

Høring: Representantforslag om eit statleg vedlikeholdsprogram for fylkesvegnettet - Dokument 8:119 S (2017-2018)

TSF ønsker et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesvegnettet velkommen.

TSF ønsker samme krav til sikkerheten på våre fylkesveger som på riksvegene, jfr. vegnormalene.

Derfor ønsker TSF at en vedlikeholdsplan skal innehold:

Alle fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal innen 1. januar 2024 oppfylle gjeldende krav for utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver, samt nødvendig utbedring av terrenget langs veien der det ikke er siderekkeverk.

TSF opplever at fylkeskommunene har gjort sitt beste med det ressursgrunnlaget de har hatt til rådighet. Gitt fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom synes det imidlertid å være lite realistisk at et fornyelsesprogram vil gi betydelig effekt uten økonomisk bidrag fra statlig hold.

Fylkesvegene må ikke bli redusert til et annenrangs vegnett, med store forskjeller i skaderisiko og framkommelighet sammenlignet med riksvegene.

Trafikksikkerhet og framkommelighet

Det har over tid gradvis oppstått et betydelig forfall på fylkesvegnettet. Dette er et resultat av flere forhold, men hovedsakelig skyldes det at omfanget av vedlikeholdstiltak ikke har vært tilstrekkelig for å opprettholde tilstandsnivået på et akseptabelt nivå. Det har ikke vært avsatt nok midler til vedlikehold på de årlige budsjettene til å forhindre at forfallet stadig har økt.

Forfall kan påvirke både trafikksikkerhet og framkommelighet, samt at det er dårlig økonomi for eieren av vegen å la tilstanden bli så dårlig at det krever mer omfattende og dyrere tiltak for å reparere dem.

Trafikksikkerhet på fylkesvegnettet

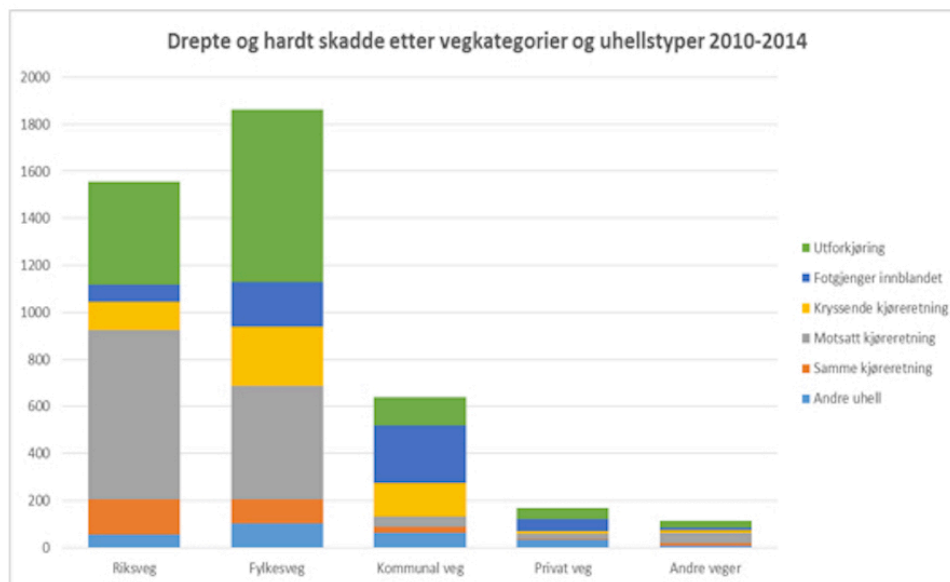
Om lag 43 prosent av de som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skyldes ulykker på fylkesvegnettet. Sikkerhetsstandarder på fylkesvegnettet er mange steder lav, og den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er om lag 50 prosent høyere enn på riksvegnettet.

Utforkjøringsulykker er den største utfordringen på fylkesvegnettet, med om lag 38 prosent av de drepte og hardt skadde. Disse ulykkene skjer spredt, og ofte på veger med lav trafikk. Det er behov for en systematisk gjennomgang av fylkesvegnettet, med sikte på å gjennomføre utbedringstiltak som reduserer risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker.

Om lag 25 prosent av de drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet blir drept eller hardt skadd i møteulykker. Det er behov for midtrekkverk på strekninger med fartsgrense 70 km/t eller høyere der gjennomsnittlig årsgjennomsnittlig trafikk samtidig er over 6 000 kjøretøyer. Et grovt overslag basert på dagens trafikkmengde viser at dette gjelder om lag 300 km fylkesveg. Med gjeldende prognoser for trafikkvekst vil behovet øke til om lag 500 km i 2030. På mange strekninger kan forsterket midtoppmerking være et aktuelt midlertidig tiltak for å redusere antall møteulykker. Dette må ikke bli et permanent tiltak, men et midlertidig tiltak i påvente av at det bygges møtefri veg på strekningen.

