



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

postmottak@sd.dep.no

Deres ref: 20/722

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 26. juni 2020

NTP 2022-2033 - Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet

Det vises til høring datert 18.3.2020 om Nasjonal transportplan 2022-2033 – Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er Norges største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for godstransport på vei. NLF representerer om lag 3.200 medlemsbedrifter med om lag 20.000 lastebiler og 23.000 ansatte. Medlemsbedriftene representerer en verdiskapning på om lag 30 mrd. kr, og har aktivitet innenfor alle deler av norsk godstransport på vei. Brorparten av medlemsbedriftene er små og mellomstore privateide bedrifter.

Innledning

NLF er som næringsorganisasjon opptatt av at rammebetingelsene for norsk godstransport på vei blir best mulig, og dette er godt forankret i forbundets strategi. NLF sin visjon er Ansvarlig transport. For å nå denne, har NLF som ett av sine strategiske mål Trafikksikre og effektive veier. Dette er viktig for næringens evne til å produsere konkurransedyktig transport for oppdragsgiverne, det vil si det norske samfunnet, og for at dette kan gjøres på en tryggest mulig måte for transportører og øvrige trafikanter. NLF sitt strategiske mål om Like konkurransevilkår peker på at aktørene i bransjen må forholde seg til felles konkurranseregler, og at kontroll og sanksjoner ved brudd på lover og regler må bli håndhevet forutsigbart og konsekvent. NLF sitt strategiske mål om Bærekraftig transport understreker at næringen vil ta ansvar for de ulempene som aktiviteten medfører, og ønsker å bidra i det grønne skiftet. Det peker også på viktigheten av at de økonomiske og menneskelige forutsetningene for å drive en sunn næring må være til stede.

NLF er som følge av dette opptatt av både de regulatoriske og økonomiske rammene for utviklingen av infrastrukturen, men også sterkt engasjert i hvordan investering, drift og vedlikehold prioriteres og gjennomføres. I høringssvaret vil NLF legge vekt på:

- innspillene fra Statens vegvesen og Nye Veier,
- på enkelte utvalgte, for NLF viktige tema, samt
- hvilke konkrete prosjekter og veistrekninger som er viktige for NLF.

En revisjon av NTP er en krevende prosess, også for høringsinstansene som skal sette seg inn i mengder av dokumentasjon og forslag. Samtidig er det en god måte å få kunnskap om bakgrunnen for vurderingene som ligger til grunn. NLF mener metoden departementet har valgt nå, med å sette søkelys på utfordringer som skal løses, og prioriteringer basert på effektiv ressursbruk, er fornuftig. NLF deltok i møtet mellom departementet og interessenter som ble avholdt 5. november 2019, og NLF sine regioner og fylkesavdelinger har gitt innspill til fylkeskommunene før deres svar på oppdrag 9 om prioriteringer ble sendt departementet.

Utvidelse av porteføljen til Nye Veier

I tilleggsoppdrag til oppdrag 1 er Nye Veier, med bakgrunn i Granavolden-plattformen, bedt om å vise en mulig utvidelse av sin portefølje. Nye Veier svarer med å foreslå at selskapet får overført ansvaret fra Statens vegvesen for 18 strekninger fordelt på hele landet. De redegjør (også i svar på oppdrag 9 og oppdrag om marginalvurderinger) for metoden for utvelgelsen, og for effektene av en utvidelse.

Så vidt vi forstår er utvalget av strekninger ikke begrenset til de som er med i inneværende NTP. Metoden vurderer forhold som fartsgrenser, ÅDT, også for tunge kjøretøy, ulykkesbelastning og arbeidsmarkedstetthet. Det er disse forholdene som stort sett gir et uttrykk for utfordringer som bør løses, og dermed gir nytte ved å løse dem. Denne metodikken vurderer vi som logisk og objektiv, og NLF mener den burde benyttes mer i prioriteringsarbeidet innenfor samferdsel.

På kostnadssiden blir det redegjort for hva som skal oppnås av besparelser, med basis i Nye Veier sitt styringssystem. Det anslås at det, basert på «Kostnadsnivå basert på 2016-teknologi og gjennomføringsmetodikk», skal være mulig å redusere kostnadsnivået med 30-40 %. Dette er betydelig, men det er uklart for oss hva som ligger i dette kostnadsnivået. NLF har ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere om effektene er realistiske. Det er etter vår vurdering kritisk for spørsmålet om overføring av hele eller deler av de aktuelle strekningene, at effektene faktisk oppnås.

NLF foreslår at departementet iverksetter en uavhengig gjennomgang av alle sider, inklusiv en stresstesting av Nye Veier sine vurderinger, før det besluttes om selskapet skal få overført hele eller deler av de 18 foreslåtte strekningene til sin portefølje.

NLF mener også at departementet må legge til grunn at forutsetningene om nivå på bompengefinansiering for Nye Veier sin portefølje holdes innenfor forutsetningene departementet har satt på maksimalt 29 %, jf. oppdragsbrev 9 om prioriteringer.

NLF er for så vidt positiv til å gi Nye Veier et større ansvar, og det blir etter hvert nødvendig for at selskapet skal kunne utnytte sitt styringssystem, blant annet med å prioritere etter samfunnsøkonomisk nytte. Det som er uklart for oss, og som bør belyses bedre, er konsekvensene for rekkefølgen og gjennomføringstidspunkt for prosjekter som eventuelt overføres. Med den etablerte kunnskapen om samfunnsøkonomisk nytte av prosjektene, vil prosjektene da bli gjennomført tidligere eller senere enn om de er del av de ordinære rulleringene av NTP?

