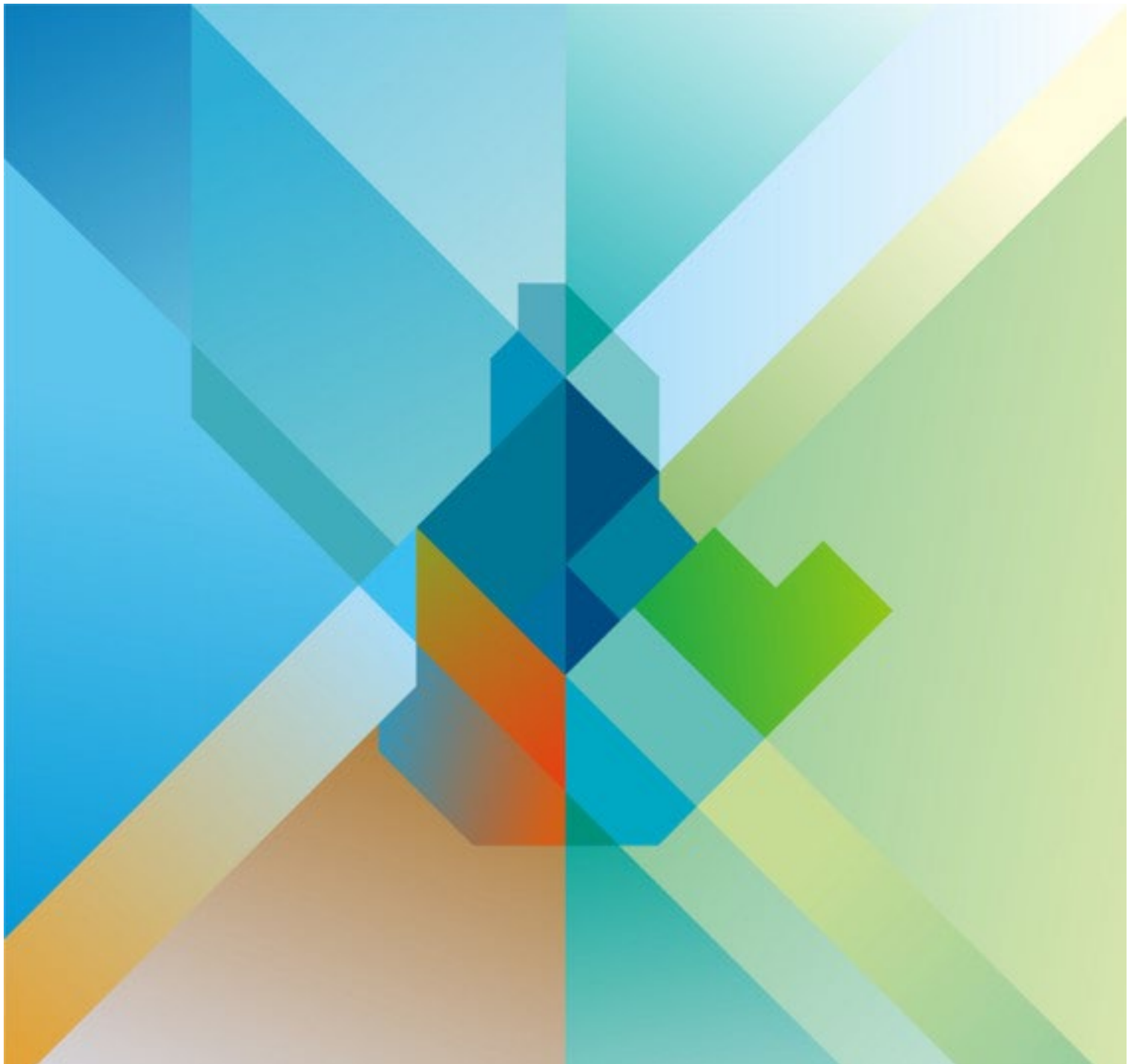


Vedlegg 13

Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033

Fagrapport om målkonflikter og prioriteringer



Innholdsfortegnelse

1.	Målkonflikter	3
1.1.	Hva mener vi med målkonflikter?	3
1.2.	Typer målkonflikter	3
1.2.1.	Kostnader og tidshorisont	3
1.2.2.	Arealbruk.....	4
1.2.3.	Klima og forurensning	7
1.3.	Strategier for håndtering av målkonflikter	7
1.3.1.	Fordele	7
1.3.2.	Avbøte.....	7
1.3.3.	Synergier.....	8
1.3.4.	Satsingsområder	8
1.3.5.	Overvåke.....	8
2	Mer for pengene.....	8
2.1	Ulike finansieringskilder	9
2.1.1	Bompenger	10
2.2	Bruke tilgjengelige midler smartere	11
2.2.1	Konkrete områder der en kan få «mer for pengene»	11
2.2.1	Kollektivtrafikk	12
2.2.2	Fylkesveger.....	12
3	Merverdi og samvirke.....	15
4	Internt i Agder fylkeskommune	15

1. Målkonflikter

1.1. Hva mener vi med målkonflikter?

Vi snakker om målkonflikter når innsats for å oppnå ett mål, direkte motvirker måloppnåelse av et annet mål. Mange målkonflikter handler om fordeling, der enkelte interesser prioriteres på bekostning av andre. Andre kan karakteriseres som enten-eller-målkonflikter, der realisering av en måloppnåelse fullstendig utelukker en annen.

Målkonflikter er vanlige, men vanskelige. Mål beskriver en ønsket utvikling innenfor et område. Det er dermed ikke snakk om å identifisere negativ utvikling, og unngå den, men om å lykkes med den gode utviklingen totalt sett. Vi må navigere på en slik måte at god samfunnsutvikling ivaretas, uten at vi samtidig hindrer andre ønskede sider ved den samme samfunnsutviklingen.

