

Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo
firmapost@vegvesen.no

Deres ref: 2010002182-349 Vår ref: TG

Oslo, 29. juni 2012

Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 Høringsuttalelse fra Norges Lastebileier-Forbund

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev datert 01.03.12 vedrørende høring av forslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP).

NLF er tilfreds med at det klart slås fast at bevilgningene til vedlikehold har vært for lave over mange år. Dette har ført til et omfattende forfall på riksveiene, noe alle som ferdes på disse veiene har sett og erfart. Drift og vedlikehold foreslås prioritert foran nye store infrastrukturinvesteringer uavhengig av økonomiske rammer.

NLF støtter prioriteringen av vedlikehold og drift foran nye, store veiprojekter. NLF mener at rammen + 45 % er et minimum og at rammene til veiformål bør være enda høyere. NLF tar til etterretning at det ikke vil være hensiktsmessig å innhente vedlikeholdsetterslepet på mindre enn 15 år, selv om vi tidligere har krevd at det gjøres i løpet av 10 år. Brukbar trafikkavvikling i forbindelse med anleggsarbeider er svært viktig for våre medlemmer, og NLF aksepterer derfor forslaget om innhente vedlikeholdsetterslepet over 15 år.

NLF krever at storbrukerkortet på riksveiferjene må få samme rabattsats som verdikortet, dvs. 50 %. I og med at storbrukerkortet har lavere rabattsats enn verdikortet, foretrekker mange lastebileiere dette kortet selv om det egentlig ikke er særlig egnet på grunn av mange praktiske utfordringer.

NLF registrerer at Statens vegvesen foreslår å prioritere E6, E18, E39 og E16 når det gjelder riksveiinvesteringer. NLF mener at også E136, E134 og Rv 3 må med på denne listen. NLF er fornøyd med at E18 Bjørvika, E16 Filefjell og E6 Alta vest skal fullføres som planlagt.

NLF mener det må nytenkning til når det gjelder organisering og finansiering av riksveitbyggingen, og vi krever derfor at det etableres organiserings- og finansieringsordninger som sikrer helhetlig og effektiv utbygging av riksveiene. Vi ønsker oss flere OPS-prosjekter, fordi veibyggingen går raskere da, samtidig som utbygger ser fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader i sammenheng med valg av utbyggingsløsninger. NLF ser ikke bort fra at organisatoriske løsninger etter modell fra Avinor AS og Statnett SF også vil kunne fungere når det gjelder drift, vedlikehold og utbygging av veier.

Statens vegvesen foreslår utbedring av smale riksveier slik at de kan få gul midtlinje. Ved inngangen til 2014 vil det være 1 700 km riksvei som mangler gul midtlinje, fordi veien er smalere enn 6,5 meter. NLF krever at det settes av flere ressurser til breddeutvidelse av smale riksveier.

Ved inngangen til 2014 vil det være 16 ferjesamband på riksveinettet. Det foreslås å gå bort fra faste målsettinger for tilbudet i riksveisambandene, som i dag bygger på trafikk og lengde på sambandene. Standarden skal i stedet vurderes fra samband til samband, fordi sambandene har ulike funksjoner og behov. NLF har forstått at hensikten med forslaget er å gjøre tilbudsutformingen mer fleksibel, dvs. mer tilpasset det enkelte ferjesambands kjennetegn. Vi forutsetter at standardvurderinger av hvert enkelt riksveiferjesamband ikke vil føre til manglende helhet i tilbudsplanleggingen, men snarere til et bedre tilbud.

NLF er fornøyd med at Statens vegvesen foreslår at AutoPASS skal innføres som betalingssystem i riksveiferjedriften. Det innebærer at riksregulativet for ferjetakster må forenkles, noe som også kan løse utfordringer våre medlemmer har knyttet til lengder og takster på enkelte vogntog. Inntil AutoPASS innføres og takstregulativet av den grunn må forenkles, krever NLF at det blir en endring i takstregulativet som gjør at det blir i samsvar med tillatte kjøretøylengder.