NLF mener også at det må belyses bedre hvilke konsekvenser en eventuell overføring vil få for de gjenværende prosjektene i NTP, det vil si de som Statens vegvesen fortsatt skal ha ansvaret for, både med hensyn til finansiering og gjennomføring.

Det bør også utredes hvilke konsekvenser en eventuell overføring vil få for Statens vegvesen som organisasjon og byggherre, særlig sett i lys av at de nettopp har mistet et stort antall ansatte i forbindelse med overføringen av ansvaret for fylkesveiene. Ett spørsmål man kan stille seg, er om en utvidelse av porteføljen til Nye Veier, og en tilsvarende reduksjon hos Statens vegvesen, i realiteten er å bygge ned én byggherreorganisasjon for så å bygge opp en tilsvarende under nytt navn.

Investeringer

Utgangspunktet for NLF er at det er store uløste utfordringer knyttet til veistandarden en rekke steder i landet. Nye Veier redegjøre nå for dette i sine vurderinger av eventuell utvidet portefølje, og det er også vist i tidligere utredninger. Det er dokumentert store utfordringer knyttet til forfall av veikapitalen og etterslep på vedlikeholdet, ikke minst for å sikre skredutsatte strekninger. Alle prognoser viser en forventet stor vekst i trafikkarbeidet, særlig for godstransporten, og kravene til framkommelighet og pålitelig logistikk vil sannsynligvis øke framover.

I tillegg kommer utfordringene knyttet til klima- og miljøpåvirkningen på infrastrukturen, som vil være kostnadsdrivende i seg selv. Samtidig er NLF innforstått med at de økonomiske rammene for samfunnet generelt, også for samferdselssektoren, sannsynligvis vil bli trangere fremover. Dette utfordrer det politiske miljøet til å gjøre det «riktige» prioriteringene.

NLF mener at det er nødvendig å opprettholde et ambisiøst nivå på investeringer. Vi viser til vedlagte oversikt over særlig prioriterte strekninger som vi mener må inn tidligst mulig i NTP-perioden.

Vi registrerer at Statens vegvesen vil legge til grunn ny tenkning med hensyn til prioriteringer av nye prosjekt, det vil si en tilnærming som er nærmere den Nye Veier har. Dette mener vi er positivt, men det er også viktig at det er rom for andre vurderinger på en del av strekningene/prosjektene som aldri vil nå opp i en samfunnsøkonomisk prioritering, hvor ikke alle elementer kan prissettes.

NLF mener at en vektlegging av den samfunnsøkonomiske nytten sørger for riktige økonomiske prioriteringer, og at dette må vektlegges når budsjettbalansen skal vurderes i årene som kommer. Det krever imidlertid at alle konsekvenser blir riktig verdsatt og vurdert likt på tvers av prosjekter og transportformer.

Nye infrastrukturprosjekter får i hovedsak en betydelig negativ lønnsomhet med Transportvirksomhetenes beregningsmodeller. Ressursrike og eksportrettete områder av landet får med kriteriene ingen ekstra effekt av at næringstransportene frakter store volum og verdier, som er utgangspunktet for arbeidsplasser, bosetting og næringsutvikling.

Konsekvensen av rigid bruk av modellen viser seg i svaret fra Statens vegvesen på oppdrag 9 om prioriteringer, hvor det i enkelte fylker nesten ikke er prosjekter igjen av de som ligger inne i dagens NTP. NTP bør være en plan med en viss forutsigbarhet.

NLF mener at ordningen med at fylkeskommunene skal stille garantiansvar for investeringer på riksveinettet må endres. Etter vår mening kan dagens ordning medføre at investeringer på riksveier av stor nasjonal betydning blir trenert av lokale forhold. Dessuten utfordrer garantiansvaret det fylkeskommunale handlingsrommet, som kan medføre at drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveinettet må nedprioriteres eller stoppe opp fordi andre viktige og lovpålagte fylkeskommunale oppgaver må prioriteres. Garantiansvaret bør følge veieier, det vil si at Staten er garantist for riksveinvesteringer.

Ras- og skredutsatte strekninger

Mange strekninger på riksveinettet, særlig på Vestlandet og i deler av Nord-Norge, er særlig ras- og skredutsatt. Bare i Vestland og Møre og Romsdal har Statens vegvesen registrert mellom 1.000 og 1.200 kjente skredpunkt på riks- og fylkesveinettet, og antallet øker. NLF mener dette er et alvorlig trygghets- og framkommelighetsproblem, og at disse strekningene bør få en særskilt oppmerksomhet. Det er sannsynlig at disse problemene vil øke kraftig som følge av klimaendringer.

NLF mener at synspunktene og innspillene til Nasjonal rassikringsgruppe må vektlegges tungt, både når det gjelder forslag til rammer og forslag til prioriteringer.