Det er behov for bevissthet omkring målkonflikter, og for strategier for å håndtere disse. Mangel på bevissthet og strategier fører til at målkonflikter håndteres der og da, og enkeltvis i hver beslutning. Følgene av det kan være at samfunnsutviklingen totalt sett ikke går i riktig retning. Målkonflikter innebærer at vi tidvis må nedprioritere enkelte områder, for å sikre at utvikling styres i ønsket retning. Se kap. 2.3 for strategier for håndtering av målkonflikter.

1.2. Typer målkonflikter

Fordi målkonflikter er vanlige, kan vi identifisere nesten uendelig mange eksempler. For å kunne arbeide med målkonflikter er det nødvendig å forenkle kompleksiteten. I avsnittene under er en rekke kjente målkonflikter innen mobilitet gruppert etter typer.

1.2.1. Kostnader og tidshorisont

Penger er en begrenset ressurs, og det er til enhver tid flere behov og ønsker, enn tilgjengelige midler. Når fylkeskommunen gjennomfører noe, er det noe annet som ikke lar seg gjennomføre, i det minste ikke samtidig. Målkonflikter knyttet til kostnader er i sterk grad knyttet til tid og kvalitet. Gode tiltak som ikke blir utført nå, kan likevel velges for gjennomføring seinere.

Forskning og utvikling vil i mange tilfeller innebære en økt kostnad på kort sikt, for å oppnå en gevinst og også økonomisk besparelse på lengre sikt. Investering i forskning og utvikling kan gi vesentlige gevinster og besparelser i fremtiden. Lene seg på annen forskning er utfordrende pga. differensiert vegnett (SVV har



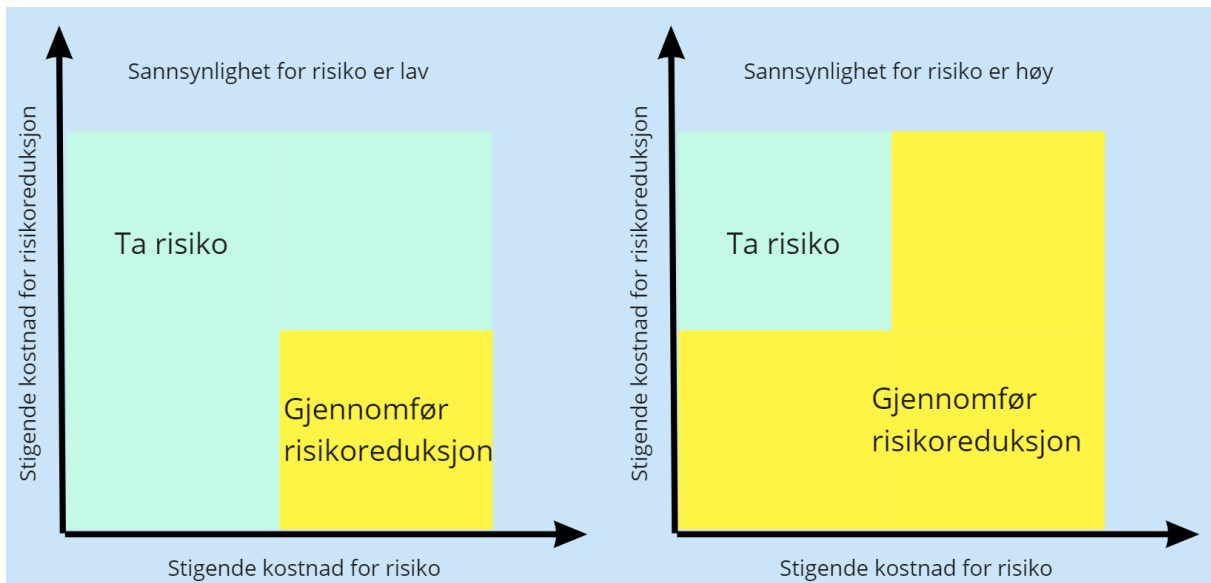
hovedveger med et helt annet bruksmønster og dermed et annet behov.)

Risiko kan ha en fremtidig kostnad. Dersom vi tåler en større risiko, kan det medføre besparelser her og nå, men økte kostnader i fremtiden. Dersom kostnaden i fremtiden er lavere enn kostnaden til risikoreduksjon her og nå, vil det være hensiktsmessig å ta risikoen. Vi må på den andre siden unngå risiko dersom kostnad til risikoreduksjon er vesentlig lavere enn risikoens fremtidige kostnad, særlig dersom sannsynligheten for risikoen er høy.

Det er dermed 3 faktorer som påvirker om vi bør ta kostnaden med å redusere risiko å, eller om vi skal ta risikoen, og heller ta kostnaden når/dersom risikoen inntreffer i fremtiden. Disse tre er:

1. Sannsynlighet for at risikoen vil inntreffe
2. Størrelsen på kostnad til risikoreduksjon (risiko reduserende tiltak)
3. Størrelsen på kostnad for risikoen (kostnad dersom risiko-hendelsen inntreffer)

Figuren under viser under hvilke forhold vi bør velge risikoreduksjon og det å ta risiko.

