på flere runder der prosjektene optimaliseres. Vi mener som nevnt at dette er en viktig voksenopplæring av lokalpolitikere. Målet med en stamvei er – utover å binde landet sammen – blant annet å skape større bo- og arbeidsmarkeder samt øke trafikksikkerheten. Målet er ikke at staten skal betale for alle gode ønsker som lokalpolitikere har for akkurat sitt område. Når innspillene kommer fra kommunene, er det ofte svært fordyrende tiltak, alt fra krav om ekstra avkjøringer til overdimensjonerte viltoverganger. Vi sier ikke at politikere ikke skal ha innflytelse i egen kommune, men først med Nye veier har vi sett at en aktør kan få lokale folkevalgte til å reelt diskutere hva man virkelig trenger. Man får se en troverdig sammenheng mellom lokale vedtak og realismen i at en veistrekning bygges ut ved at kostnader kuttes og samfunnsnyttens av en strekning øker. Tidligere ble dette samspillet tilslørt, fordi lokale ønsker og veivesenets krav ofte førte til veistrekninger som ble svært kostbare, selv etter meglings hos statsforvalteren og i noen tilfeller avgjørelse i departementet. I denne prosessen var det ikke på noe tidspunkt klart om veien noen gang ville bli bygget; man kranglet i realiteten om en kostbar vei som kanskje ville se dagens lys en gang i fremtiden. Slik Ytre ringvei lunge så ut til være.

Ikke fik det som virker

Vi vil på det sterkeste fraråde å skru klokken tilbake i veipolitikken, slik vi frykter regjeringen kan ende opp med etter denne innspillsrunden. Agder er blant stedene i Norge som fikk større utbygginger fra Nye veier først. Vi har sett effekten, mens andre steder i landet fortsatt har til gode å erfare hvordan det nye samspillet virker:

- Ikke bare har vi fått veier vi aldri hadde trodde ville bli en realitet, men vi har som samfunn lært mye om samspill for å nå felles mål: bedre infrastruktur. Samspillet er selvsagt med Nye veier, men også kommuner og organisasjoner mellom. Det er enklere å diskutere løsninger når man vet at kompromisser gjør at en vei kan realiseres. Det har også gitt nye samarbeidsformer mellom kommuner i Agder, slik at man kan se områder og behov i sammenheng.

Historisk er ikke norsk veipolitikk noen eksportvare. Små strekninger er bygget ut etter at folkevalgte har fått hils hjem fra Løvebakken. I Europa har man tenkt større og latt fagfolk få en tydelig rolle. Resultatet fra tidligere utbygginger i Norge er svingete veier som vanskelig lar seg utbedre til moderne standard. Vi har brukt mye penger på å oppnå lite. I en fremtid der statsfinansene er under press kan vi ikke gå tilbake til gamle løsninger vi vet ikke fungerer. Vi har også sett at store statlige organer som Statens vegvesen trenger å bli utfordret i sitt tenkesett. Sannsynligvis er det like stort potensial for nyteknisk innen utbygging av jernbane, der store byråkratier ikke evner å fornye seg uten at de blir utfordret av ny kunnskap. I næringslivet vet man at flere aktører er bra: man ser til hverandre og lærer av beste praksis.



Som nevnt er store deler av eksisterende vei i Norge umoderne. Forslaget fra bla Naturvernforbundet om å utbedre disse til litt bredere og 2/3-felt, er mer av den gamle, kostbare medisinen som ikke virket. Vi kan ikke sammenligne med Sverige som har langt bedre veier å ta utgangspunkt i når de skal utbedre.

Da sitter vi igjen med at vi mange steder må legge nye stamveier i nytt terreng. Skal det først bygges, er forskjellen mellom en ny, moderne 2/3-felt og en smal firefeltsvei, svært liten. Vi er åpne for at man ser på veinormalene og kan vurdere at blant annet deler av strekningen Kristiansand-Ålgård får for eksempel 100-sone og en såkalt smal fire felt. Dette kan gi besparelser. Men vi vil på det sterkeste advare mot å redusere ytterligere på standarden og farten, da dette vil gi utbygginger som i langt mindre grad knytter regionen sammen og styrker distriktenes konkurransekraft. Da ender man fort opp med veier som må utbedres etter få år.

Nye veier har fått kritikk for miljøregnskapet i sine utbygginger. Vi vil minne om at det er staten som styrer mandatet for selskapet. Vi ser for eksempel at selskapet i nye prosjekter, vektlegger dyrket mark og landskapshensyn langt mer enn i tidlige prosjekter, der ren samfunnsnytte i større grad skulle vektlegges.

Staten har tilstrekkelig kontroll med selskapet, og trenger ikke "å ta tilbake styringen" slik enkelte har tatt til orde for: Politikerne har kontroll både over mandat og hvilke traseer som ligger i porteføljen. Armlengdes avstand som tillater eksperter i dialog med lokalsamfunn om gode løsninger som gjør utbygginger mulige, er noe sentrale politikere ikke bare bør akseptere, men applaudere, da det aktiviserer kommuner og regioner i Norge på en måte vi ikke har sett før. Eller for å si det på en annen måte: Se til Agder når dere skal utrede dette videre. Kom gjerne på besøk.

For mer info, kontakt næringspolitisk leder Roar Vigeland Osmundsen, 412 44 323, roar@nikr.no.

Kristiansand 10. august 2022

Trond M. Backer

Adm. dir