NLF vil påpeke at det i oppdragssvarene kun prioriteres etter skredfaktor. De samfunnsøkonomiske analysene av skredprosjekter omfatter ikke konsekvensene av regularitet, pålitelighet og utrygghetsfølelsen av å bo og være avhengig av slike strekninger. Viktige strekninger for godstransporten, for eksempel mellom øst og vest og langs kysten, går gjennom tynt befolkede områder. Prosjekter her gir dermed liten nytteeffekt i form av spart reisetid og sammenkobling av arbeidsmarkedsområder. Likevel kan regularitet og framkommelighet være svært viktig for at næringslivet kan få produsert og levert sine varer.

Døgnhvileplasser

Yrkessjåførene er underlagt strenge regler for kjøre- og hviletid, og brudd medfører bøter og eventuelt førerkortbeslag. Mange sjåførere er avhengige av et egnet og sikkert sted å stoppe for å få gjennomført de lovpålagte pausene og for å kunne utføre sitt yrke på en trafiksikker måte. Tilrettelagte hvileplasser er også et viktig HMS-tiltak for en stor yrkesgruppe. Derfor er utbygging av døgnhvileplasser høyt prioritert fra NLF sin side. Tidligere vedtak fra forrige NTP-behandling om utbygging av et nett av døgnhvileplasser må slutføres tidlig i første del av NTP-perioden, det vil si gjennomført innen 2023. NLF krever at stortingsmeldingen om NTP 2022-2033 inneholder en forpliktende plan for utbygging av resterende døgnhvileplasser innen 2023.

Drift og vedlikehold

NLF sine medlemmer er primært bruker av veiene, men mange er også engasjert i vedlikeholds- og driftsoppdrag.

Som veibrukere er det selvsagt viktig med en pålitelig og forutsigbar vei, med en best mulig standard. Sjåførene har veiene som sitt «fabrikkgulv», og veiene har stor betydning for de ansattes helse, miljø og sikkerhet. NLF krever at nivået på både vedlikehold og drift må styrkes. Vi ønsker særlig å legge vekt på økt innsats knyttet til dekke, breddeutvidelse, bæreevne og vinterdrift.

NLF mener at en totalentreprise på et veianlegg bør inneholde et vedlikeholdsansvar, og at driften må settes ut i egne driftskontrakter. Drifts- og vedlikeholdskontraktene bør vektlegge samfunnsøkonomisk lønnsomhet og høye krav til oppetid, klima- og miljø, sikkerhet og kompetanse hos utøvende entreprenør.

Mange viktige riks- og fylkesveier er i dårlig stand, fordi oppgradering og vedlikehold er nedprioritert over lang tid. Vedlikeholdsetterslepet er dokumentert stort også på riksveinettet. Det totale etterslepet er ifølge Statens vegvesen redusert de siste årene, men store ressurser er brukt på tunnelutbedringer. Det har ført til et økt etterslep på resten av riksveinettet. Dette er uholdbart, og dårlig forvaltning av kapitalen som ligger i veiene. Statens vegvesen skriver at estimert etterslep vil bli tatt igjen. NLF støtter denne målsettingen, men erfaringene tilsier at det er nødvendig å være skeptisk til om dette er realistisk.

Langs kysten er det en økende skadeutvikling på broer og kaier, som kan medføre vektbegrensninger for tungtransporten. NLF mener Statens vegvesen må legge fram en tiltaks- og finansieringsplan for dette området som del av stortingsmeldingen om NTP 2022-2033.

NLF har tidligere foreslått å frigjøre midler og prioriteringer til veivedlikehold ved å for eksempel organisere dette arbeidet i et eget selvstendig selskap. Det kan for eksempel vurderes om selskapet skal ha ansvar for deler av utbedringsarbeidet, for eksempel dekke, breddeutvidelse og bæreevne på de strekningene som ikke skal oppgraderes, slik at disse elementene kan sees i sammenheng på relevante strekninger. Vi tror det må settes i gang et målrettet arbeid, og at deler av finansierings- og gjennomføringsmetodikken til Nye Veier kan brukes for systematisk å redusere etterslepet.

NLF sin store bekymring er også at fylkesveiene har et svært stort etterslep. Det gir seg blant annet utslag i at risikoen for å bli drept eller hardt skadet på en fylkesvei er 80 % høyere sammenlignet med en riksvei. Vi mener at staten må ta ansvaret for å rette opp i dette, ikke minst fordi det ved overføringen av mange riksveier til fylkene i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 ikke fulgte med midler til å ivareta disse veiene. NLF etterlyser fortsatt at departementet setter i gang en utredning av løsninger for å redusere, og ta bort etterslepet på fylkesveiene.

NLF støtter Statens vegvesen sitt forslag til rammer, der man legger til grunn at store deler av forfallet på riksveiene tas igjen i NTP-perioden.

For NLF er det viktigst med utbedringer knyttet til dekke, breddeutvidelse og bæreevne.

Dekke

Sporlitasje og dårlig kvalitet på dekke, for eksempel på grunn av telehiv og dårlig veifundament, er både trafikkfarlig, sliter på sjåførere og materiell og fører til redusert framkommelighet og effektivitet. Det gjør også vinterdrift, særlig brøyting, vanskelig, og medfører større fare for glatte spor og vannplaning. NLF ber om at det gjøres en revisjon av rutiner og retningslinjer for utbedring av slitasje på dekke.