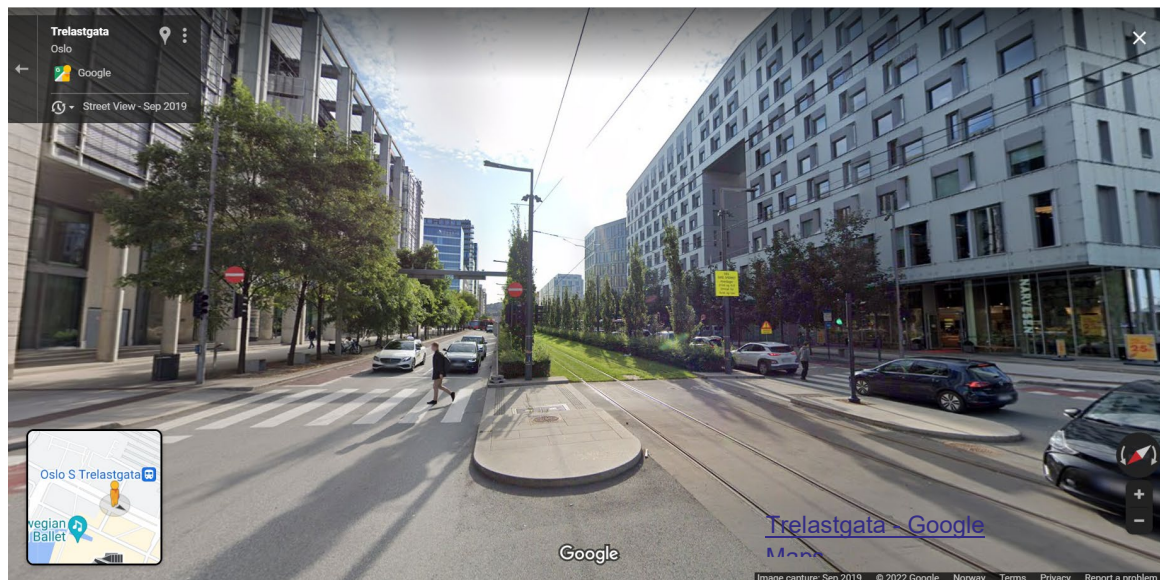


Figur 1 Forholdet mellom når vi skal utføre risikoreduksjon, og når vi skal ta risiko. Kilde: Agder fylkeskommune (2022).

1.2.2. Arealbruk

Areal er en begrenset ressurs. For samferdselstiltak og -prosjekter vil målkonflikter innen arealbruk havne i to kategorier; den ene typen målkonflikter handler om prioritering av en gruppe, fremfor en annen. Areal til gående er ikke samtidig areal til kjørende (i de fleste tilfeller). Den andre gruppen målkonflikter handler om at infrastruktur til mobilitet krever areal som da ikke samtidig kan vernes eller bevares mot nedbygging. Naturområder og jordbruksareal er utsatt for nedbyggingspress, delvis forårsaket av utbygging innenfor mobilitet.

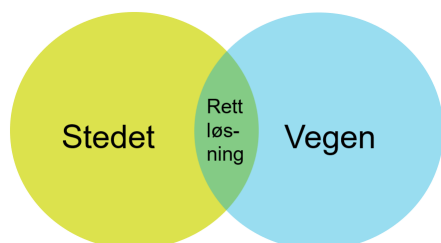
Gode mobilitetsløsninger bruker i mange tilfeller mye areal. Separering av ulike trafikantgrupper gir god fremkommelighet og god trafiksikkerhet, men innebærer at «tverrsnittet» på samferdselsåren blir stort. Dronning Eufemias gate i Oslo har egne felt for trikk, for de kjørende, for syklister og for de gående. Inkludert grøntrabatter er tverrsnittet 43 m bredt.



Figur 2 Gatebilde fra Dronning Eufemias gate i Oslo. Kilde: www.google.com (2022)

I byer og tettsteder med høy arealutnyttelse vil målkonflikter vanligvis dreie seg om prioritering av en gruppe trafikanter foran en annen, eller et alternative utbyggingsformål. I landlige- eller naturområder vil målkonflikten gjerne dreie seg om bevaring av natur eller jordbruks/skogbruksareal. I forsteder, bygder, mindre tettsteder, og spredtbygde områder kan avveiningene være like utfordrende, når areal til samferdselsanlegg går inn i hager, parker, nærmiljøanlegg, friluftslivsområder osv.

For å kunne ta bærekraftige valg i målkonflikter som dreier seg om areal, må «kompromisset» finnes i avveiningen mellom det konkrete stedet og vegens funksjon:



Stedet

Stedet kan ha kvaliteter og egenskaper som gir det høy, middels eller lav verdi. Verdien kan ligge i alternativ bruk (utbygging) eller i natur- eller jordbruksverdier. Desto høyere verdi stedet har, jo mer kan det tale for at vegen må vike. Det kan

innebære flytting vekk fra det verdifulle området, eller reduksjon i bredde/standard.

Vegen

Vegens funksjon sier noe om hvilken reisende/hvilken transport som bruker den, og hvilket volum av reisende/transport som skal benytte den. Funksjonen sier også noe om typen målpunkter vegen går mellom.