TSF mener transportetatens omtale av fylkesvegene i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018-2029 gir grunn til bekymring for den videre utviklingen av dette vegnettet. Per 2015 har kun om lag 50 prosent av fylkesvegnettet tilfredsstillende dekketilstand.

Hvor skjer ulykkene med drepte og hardt skadde?



Kilde: Grunnlagsmateriale til stortingsmelding om trafikksikkerhet 2016

23.08.2017

Veisikringskonferansen

Transportetatene anslår i grunnlagsdokumentet til NTP at fylkeskommune vil ha en underfinansiering av vegdrift og vedlikehold på opptil to milliarder kroner årlig fram mot 2029.

Trafikksikkerhet er et sentralt element innen drift og vedlikehold. Det er viktig å samordne ulike prosesser for å sikre ønsket standard med hensyn til trafikksikkerhet. Eksempler på dette er at utbygging av forsterket midtoppmerking og utbedring eller oppsetting av rekkverk utføres samtidig med at det legges nytt vegdekke.

Fotgjengere og syklister

Tilgjengelig kunnskap om virkninger på ulykker må veie tungt ved valg av tiltak overfor fotgjengere og syklister. Mange ulykker med fotgjengere og syklister skjer uten at motorkjøretøy er involvert. Risikoen for slike eneulykker og eksempelvis møteulykker med sykkel eller med sykkel/fotgjenger, påvirkes i stor grad av fysisk utforming av infrastrukturen og av standarden på drift og vedlikehold. Kunnskap om risikofaktorer er nødvendig for å sikre målretting av dette arbeidet.

VEDLEGG:

Framtidig behov for midler til drift og vedlikehold på fylkesvegnettet

Det er beregnet et behov for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet på 129 mrd. 2016-kr for hele NTP perioden 2018-2029. Det er da forutsatt at utskifting av hvelv, ventilasjon og belysning i tunneler (om lag 5 mrd. kr) dekkes over vedlikeholdsposten, og ikke over investeringspostene slik som i dag. Tall fra Statistisk sentralbyrå (Kostra) viser at fylkeskommunene brukte 8,1 mrd. kr (2016-kr) på drift og vedlikehold av fylkesvegene i 2014. Beregningene har tatt hensyn til forventet trafikkøkning og er derfor ikke direkte sammenlignbare. Dette betyr likevel at det årlig er en underfinansiering på om lag 1,5–2 mrd. kr til drift og vedlikehold på fylkesvegnettet.

Vi ser også at Fylkeskommunene i dag har store utfordringer mht. prioriteringer av alle sine viktige oppgaver. Ett eksempel for å belyse dette: FORVALTNINGSREVISJONSRAPPORT fra Vestfold fylkeskommune «Vedlikehold av fylkesveger» i 2015 sier:

«I tilknytning til Nasjonal transportplan har Vestfold fylkeskommune fått tilført statlige ekstrabevilgninger for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Dette er ikke øremerkede midler, og fylkeskommunen har prioritert å overføre midler fra drift/vedlikehold til kollektivtrafikk. Revisor registrerer at overføringen foreløpig er tidsbegrenset frem til 2017, og antar at hvis fylkeskommunen fortsetter å overføre midler fra fylkesveg til kollektivtrafikk, så vil etterslepet øke.»

Trafikken på fylkesvegnettet er betydelig

Fylkesvegene har en viktig funksjon med å binde sammen kommuner og distrikter med det overordnede transportsystemet. Trafikken på fylkesvegnettet er betydelig, og utgjør om lag 35 prosent av samlet transportarbeid på vegnettet. Mange fylkesveger er bygget for en annen funksjon og trafikkmengde enn dagens, og det er et stort investeringsbehov på mange fylkesveger for å få dem oppgradert til å dekke dagens behov. Etterslep i vedlikehold og økte drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av endret klima krever også økte ressurser i årene som kommer.

Fylkesveiene utgjør med sine 44 000 km en svært betydelig del av det nasjonale veinettet. Standarden og framkommeligheten på vegene spiller en viktig rolle for næringsliv og persontrafikken i distriktene.

Omklassifisering av fylkesveger

Transportetatene sier at de ser at omklassifiseringen i 2010 ikke var fullgod når det gjelder å lage et statlig vegnett, og at kriteriet om riksvegtilknytning til alle byområder med mer enn 20 000 innbyggere ikke ble fulgt opp. Det er flere steder manglende riksvegforbindelse mellom viktige riksveger. I tillegg gjør vektleggingen av næringsinteressene det naturlig å omklassifisere noen veger. Transportetatenes forslag til overføring tar utgangspunkt i veger med betydelig næringstransport. I nord gjelder dette ofte fisketransporter, mens det i sør er mer blandet transport. Totalt innebar forslaget at 787 km fylkesveg omklassifiseres til riksveg.