Breddeutvidelse

Nesten 1.200 km av riksveinettet har fortsatt ikke tilstrekkelig bredde til gul midtstripe. Mange av disse veiene er også trafikkert av store kjøretøy. Dette utfordrer trafiksikkerheten og framkommeligheten. Erfaringen med midler til dette i de årlige budsjettene er at det går altfor

sakte. NLF mener gul midtstripe er et minimumskrav for enhver riksvei. NLF krever at det nå må settes inn ekstra målrettede midler for å utbedre denne delen av riksveinettet slik at trafikksikkerheten og framkommeligheten ivaretas på en god måte.

Bæreevne

For å utnytte kapasiteten på veiene best mulig, er det viktig å få bort flaskehalsen som hindrer dette. En del steder er det problemer med bæreevnen i hele veiens bredde. For næringslivet er det viktig at bæreevnen på riksveinettet blir slik at modulvogntog kan benyttes på så store deler som mulig. Det bør derfor prioriteres å utbedre broer og annen begrensende infrastruktur og veiskulder på smale veier. NLF er generelt positiv til den foreslåtte utvidelsen av bruk av modulvogntog på tømmerbilveinettet, som nå er til behandling i Vegdirektoratet etter gjennomført høringsrunde. En positiv avklaring på dette vil avhjelpe en del på flaskehalsen, men det vil fortsatt stå igjen enkeltpunkt som må utbedres.

Vinterdrift

Vinterdriften av veinettet er spesielt viktig for tungtransporten, ikke minst fordi norske vinterveier også trafikkeres av en del utenlandske sjåførere med mindre erfaring og kompetanse på å kjøre på krevende norske vinterveier. Det er viktig, for det første at det blir satt riktig vinterdriftsklasse som ivaretar krav til trafikksikkerhet og framkommelighet, og for det andre at kvaliteten på vinterdriften ivaretar krav til en forutsigbar, framkommelig og trafikksikker vei.

Vinterforholdene skaper store utfordringer for trafikksikkerheten og framkommeligheten både på fjellovergangene, på viktige veier i innlandet og på hovedrutene langs kysten. Dette krever nytenking med hensyn til driftskontrakter og beredskap. De aller fleste utsatte strekningene har ikke alternative omkjøringsveier som tungtransporten kan benytte. NLF ber også om at kolonnekjøring eksklusivt for tungtransporten benyttes hvor det er forsvarlig.

Statens vegvesen skriver at ved siste revisjon av vedlikeholdsstandarden (R610 fra 2014) ble det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse som grunnlag for å beslutte kvalitetsnivå for de mest konstadskrevende områdene, som veidekker og vinterdrift. Det skrives ikke noe om resultatene. Dessuten er dette etter hvert gamle tall som bør oppdateres, særlig med tanke på den økende trafikken generelt, og mer utenlandsk tungtrafikk, og økende klimarelaterte vinterværhendelser.

NLF mener det vil være meningsfylt å gjøre en ny, full samfunnsøkonomisk nytteberegning av vinterdriften, der også verdien av forsinket/tapt godsframføring med dens fulle konsekvenser blir hensyntatt. Vi savner en balansert diskusjon om vinterdriften, til erstatning for en diskusjon kun om kostnadene. Vi mener de samfunnsøkonomiske kostnadene/ulempene knyttet til dagens vinterdrift er undervurdert, og dermed er de samfunnsøkonomiske gevinstene av å forbedre vinterdriften etter vår mening betydelige – og verd å undersøke.

Mange av NLF sine medlemmer driver med vinterdrift, særlig som underentreprenør. Erfaringene de siste årene viser at det er svært vanskelig og uforutsigbart å få en bærekraftig drift innenfor rammene av kontraktene og en oppgjørsform med stor risiko, som ofte velges. Stor risiko er i seg selv ineffektivt, fordi tilbyder må prise denne uten at det nødvendigvis gir mer drift for pengene. NLF er positiv til arbeidet som Statens vegvesen har igangsatt med ny kontraktstrategi, men det forutsetter at ansvars- og kontraktsforhold blir betydelig bedre. I stedet for kontrollregime og straff, bør det etableres forutsigbare og balanserte systemer med

bonus og malus, med vekt på å iverksette riktig tiltak til riktig tid for å oppnå ønsket trafikantnytte. Både Statens vegvesen og Nye Veier er avhengige av en lastebil- og entreprenørbransje som fungerer på en bærekraftig måte og som er interessert i denne aktiviteten.

Statens vegvesen frykter at splittingen av felleskontraktene som følge av bortfall av sams veiadministrasjon skal øke kostnadene for vinterdrift. Det er fullt mulig det vil skje, men det kan også tenkes at det er mer effektive måter å organisere driften på. NLF ønsker at Statens vegvesen, og Nye Veier, i mye større grad vurderer å være byggherre direkte mot utøvende entreprenør, og at kontraktene blir satt sammen og utformet slik at de små og mellomstore bedriftene kan konkurrere direkte om oppdragene. Vi tror dette vil gi mer vinterdrift for pengene.

Trafikant- og kjøretøy

En trafikksikker tungtransport krever dessverre en nøye oppfølging av at krav, lover og regler blir fulgt ute på veiene. En stor del av godstransporten på norske veier utføres av utenlandske bedrifter og sjåførere, enten som del av et internasjonalt oppdrag, eller som et rent innenlandsk oppdrag etter kabotasjereguleringen.