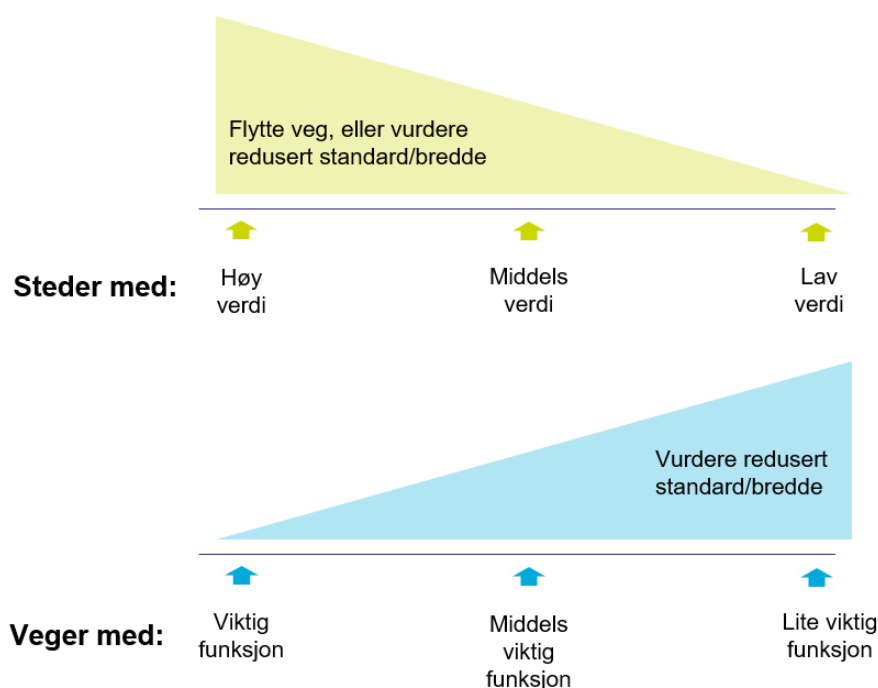
Avveining

Når ett av to må vike, er det nødvendig å utfordre vegens arealbehov. Det kan innebære redusert standard, og smalere løsninger. Krav til veganlegg baserer seg på kunnskap og erfaring, formalisert i håndbøker. En rekke reelle vegfaglige hensyn vil tale for at det er behov for (større) areal. Trafikksikkerhet, drift & vedlikehold – vintervedlikehold og snøopplag, overvannshåndtering, fremkommelighet for kollektiv, osv. Reduksjon av standard må komme som en følge av en grundig prosess med bred faglig vurdering.

Når avveininger skal gjøres kan vi si at:

- Jo høyere verdi arealene har, enten til bevaring eller alternativ bruk, i desto større grad bør det tas hensyn til det konkrete stedet. Det kan innebære flytting av veg, eller redusert standard/bredde.
- Jo viktigere funksjon vegen har, i desto større grad skal den sikres rett plassering og tilstrekkelig arealer.

I figuren under ser vi hvordan avveiningene kan gjøres, der enten stedet eller vegens funksjon får virke tyngst i avveiningene:



Konfliktnivået vil være høyest der stedet har svært høy verdi, og vegen har en svært viktig funksjon. I slike tilfeller vil man måtte nærme seg kompromisset ved en trinnvis avklaring. Først vil da lovverk og lovpålagte krav gjelde. Deretter retningslinjer, og videre nedover mot mål og føringer satt for det aktuelle prosjektet. For særlig krevende valg kan det være nødvendig med alternative løsningsforslag som avgjøres i politiske beslutningsprosesser.

1.2.3. Klima og forurensning

I tillegg på varig tap av natur gir nye veiprosjekter store klimagassutslipp de første årene, og på varig basis en viss økning i årlige utslipp (direkte og indirekte) som følge av flere veikilometer å vedlikeholde.

Agder fylkeskommune har en målsetning om 45 % reduksjon av klimagassutslippene i 2030. Samtidig er det et ønske om å tilrettelegge for næringsliv og økt fremkommelighet for bil. På Agder i dag planlegges det flere store veiprosjekter, både statlige veier som E18/E39, men også flere større nye fylkesveier i jomfruelig terreng. Avveiningen her blir kost/nytte i forhold til hvilke mål som er viktigst å oppnå både som region, men også nasjonalt og internasjonalt, både på kort og lengre sikt. Dette må synliggjøres både som helhet og i hvert enkeltprosjekt.

En annen avveining kan være bruk av salt på veiene som gir økt trafiksikkerhet, men samtidig forurensning av salt til bekker og vann. Er det noen steder hvor vi kan/bør kutte saltingen på grunn av miljøet, og således at trafiksikkerheten vurderes å være akseptabelt?

1.3. Strategier for håndtering av målkonflikter

1.3.1. Fordele

En måte å håndtere målkonflikter på er å sørge for en fordeling av måloppnåelse. Dette kjenner vi igjen i måten budsjetter og økonomiplaner omfatter en rekke ulike tiltak, som hver for seg sikrer måloppnåelse innenfor sine områder. Vi sprer investeringer utover, som hver på sitt hold gir gevinster.

1.3.2. Avbøte

Når en målsetting direkte motarbeides av tiltak for å oppnå et annet mål, kan det være aktuelt med avbøtende tiltak. Hensikten er da å redusere den negative virkningen, og på den måten redusere omfanget av målkonflikten.

1.3.3. Synergier

Synergier er på mange måter det motsatte av målkonflikter, der ett tiltak kan medføre måloppnåelse innenfor flere områder. I håndtering av målkonflikter kan synergier bidra til å veie opp for negative virkninger, ved at summen av positive virkninger økes.

1.3.4. Satsingsområder

En ambisjon om lykkes med alt, kan føre til at vi ikke lykkes med noe, eller at vi gjennom tilfeldigheter får en uønsket skjevhet i måloppnåelser. For å motvirke generell svak måloppnåelse og uønskede skjevheter i måloppnåelse kan tidsbegrensede satsingsområder bidra til bedre styring. Ved å beskrive satsingsområder for handlingsprogramperiodene kan fylkeskommunen bedre sikre at vi oppnår utvalgte mål. Og ved å gi en tidsramme for satsingen kan vi sikre rammer som ivaretar mulighet for kursendring, og satsing innen andre områder i overskuelig fremtid.

1.3.5. Overvåke

Både overvåke hva vi oppnår, måleindikatorer, og måle det vi motvirker av måloppnåelser. Lykkes vi, styrer vi i rett retning, er det behov for kursendring? Og er det slik at inkrementell tilnærming gjør at vi bommer på overordna mål, eller at nødvendige endringer går for seint? Agder fylkeskommune har et indikatorprosjekt hvor det er valgt ut viktige indikatorer på hele fylkeskommunens ansvarsområde. I tillegg er det årlige kostrapportering og en del nasjonale undersøkelser, som folkehelseundersøkelsen og UngData.