NLF mener det er positivt at tunnelsikkerhet er satt i fokus i forslaget til NTP. Det slås fast at nye riksveitunneler skal "ha en kvalitet som gir lang levetid, få stenginger og optimale drifts- og vedlikeholdskostnader". Dette, sammen med at det koster 7–10 ganger så mye å drifte og vedlikehold en tunnel sammenlignet med vei, vil føre til en mer restriktiv holdning til å velge tunnel som løsning ved nye veiprosjekter. Det påpekes videre i forslaget at en utbedring av eksisterende tunneler, som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften, vil føre til store ulemper for trafikantene og følgelig store utgifter til omkjøring. Det loves at tiltakene skal samordnes slik at ulempene blir minst mulig.

NLF støtter den foreslåtte tunnelsikkerhetspolicyen (både for eksisterende og nye tunneler), fordi det samfunnsøkonomisk sett virker fornuftig. Vi vil likevel sterkt fremheve at utbedring av eksisterende tunneler må gjennomføres med sikte på å skape minst mulig ulemper for trafikantene.

Midler til trafikant- og kjøretøykontroller og -tilsyn foreslås redusert noe på grunn av effektivisering. Det skal blant annet bli flere digitale selvbetjeningsløsninger (for eksempel nytt Autosys) og spesialisering av oppgaver. Tilsyn med størst gevinst for trafikksikkerheten skal prioriteres. Det gjelder kontroll av tunge kjøretøyer (kjøre- og hviletid, bremses og vinterutrustning), samt bilbeltekontroller. Kontroller og tilsyn skal bli mer profesjonelt utført og det skal bli mer likebehandling. Det skal videre tas i bruk mer avansert teknologi i forbindelse med kontroller og tilsyn. NLF støtter den skisserte policyen. Flere digitale selvbetjeningsløsninger og bruk av datateknologi i kontrollvirksomheten vil ganske sikkert gavne de seriøse lastebilbedriftene. NLF mener videre at kontroll av kjøre- og hviletid, bremses, vinterutrustning og beltebruk er fornuftige prioriteringer, men vi krever at ulovlig kabotasjekjøring må inn på listen over prioriterte områder som skal kontrolleres.

Det foreslås at næringslivet skal stimuleres til å velge mest mulig miljøvennlige transportløsninger, samt at det skal vurderes om gassen NO₂ skal kobles til avgiftssystemet, slik som klimagassen CO₂ er. NLF støtter at næringslivet skal stimuleres til å velge miljøvennlige godstransportløsninger, men er imot at gassen NO₂ skal kobles til avgiftssystemet. For lastebilene vil en NO₂-avgift kun føre til økte driftskostnader all den tid slike avgifter ikke vil redusere kjøringen. NLF mener at det må innføres tiltak som reelt sett vil bedre miljøet.

I NTP foreslås det trafikksikkerhetstiltakene i hovedsak skal rette seg mot møte- og utforkjøringsulykker, noe NLF støtter.

Det er et skrikende behov for flere døgnhvileplasser langs riksveiene i Norge. I planen foreslås det med dagens økonomiske ramme å etablere bare 11 plasser i løpet av 10 år! I tillegg kommer 12 kontrollplasser og 30 rasteplasser. Dette er selvsagt ikke nok. Det må minst det dobbelte til for å sikre sjåfører en mer komfortabel arbeidshverdag med tilhørende bedring av trafikksikkerheten. NLF er svært overrasket over at Statens vegvesen går bort fra tidligere planer om takt i utbyggingen av døgnhvileplasser. I vegvesenets handlingsprogram for 2010–2013, som bygger på eksisterende NTP, ble det for eksempel lovet 72 mill. kr. over en fireårsperiode til bygging av ca. 20 døgnhvileplasser. Det ambisjonsnivået som ligger i forslaget til NTP, er nærmest skandaløst.

Radioen skal digitaliseres i perioden 2017–2019 og det skal installeres sendere for digitalradio (DAB/DAB+) i de fleste riksveitunneler, og i alle nye tunneler. Internetttilgang i veitunnelene skal vurderes. NLF krever at man ser digitalradiosendere og internett-tilgang i sammenheng, og at internett-tilgang installeres der man installerer sendere for digitalradio. Teknisk sett lyder dette som å være to sider av samme sak.

Brevet sendes kun elektronisk.

Med hilsen
Norges Lastebileier-Forbund

Jan-Terje Mentzoni
Adm. direktør

Terje Grytbakk
Avdelingssjef næringspolitikk