Etter NLF sin mening er det to viktige elementer som må ivaretas. For det første må trafikksikkerheten sikres. For det andre må like konkurransevilkår sikres. Begge disse forholdene er i svært stor grad avhengig av en godt fungerende ute- og bedriftskontroll, og en relevant og forutsigbar sanksjonering.

NLF har følgende kommentarer til Statens vegvesen sitt svar på oppdrag 8 om trafikksikkerhet:

8A.3 Utekontrollens bidrag til økt trafikksikkerhet for tunge kjøretøyer

NLF har lenge ivret for økt kontrollinnsats mot tungtransporten, da dette er avgjørende for å fremme trafikksikkerhet og like konkurransevilkår i næringen. Spesielt mener vi at samordnede kontroller med de ulike etatene (Politi, Toll, Arbeidstilsynet, Skatt og Statens vegvesen) er nødvendig for å avdekke den fulle bredden av transportkriminaliteten. Vi deler imidlertid Statens vegvesen sin bekymring for at økte arbeidsoppgaver i forbindelse med bistand til felles kontroller med de andre etatene ikke følges opp av økte bevilgninger, og ser at dette kan føre til at andre oppgaver må nedprioriteres. Vi mener den samordnede innsatsen bør formaliseres i enda større grad enn i dag, og gis egne økonomiske rammer på siden av den enkelte etats budsjetter. På den måten gis også etatene muligheten til å bygge opp spesialkompetanse hos dedikerte kontrollører, som dermed kan arbeide mer effektivt.

8A.3.1 Mer effektivt sanksjonssystem ved overtredelse av veitrafikklovgivningen

NLF er positiv til at forbedringsarbeidet om reaksjoner og sanksjoner i forbindelse med trafikkontroller langs vei er i full gang. Vi mener mer bruk av høyere overtredelsesgebyr i stedet for straff vil virke sterkere preventivt, samt at det reduserer belastningen for påtalemyndigheten. Det er viktig at reaksjonene kommer umiddelbart i form av at gebyr blir oppgjort på stedet.

8A.3.2 Samarbeid

NLF mener som nevnt ovenfor at samarbeidet mellom de ulike etatene viser gode resultater ved utekontroller, og mener det bør arbeides for å styrke dette i form av en overordnet

strategi som er funksjonell også lokalt. Et slikt samarbeid er ressurskrevende og bør effektiviseres ved at kontrollstatene får utvidede fullmakter til kontroll innen flere områder. NLF oppfordrer departementet på nytt til å ta initiativ ovenfor andre relevante departement for å utrede muligheten for å etablere et enda tydeligere formalisert samarbeid etatene imellom.

NLF mener at utekontrollen må tilføres mer ressurser for å ta ny teknologi i bruk raskere, for enklere å ta ut kjøretøy med høy trafiksikkerhetsrisiko til kontroll.

Det er også viktig at den etablerte krimenheten i Statens vegvesen blir videreutviklet.

8A.3.3 Kontroll langs vei

Mye av dagens kontroller langs vei må foregå ved fysiske kontroller, som er ressurskrevende. NLF mener myndighetene må prioritere dette høyere, og tilføre tilstrekkelige ressurser i form av hyppigere kontroller og øket bemanning, spesielt vinterstid. Vi mener også Statens vegvesen må ha fokus på en god logistikk ved kontrollstasjonene slik at kontrollene av spesielt bremses effektiviseres.

I tillegg til bremses, registreres det flest feil og mangler med lastesikring (ref. utekontrollens statistikk for 2019). Dette er komplisert og krever god kunnskap, både for førere og kontrollørene. NLF opplever store ulikheter blant kontrollørene på hva det reageres mot, og mener opplæringen av kontrollørene innen dette området må prioriteres.

For å kontrollere kjøre- og hviletid etableres det nye systemer der digitale fartsskrivere kan avleses før kontrollstasjonen, for utvelgelse av kjøretøy som skal kontrolleres. De nye digitale fartsskriverne ble innført for nye biler i 2019, men NLF registrerer at Statens vegvesen ennå ikke har tatt utvelgessystemet i bruk. Et transportregister, som allerede er vedtatt i Stortinget, vil ha stor betydning for å kunne effektivisere kontroll av kabotasjekjøring. Det må settes av midler til å ta systemet i bruk snarest.

8A.3.4 Bruk av ny teknologi i kontrollvirksomheten

NLF er positiv til videreutvikling av ANPR (automatisk skiltgjenkjenning) knyttet til risikoklassifiseringssystemet og dermed utvelgelse til kontroll langs vei. I lys av utviklingen som foregår på kjøretøyene, og deres mulighet til å avgi informasjon via digital fartsskriver, mener NLF at dette må være styrende for hvilken teknologi Statens vegvesen tar i bruk for kontroll. NLF er uenig i at man må samle erfaring før innføring av ny teknologi. Man bør iverksette de teknologiske mulighetene som prøveordninger/-prosjekter, for så å utvikle det til ønsket løsning.