For å lykkes med bærekraftig og god mobilitet for alle har vi behov for å følge med på at innsatsen gir ønskede resultater og bidrar til måloppnåelse. Da må vi vite status ved planens begynnelse og hvilke mål vi skal oppnå ved prosjektets slutt.

2 Mer for pengene

Mange av målene i denne planen vil kreve betydelig med ressurser og midler for å bli gjennomført. Samfunnet og Agder fylkeskommune er ved siden av å gjøre de riktige tingene, opptatt av at en gjør tingene «riktig» eller smart. Sagt på en annen måte – det er et viktig mål å få mest mulig måloppnåelse for de midlene som puttes inn.

Plantemaet fokuserer særlig på hvordan en kan sikre mer veg for pengene og litt på de ulike finansieringsordningene som finnes i dag.

Agder fylkeskommune skal ha en forvaltning innen samferdselssektoren som er økonomisk bærekraftig og som gir størst mulig samfunnsnytte innenfor rammene for

virksomheten.

Samfunnsnyttene som samferdselssektoren kan bidra med er bedre mobilitet for alle brukergrupper innenfor nærings- og samfunnslivet i vår region. Dette skal skje på en rettferdig og bærekraftig måte der en i størst mulig grad unngår tap av natur- og miljøverdier.

Vegnormalene er et sentralt verktøy i planleggingen og byggingen av offentlige veger i Norge. Fylkeskommunens viktigste mulighet til å gjøre lokale tilpassinger er å søke fravik fra vegnormalene. Etter vegreformen har vegdirektoratet startet en gjennomgang av vegnormalene der en bl.a. foreslår mindre rom for faglig skjønn ved fravik-behandling og at vegnormalene får utvidet virkeområde.

Det å lage og opprettholde egne fylkeskommunale vegnormaler er svært ressurskrevende. Der er derfor mer hensiktsmessig å tenke seg standardiserte fravik fra vegnormalene og et samarbeid med andre fylkeskommuner for å få til dette.

2.1 Ulike finansieringskilder

Ulike interessegrupper har tradisjonelt hatt ulike prioritet når samfunnet fordeler sine ressurser til ulike tiltak. Generell framkommelighet for alle har hatt stor prioritet og det er bygget tusenvis av mil med nye veger rundt om i Norge etter annen verdenskrig. Et resultat av dette er at vi har mange tusen mil med smale fylkes- og riks- veger i landet. Denne politikken har vært avgjørende for bosettingsmønsteret slik vi kjenner det i dag.

I dag dreier vegpolitikken seg mer om bredere og mer trafikksikre motorveger, om veger til ny industri og i de største byområdene om å tilrettelegge for gange, sykkel og kollektiv. Myke trafikanter har tradisjonelt vært lavere prioritert enn motoriserte trafikanter. Tilgangen på begrensede budsjetter er en viktig forklaring på hvorfor dette har vært slik og til dels er slik også i dag. I de største byene finansieres den nye vegpolitikken med byvektavtale-politikken med bompenger, statlige og lokale midler.

Det finnes ingen standard for finansiering av nye næringsveger. Det er viktig at det vurderes og tas i bruk alternative finansieringsformer når nye veier skal bygges i dag. Om en ikke gjør dette vil det være lite midler igjen til øvrige vegformål og det vil være vanskeligere å ta vare på den vegkapitalen en allerede har.

Innfor samferdselssektoren er det flere kilder til finansiering av ulike vegtiltak. Gjennom inntektssystemet får fylkeskommunene overført sine rammetilskudd fra staten. Nivået på rammetilskuddet bestemmes ut fra en rekke demografiske faktorer som bl.a. antall innbyggere og lengden på fylkesvegnettet mv. Midlene brukes til investeringer, vedlikehold og drift av fylkesveinettet i fylket. Det snakkes i dag om et

betydelig vedlikeholdsetterslep innenfor vegsektoren. Mye av fylkesvegnettet i Agder er gammelt og slitt og er ikke tilpasset dagens krav og standarder. Dette er en utfordring som har vært der i en årrekke. Begrensede ressurser gjør at det må prioriteres strengt når fylkesvegmidlene fordeles på ulike tiltak og områder.

Det finnes også andre kilder til midler innenfor sektoren ved siden av rammeoverføringene. Der er ulike statlige ordninger som gir tilskudd til ulike formål, bla. belønningsmidler, korona midler mv. Bompengordninger til konkrete vegprosjekt er en annen viktig kilde til finansiering. Anleggsbidrag fra utbyggere bidrar til å finansiere nødvendig veginfrastruktur i forbindelse med en privatutbygging.

Det er viktig at fylkeskommunen bruker de ulike finansieringsordningene som finnes på en riktig og formålstjenlig måte. Om en ikke gjør dette vil en samlet sett få mindre midler til å utvikle vegene i fylket.

2.1.1 Bompenger

Bompenger er i dag en viktig finansieringskilde for nye vegprosjekt. Det finnes tre områder der bompenger brukes.

1. Bygging av nye vegstrekninger.
2. Bompengepakker for vegbygging i en geografisk avgrenset region.
3. Bypakker/byvekstavtaler i byområder der bompenger vurderes som et restriktivt trafikkdempende tiltak ved siden av å finansiere tiltak i bypakken.

Vegeier har ansvar for bompengeprojekt på sitt vegnett. Finansiering med bompenger vil først og fremst være et virkemiddel til å finansiere utbygging av fylkesveger som ikke lar seg finansiere innenfor rammene av ordinært fylkeskommunalt budsjett. Nytteprinsippet skal legges til grunn, der de som har nytte av prosjektet betaler bomavgift. Et bompengeprojekt etableres etter en enighet mellom vertskommunen og fylkeskommunen.