8A.3.5 Vegen som ramme for utekontrollen

I forbindelse med ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på TK-området er det i tiden frem til 2024 planlagt avvikling av en rekke trafikkstasjoner. Dette nødvendiggjør at det legges til rette for utekontroll ved hjelp av kontrollstasjonene som ligger langs vei, men også mobile kontrollenheter som kan flyttes rundt til hensiktsmessige steder. Kostnadmessig vil det være en innsparing ved at trafikkstasjoner avvikles, men det fordrer også at det tilkommer tilstrekkelige ressurser til at mobile utekontroller kan gjennomføres. NLF er bekymret for at eventuelle offentlige besparelser oppveies av økte privatøkonomiske kostnader, for eksempel ved at brukerne må reise lengre, eller vente lengre for å få utført oppgaver som krever fysisk oppmøte.

I svaret fra Statens vegvesen på oppdrag 9 om prioriteringer står det at det er lagt inn en økning på 20 mill. kr i budsjettet for 2020, øremerket til satsing på kontroll av tunge kjøretøy. Dette er ikke videreført i rammene for NTP. NLF mener økt kontrollvirksomhet er så viktig, og ber om at det minimum videreføres. Beløpet ble halvert ved behandlingen av revidert nasjonalbudsjett for 2020 på grunn av redusert kontrollaktivitet som følge av Covid-19-pandemien. Dette har NLF protestert på i budsjettøringen, og mener pengene må brukes til intensiverte kontroller når samfunnet åpnes opp igjen utover i 2020.

Brukerfinansiering

Bompenger til finansiering av nye veier utenfor tettbygde strøk/byvekstavtaler mv

NLF er prinsipielt imot å finansiere veiutbygging utenfor tettbygde strøk med bompenger. Vi mener utbygging av grunnleggende god infrastruktur er statens ansvar å finansiere. Den økonomiske belastningen bompengebetalingen innebærer er inflasjonsdrivende og reduserer sterkt nytten av investeringene som gjøres.

NLF innser imidlertid at det for tiden er en sedvane å delfinansiere utbyggingen av viktige veier for næringslivet og befolkningen med bompenger. For at dette skal ha legitimitet blant de som må betale bompenger, må andelen bompenger være lav.

Statens vegvesen skriver i sitt svar til oppdrag 9 at bompengefinansieringen ikke skal overstige 29 %. Vi registrerer at det i Nye Veier sin nåværende og eventuell utvidede portefølje planlegges med en andel bompenger på 35-40 %. NLF ber om at departementet sørger for at også Nye Veier holder seg innenfor en andel på maksimalt 29 % for sin portefølje, også om den eventuelt skulle bli utvidet.

I bompengereformen ble det lagt som premiss at kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) i hovedsak skal betale dobbel takst av kjøretøy i takstgruppe 1 (personbiler). Erfaringene er at dette ikke følges opp alle steder, men at det svært ofte blir en høyere takstlegging. NLF krever at departementet stadfester i kommende NTP at bompengefinansieringen skal baseres seg på at tunge kjøretøy betaler maksimalt dobbel personbiltakst.

Omfanget av bompengeneinnkreving blir etter hvert massivt på enkelte strekninger og korridorer. Det er viktig å se helhetlig på strekninger/korridorer når bompengefinansieringen besluttes. Ett eksempel er strekningen Langangen – Stavanger, ca. 400 km, som kan komme til å koste 3.000 kr én vei for tunge kjøretøy når E18/E39 er ferdig utbygd. Dette påvirker konkurransekraften på Sør-Vestlandet for bedrifter som er avhengig av transport til eller via Østlandet for å få levert sine produkter. En så høy bompengebelastning medfører inflasjon og vil redusere nytten av investeringene betydelig.

Byvekstavtaler mv

I byvekstavtalene er det en premiss at byene forplikter seg til et nullvekstmål, som for tiden betyr at økt persontransport skal gjøres med kollektiv, sykkel eller gange. Denne type avtaler har aldri hatt en målsetning om null økning for næringstransporten. Tvert imot har det vært vektlagt at det skal tilrettelegges for en effektiv næringstransport i byene. Næringstransporten av gods er kollektivtransport, og alternative transportformer finnes ikke.

En varierende, men ganske liten andel av inntektene som kreves inn fra person- og tungtrafikken blir brukt til veiutbygging, og enda mindre, om noe, til tilrettelegging for tungtransporten.

NLF er innforstått med at en rimelig andel av inntektene brukes til investeringer i kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vil også komme næringstransporten til gode. NLF er svært skeptisk til at drift av kollektivtransport skal finansieres av disse inntektene. Dette medfører et uheldig avhengighetsforhold, og finansieringsbehovet vil «aldri» opphøre.

Primært mener NLF at næringstransporten ikke skal belastes i bomringene innenfor byvekstavtalene. Sekundært mener NLF at følgende må gjøres gjeldende for næringstransport over 3,5 tonn:

- Et lavt månedstak
- Timeregel
- Ingen rushtidsavgift
- Tilgang til kollektiv- og sambruksfelt der det er praktisk mulig
- Reduksjon av bompengene for Euro VI
- Ikke ekstraordinære miljø- eller rushtidsavgifter.

NLF mener det er viktig at det i framtidige byvekstavtaler eller lignende, hvor utfordringer knyttet til lokale og/eller globale utslipp skal løses, må tilrettelegges med involvering, incitamenter og forutsigbarhet, slik at transportnæringen kan bidra med løsninger på en konstruktiv måte.