2.1.2 Statlige tilskuddsordninger

Staten har flere støtteordninger som fylkeskommunen kan søke på. Ofte er disse støtteordningene vinklet inn mot ulike nasjonale mål. Enova, Klimasats og KMD er alle ordninger som har fokus på klima og utslippsreduksjoner i vegtrafikken og på sentrumsutvikling. Videre er det støtteordninger for viktige næringsveger og til tunelloppgraderinger som fylkeskommunen kan søke på. Størrelsen på støtten er begrenset og krever som oftest fylkeskommunal egenandel.

2.1.3 Kommunal delfinansiering og utbyggingsavtaler

Spleiselag med kommuner, låneordninger for kommunene med ulike nedbetalingsløsninger er alle ordninger kan sikre realisering av fylkesvegprosjekt

som kommunen ønsker å få realisert raskere enn det som er mulig ellers. Ulempen er at prioriteringene og rekkefølgen av prosjekt i handlingsprogrammet ikke alltid følges.

Utbyggingsavtaler med private utbyggere inngås i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplan. For å få til utbyggingsavtaler krever det at fylkeskommunen er med i en tidlig fase av planarbeidet.

2.2 Bruke tilgjengelige midler smartere

Tilgjengelige midler til alle gode tiltak er begrenset. Ved siden av det å skaffe til veie midler er det viktig å prioritere rett og å gjennomføre aktivitetene og prosjektene på en så effektiv og smart måte som mulig.

Det er nasjonale forventninger og målsettinger om effektiviseringen innen vegsektoren. I forbindelse med NTP 2022-2030 var det klare føringer for å arbeide med dette.

De ulike fasene i vegprosjekt strekker seg vanligvis over lang tid. Mulighetene for å påvirke prosjekt avtar ettersom prosjektet skrider fram og prosjektene blir mer ferdigutviklet og detaljert. Mulighetene for å påvirke prosjektkostnadene er større i starten av et prosjekt og avtar etter hvert som prosjektet ferdigstilles.

Vedlikehold og driften av alle de fylkesvegene vi har er et viktig og omfattende arbeid. Det krever betydelige ressurser hvert år og det er viktig å ha fokus på effektiv ressursutnyttelse. Med mer ekstremt vær med store nedbørsmengder over kort tid er vegene enda mer utsatt for slitasje og utvasking enn tidligere. Fokus på dette og på å forebygge store og dyre reparasjoner av vegene er viktig i årene framover. Den nye organiseringen av vegsektoren i Norge der fylkeskommunene selv i større grad har den direkte oppfølgingen av vegnettet åpner opp nye muligheter for organisering av virksomheten. Bland annet kan en få til økt samarbeid med kommunene bl.a. innen drift- og vedlikeholdsoppgaver der synergier kan hentes ut.

2.2.1 Konkrete områder der en kan få «mer for pengene»

I denne delen av planen vil en del områder der det er potensiale for å hente ut gevinster og «mer for pengene» omtales. Det er i arbeidet med fagrapporten utarbeidet en mer utførlig oppstilling av ulike tiltak og tiltaksområder som er aktuelle å jobbe videre med. Tiltakene nedenfor er hentet ut fra dette arbeidet.

Innenfor mobilitetsområdet er det to hovedaktiviteter som fylkeskommunen bruker store ressurser på. Det første er den offentlige finansierte kollektivtrafikken i fylket og den andre er fylkesveiene våre.

2.2.1 Kollektivtrafikk

Agder kollektivtrafikk AS (AKT) er opprettet som fylkeskommunens administrasjonsselskap. Et av hovedformålene med AKT er å få flest mulig til å reise kollektivt – spesielt i de større byregionene. Dernest å gi et minimums transporttilbud i hele Agder for dem som ikke disponerer egen bil. Det er AKT som optimaliserer kjøp av bussoperatørtjenester. Kontraktenes lengde er på mellom 7-10 år. Ettersom det stilles stadig høyere krav til nullutslippskjøretøy vil det etter hvert kunne bli behov for lengre kontraktstid pga. behovet for lengre nedskrivningstid av dyrere bussmateriell. Fylkeskommunen jobber sammen med AKT for å optimalisere kollektiv-infrastrukturen i Agder. Dette gjelder generell framkommelighet i rutetraseene, tilgjengelighet av sentrale bussanlegg samt sjåførpauserom i ruteområdene. Dette bidrar til mest mulig kollektivtrafikk for pengene fordi operatørene får forutsigbare rammevilkår og at risikokostnadene minimeres. Dette bidrar også til kvaliteten i kollektivtrafikken.

Ny IKT teknologi og mobiltelefoner åpner for nye muligheter når det gjelder optimalisering av ulike tilbringerløsninger. Teknologien bidrar til nye muligheter for optimalisering ved at en kan få til mer samkjøring, det vil si flere passasjerer på hver tur. Samarbeid med kommunene og helseinstitusjoner om kjøring kan på samme måte bidra til bedre økonomi i det offentlige kollektivtilbudet i distriktene. Gode tilbringertjenester øker mobiliteten for flere og vil ha positive effekter for samfunnet. Blant annet kan folk bo lengre hjemme.

Mikromobilitet er et annet område som kan bidra til mindre bilbruk og mer kollektivtrafikk. Dette er bl.a. viktig i forhold til nullvektmålet i Kristiansandsregionen. Mikromobilitet med økt gange og sykkelbruk er også bra for lokal luftkvalitet og for folkehelsen.

2.2.2 Fylkesveger

Fylkeskommunene er store vegeiere i Norge. I Agder forvalter fylkeskommunen over 4000 km fylkesveg. Etter vegreformen der fylkesvegene ble skilt ut fra Statens vegvesen har fylkeskommunene selv måtte bygge opp en vegforvaltningsorganisasjon. På mange måter står fylkeskommunen nå friere til selv å velge nivå og metoder for bl.a. vedlikehold og drift av fylkesvegene. Statens vegvesen har etter vegreformen i større grad høytrafikkerte veger som gir egne utfordringer framfor lavere trafikkerte veger. Dette gjør at Statens vegvesen har et annet fokus i dag enn tidligere bl.a. når det gjelder forskning og utvikling innen sitt vegansvar. Dette betyr at fylkeskommunene i større grad selv må stå for forskning og utvikling innenfor den type veger som fylkeskommunene forvalter. Et eksempel som illustrer dette er at staten må ha en høy reasfalteringsfrekvens på riksvegene pga. bruks-slitasje. Statens vegvesen er derfor mindre opptatt av den tekniske levetiden på et asfalt dekke i seg selv. Fylkeskommunene på den annen side er generelt sett mer opptatt av levetiden på et asfaltdekke og at det tåler vær og telehiv best mulig.

Det betyr mye for økonomien for fylkeskommunen om asfaltdekket på en fylkesveg har fem år lengre levetid. Oppsummert: Det er viktig at fylkeskommunene bruker ressurser på FoU i samarbeid på fylkesvegområdet, sammen med andre fylkeskommuner for å løse egne utfordringer. En kan ikke i like stor grad som tidligere lene seg på statens vegvesen i dette arbeidet.

I arbeidet med å finne «godt nok» løsninger er det det en rekke hensyn som må veies opp mot hverandre. Det er viktig å ha et levetidsperspektiv på de prosjektene og tiltakene som bygges. En løsning som er billig og enkel å etablere kan fort bli veldig dyr å drifte og vedlikeholde. Løsninger må også alltid vurderes opp mot trafikksikkerhet. Enkle løsninger må være på rett sted og vi må unngå å skape falsk trygghet for trafikanten. “Godt nok” er ulikt fra prosjekt til prosjekt etter hvor stor ferdsel det er på en strekning og andre stedsmessige forhold. Det er viktig at det jobbes med forenklede løsninger for å bygge opp kunnskap og erfaring. I dette ligger det at det må påregnes en del kostnader ved at tiltak må rettes opp i etterkant, ettersom en høster kunnskap og erfaring. Det er derfor viktig at det er rom i organisasjonen for å feile i arbeidet med å prøve ut ulike «godt nok» løsninger.

Det største potensialet for besparelser ligger i god planlegging av et prosjekt. Ved at fylkeskommunen nå har hånd om hele prosessen fra ide til ferdigstilt tiltak gjør det enklere enn tidligere å ha kontroll på alle deler av prosessen. Ved jobbe faglig på tvers der planleggere, gjennom-førere og drift og vedlikehold sammen vurderer ulike løsninger – kan gi gode løsninger lavest mulig levetidskostnad.

For eksempel: Når en vurderer løsninger er det viktig å ta med alle forhold bl.a. rigging og stenging/omkjørings kostnader for prosjektet og for brukarene av vegen. Eksempelvis vil en plass støpt bro over en høyt trafikkert veg (som da må stenges i en lengre periode) - medføre større ulempe og kostnad enn den korte tiden det tar å heise på plass en prefabrikkert bro. For å kunne bruke en prefabrikkert bro så må dette tas med tidlig i planleggingen.

Et annet eksempel gjelder fyllmasser. Når veg bygges i Norge så vil det som oftest sprenge. Denne spengsteinen vil en ofte kjøre vekk fordi den inneholder finmasser og dermed ikke er ideell til å bygge opp ny vegkropp med. Til og frakjøring av masser er svært kostbart. Ved unngå en automatikk i at spengstein kjøres vekk, men at en gjør faglige vurderinger i hvert enkelt tilfelle, vil en i større grad kunne gjenbruke massene på stedet. Dette vil potensielt kunne gi betydelige innsparinger. Det vil også kunne medføre økte kostnader dersom en har feilvurdert. Dette vil i så fall som oftest vises innen tre år etter ferdigstilling. Om fylkeskommunen ønsker å høste potensielle gevinster her må en være villig til å ta noe risiko.

Ved å ta med alle fagdisipliner i planleggingen av fylkesvegprosjekt vil en bygge opp kompetansen for å kunne realisere prosjekter med lavest mulig levetidskostnad.

Innen drift og vedlikehold er det også avveininger som kan gjøres for om mulig å få «mer vei for pengene». Innen drift og vedlikehold har en i dag to hovedformer for kontrakter; funksjonskontrakter og byggherrestyrte kontrakter:

Funksjonskontrakter: Inkluderer risiko for entreprenør, fylkeskommunen betaler entreprenøren for at han tar risikoen. I noen tilfeller er det kostbart, men det gir god budsjettforutsigbarhet for fylkeskommunen.

Funksjonskontraktene krever kontroll av leveranse og kvalitet, men hvor godt fungerer kontrollen i dag? Betaler vi for ting som ikke gjøres? Det er resurskrevende å kontrollere løpende og det kan til tider være vanskelig å følge opp med god kontroll i praksis.

Byggherrestyrte kontrakter: er eksklusiv risiko for entreprenør, fylkeskommunen tar den. Kontraktsformen innbyr til brei deltakelse i konkurransen om jobbene, og innbyr spesielt de mindre entreprenørene til å komme med tilbud. Har også større grad av fleksibilitet - vi bestiller mer vinterdrift, dersom det snør mye. Budsjettmessig mer uforutsigbart siden risikoen for bl.a. snø, vær og vind ligger hos fylkeskommunen. Byggherrestyrte kontrakter har potensial til gi innsparinger, men krever mer bemanning til oppfølging fra fylkeskommunen.