NLF mener det er problematisk når store gjennomgangsveier blir en del av byvekstavtaler, fordi disse veiene også betjener gjennomgangstrafikken. Gjennomgangstrafikken, både med lette eller tunge kjøretøy, omfattes ikke av nullvekstmålet i byvekstavtalene. NLF mener riksveiene som er gjennomgangsvei ikke må være en del av byvekstavtalene, men finansieres på annen måte.

Ferjetakster og -regulativ

1.1.2019 ble det AutoPASS for ferje innført på flere ferjesamband. Samtidig ble regulativene endret, hvor blant annet rabatten for næringstransporten ble redusert med 10 %.

I tillegg påføres fylkeskommunene økte ekstrakostnader ved innføringen av nye lav- eller nullutslippsfartøy, inklusive landanlegg, for å tilfredsstille nasjonalt krav etter inngåtte internasjonale avtaler om utslippsreduksjoner. Fylkeskommunene står fritt til å lage sitt eget ferjeregulativ eller bruke AutoPASS-regulativet helt eller delvis. Noen fylkeskommuner har valgt å øke ferjetaksten for å dekke inn disse ekstrakostnadene.

I sum fører dette til store ekstrakostnader for næringslivet. Dette øker avstandsulempene som næringslivet allerede sliter med, og bidrar ikke til økt aktivitet i områdene som er avhengig av ferje.

NLF mener at det har blitt kaotiske tilstander for brukerne av ferjene. Dette skyldes delvis de mange ulike oppdragsgiverne (staten og ulike fylkeskommuner) med ulike økonomisk utfordringer som søkes løst gjennom ulike økonomiske eller driftsmessige tiltak på ferjedriften. Det er ingen felles nasjonale føringer som fylkeskommunene må rette seg etter, og i realiteten blir ferjetrafikantene hardt rammet av dette.

For å gjøre ferjedriften mer brukervennlig, forutsigbar og enhetlig for kundene, krever NLF:

- Nasjonale føringer for alle ferjesamband i Norge
- Ett ferjeregulativ for riks- og fylkesveiferjene
- 50 % rabatt for næringstransporten, slik det var før innføringen av AutoPASS
- Redusert forskuddsbetaling, jf. innspill NLF hadde i forbindelse med Covid-19-pandemien, men forskuddsbetalingen bør bortfalle helt og garantibehovet ivaretas av løyvegarantien
- Takstregulering maksimalt én gang pr. år, samtidig for alle ferjesambandene
- Hyppige avganger, inkludert nattavganger tilpasset næringslivets behov.

NLF mener også at når tunneler avløser ferjer, for eksempel E39 Rogfast, må ikke det medføre kostnadsøkning for næringstransporten.

Fylkesveiene

Fylkesveiene er heller ikke denne gangen en del av NTP med hensyn til finansiering, drift og vedlikehold. Det betyr at planen for norsk transport og samferdsel ikke omhandler prioriteringer for mange viktige transportårer lokalt, regionalt og nasjonalt, både for person- og godstransporten. Dette er uheldig, særlig i lys av at trafikksikkerheten er betydelig dårligere på fylkesveiene sammenlignet med riksveinettet.

Vedlikeholdsetterslepet på store deler av fylkesveinettet er som nevnt tidligere svært stort. Framover står nye oppgaver som skal prioriteres i kø for fylkene, både på samferdselsfeltet og andre viktige samfunnsområder. NLF mener det er viktig at fylkeskommunene får overført tilstrekkelige midler til nye oppgaver slik at for eksempel trafikksikkerhet ikke må settes opp mot andre viktige fylkeskommunale oppgaver. NLF frykter at situasjonen for fylkesveiene blir enda verre etter at fylkene overtok alt ansvaret for fylkesveiene fra 1.1.20.

I tillegg til investeringsbehovet på vei, er det et behov for store investeringer i kai- og broanlegg og i tunneloppgradering. En framtidig utvidelse av modulvogntognettet til også å omfatte tømmervogntognettet, jf. omtale av høringen ovenfor, vil kreve midler til investering, drift og vedlikehold for å opprettholde god framkommelighet og trafikksikkerhet. Mange fylkesveier fungerer som viktige transportårer for store deler av næringslivet, for eksempel langs kysten. Det er store behov for å utbedre enkeltstrekninger, flaskehalsar og ikke minst bygge døgnhvileplasser.

Utfordringene som er knyttet til fylkesveinettet må få en større plass i stortingsmeldingen om NTP 2022-2033.

Godsstrategi

Det er stort behov for kunnskap og kompetanse om godstransport i forbindelse med framtidige planer. Kunnskap bidrar til bedre beslutningsgrunnlag for prioriteringer og investeringer for kostnadseffektiv og trafikksikker godstransport. Vi viser til Trøndelag fylkeskommune sitt initiativ om å etablere en «Kunnskapspakke for godstransport» som har mål om å utvikle helhetlig kunnskap om godstransport, og som legger til rette for næringsutvikling og samtidig dekker myndighetenes, vareeiers og befolkningens behov. NLF ønsker at et slikt arbeid også gjøres nasjonalt og tas med som del av NTP.

Prioriterte strekninger og prosjekter

NLF sine fylkesavdelinger har sine egne prioriteringer av viktige strekninger og prosjekter, og har spilt disse inn i høringsprosessen mot fylkeskommunene før deres innspill til departementet ble levert, som hadde frist 14.5.20.