Det har vært gjort ulike beregninger om kostnader ved de to hovedkontraktformene som brukes i dag. Disse antyder at dersom fylkeskommunen er villig til å ta risikoen selv og dermed variasjonene i kostnadene en byggherrestyrt kontrakt vil gi – ja så vil denne kontraktsformen over tid kunne gi fylkeskommunen lavere kostnader enn funksjonsyrte kontrakter. Agder fylkeskommune ønske å prøve ut ulike kontraktsformer for å høste egen erfaring med de ulike kontraktsformene.

Tidligere har Statens vegvesen eid en del plasser der det har vært plassert sand og salt depot til bruk i vegdriften. Fylkeskommunen må på tilsvarende måte vurdere en tilsvarende strategi dersom det kan bedre rammevilkår for driftsoperatørene og lavere kostnader for fylkeskommunen. Tilsvarende vil det bli vurdert om fylkeskommunen selv skal eie dyre spesialmaskiner gjerne nullutslippsmaskiner selv, fordi nedskrivningstiden for operatørene blir for kort og at kostnadene for fylkeskommunen dermed blir stor.

Et annet område innen drift og vedlikehold der en vil kunne spare midler er om en kunne få til mer samarbeid med kommunene om bl.a. vinterdriften. En forutsetning for dette er at vegstandardene og kavene harmoniseres. Da vil en kunne samkjøre rodene og brøyting av vegene på tvers av kommune og fylke og en kan i større grad unngå kjøring med hevet brøytekjær over hverandres vegroder.

3 Merverdi og samvirke

Kan 2 + 2 bli 5? Kan investering innen mobilitet bidra til måloppnåelse innen andre satsingsområder? Samferdsel binder samfunnet fysisk i sammen og er dermed en svært viktig del av fellesskapsløsningene. Det ser vi av bl.a. engasjementet i samfunnsdebatten rundt prioriteringer innen samferdsel.

Dilemma; Verdsetting av ikke-prisgitte gevinster og økte investeringskostnader for mobilitetsprosjekter. Dette er en del av samfunnsdebatten. Om dette er et dilemma kan diskuteres. I et demokrati er det naturlig at ulike partier har ulike hjertesaker og prioriteringer. Samferdsel kommer i grunnen ingen partier utenom. Samferdsel har ulik form i storby og i distrikt, men er like sentralt for innbyggerne.

4 Internt i Agder fylkeskommune

Penger er en begrenset ressurs, og det er til enhver tid flere behov og ønsker, enn tilgjengelige midler. Når fylkeskommunen gjennomfører noe, er det noe annet som ikke lar seg gjennomføre, i det minste ikke samtidig.

I dag er forfallet og etterslepet på veinettet og andre samferdselsanlegg svært omfattende, noe som fører til økte kostnader, og påvirker trafikksikkerhet og framkommelighet. De siste årene har kostnadene til drift og vedlikehold økt betydelig mer enn den generelle prisstigningen, noe som gjør effekten av reduserte økonomiske rammer enda sterkere.

I senere årene har det blitt bevilget mye midler til nye veianlegg. Etablering av nye veianlegg har både en umiddelbar og en langsiktig økonomisk kostnad. Den umiddelbare kostnaden dekkes inn over investeringsbudsjett for fylkesvei, mens den langsiktige kostnaden er knyttet til fremtidig drift og vedlikehold av veianlegget. I tillegg til dette kommer imidlertid den langsiktige kapitalkostnaden, fordi en stor del av investeringsbudsjettet finansieres ved låneopptak.

Dersom budsjettet ikke legger opp til en balanse mellom vedlikehold og investering, vil økt låneopptak over tid spise opp fylkeskommunens driftsmidler. Et redusert driftsbudsjett gjør det umulig å redusere forfallet på veinettet. Økt bruk av investeringsmidler vil dermed indirekte kunne øke forfallet, og over tid redusere kvaliteten på veinettet. Dersom det vedtas økte lånerammer lokalt for å gjennomføre investeringsprosjekter, vil dette ha store og langsiktige konsekvenser for muligheten til å ivareta og forbedre det eksisterende veinettet, dersom ikke rammeoverføringene fra staten øker tilsvarende.

Effektiviseringstiltak er viktige for å få begrensede midler til å rekke lenger. Vi bør se på hvordan driftskontraktene er utformet, for å vurdere muligheten for besparelse. Agder fylkeskommune ønsker å prøve ut ulike kontraktsformer for å høste egne erfaringer.

Det er en politisk bestilling å se på enklere løsninger og tiltak som ikke er altfor kostbare, og dette steget vil bli prioritert av fylkeskommunen den første delen av planperioden. I arbeidet med å finne gode nok løsninger er det det flere hensyn som må veies opp mot hverandre. Det er viktig å ha et levetidsperspektiv på de prosjektene og tiltakene som bygges. En løsning som er enkel å etablere kan være desto dyrere i drift. Det er også viktig å etablere tiltak som er trafikksikre. Enklere løsninger må være på rett sted ut fra hvem og hvor mange som skal bruke dem og andre stedsmessige forhold.

Vi ønsker å styrke samarbeidet og innenfor fylkeskommunens ansvarsområde er det spesielt fire områder som kan gi besparelser:

- Bedre samarbeid med kommuner og Statens vegvesen om drift av veinettet.
- Samarbeide med andre fylkeskommuner om å få utarbeidet standardiserte maler, metoder og arbeidsmåter.
- Tett dialog og nettverksarbeid mellom kommunene på Agder og fylkeskommunen.
- Internt samarbeid mellom ulike avdelinger i fylkeskommunen der kunnskap og erfaringer flyter fritt mellom de ulike fagmiljøene og avdelingene. På denne måten kan nye og bedre «mer for pengene» prosjekter bli til.



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune

Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no