Prioritering av strekninger og prosjekter er krevende å foreta, så lenge forholdene som vi peker på ovenfor om eventuell utvidelse av porteføljen til Nye Veier er uavklarte. Vi mener det må først gjøres en avklaring av problemstillingene knyttet til Nye Veier sin rolle fremover og effektene av en eventuell endret rollefordelingen mellom Statens vegvesen og Nye Veier, både når det gjelder prioritering av prosjekter, hvordan de to organisasjonene påvirkes, og hva endret fordeling får å si for vedlikehold og drift.

NLF sin prioriteringsliste, se vedlegg, inneholder derfor strekninger og prosjekter uavhengig av en framtidig rollefordeling, og hvem som eventuelt blir byggherre. Prioriteringslisten inneholder også deler av dagens portefølje til Nye Veier, for å understreke at NLF mener disse strekningene må bygges ut snarest. Noen av de prioriterte strekningene er også å finne på listen over strekningene Nye Veier har laget for eventuell utvidet portefølje. For NLF er det overordnede målet at de prioriterte strekningene og prosjektene blir bygd ut i første del av NTP-perioden, mens hvem som er byggherre er underordnet. Imidlertid mener NLF at Nye Veier sin styringsmodell har vist seg effektiv med hensyn til å få reduserte utbyggingskostnader og en raskere utbygging av den tildelte porteføljen, sammenlignet med den tradisjonelle modellen.

Siden det er uklarheter med hensyn til rollefordelingen mellom Nye Veier og Statens vegvesen, ber NLF om mulighet til å gi ytterligere innspill når departementet har gjennomgått høringsuttalelsene, og besvart spørsmålene reist i disse uttalelsene.

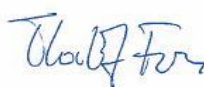
Den vedlagte prioriteringslisten har noe ulik geografisk inndeling med hensyn til nye og gamle fylkeskommuner. Noen av NLF sine fylkesavdelinger har satt opp strekninger og prosjekter i andre fylker enn eget, fordi disse er viktige også for næringstransporten i en større del av landet. Rekkefølgene i listene er å regne som den mest gunstige sett fra vår side, men NLF vil ikke motsette seg annen rekkefølge dersom det er mer effektivt for en samlet gjennomføring. I tråd med departementets ønske om å fokusere på hvilke utfordringer som skal løses, har NLF også kort påpekt dette, sett fra næringstransportens side, for hver av strekningene og prosjektene.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk

Strekning/prosjekt	Prioritet	Utfordringer som skal løses
Østfold		
Rv 19 Moss havn/sentrum – E6	1	Forbinder Norges travleste fergesamband med E-6 og videre til E-18. Dagens vei overhodet ikke dimensjonert for trafikkmengden.
Rv 22 Borg havn – E6	2	Forbinder en sentral havn på Østlandet med E-6. Dagens vei overhodet ikke dimensjonert for trafikkmengden. Hemmer vekst og utvikling i hele Søndre Viken.
Rv 109 Fredrikstad – Sarpsborg	3	«Krøttersti» langs vestsiden av Glomma.
Rv 120 Moss – Hobøl – Ytre Enebakk – Lillestrøm – Gardermoen	4	Avgjørende klima- og logistikktiltak. Vil lede trafikken utenom Oslo, redusere klimautslippene både lokalt og nasjonalt, vil gi økt sikkerhet på veien og bedre arbeidsvilkår for sjåførene.
Rv 21 Halden sentrum – E6	5	Veien er i dag en kjempepropp med lange køer store deler av dagen.
Oslo og Akershus		
E18 Retvet – Vinterbro	1	Siste del av dette EUROPAVEI-prosjektet (E-18) har dratt altfor langt ut i tid. Må forseres i NTP.
Rv 22 Ny Glommakryssing Fetsund	2	Skal trafikken sørfra ledes nordøstover fra søndre Viken, må denne krysningen bygges. Kan kombineres med gode kollektivløsninger og kollektivfelt, hvor også nyttetransporten får tilgang.
Ring 4 rundt Oslo	3	Effektiv, trygg og klimavennlig omkjøringsvei øst for Oslo.
Rv 4 Nittedal/Rotnes – nordover	4	Har vært en «propp» i årevis og prosjektet må forseres.
Innlandet		
Rv 4 Sinsenkrysset – Mjøsbrua	1	Stort eksportvolum fra Raufoss. Framkommelighet. Knytte Mjøsbyene sammen.
Rv 3 Elverum – Ulsberg: Tunna bru	2	Utbedringer av hovedvei for godstransport Oslo – Trondheim, doblet tungtrafikk siste 17-18 år. Nedsatt reisetid og trafikkisikkerhet. Lonåsen er pri 1.
E16 Slomarka – Nybakk	3	Helhetlig utbygging Kongsvinger - Kløfta. Etappe 1 og 2 er bygd ut. Mellompartiet mangler.

E6 Gudbrandsdalen	4	Andre etappe (lovett bomfri) av Ringeby – Otta. Ringeby sentrum med 9 fotgjengerfelt og ca 40 av/påkjøringer. Etappe 1 og 2 er bygd ut. Sjoa - Otta og Ringeby - Frya mangler.
E16 Fagernes S – Hande	5	Gjennomgangstrafikk Fagernes sentrum samt et vanskelig parti vest for Fagernes. Filefjell er vintersikker. Nå blir det stopp i Valdres på vanskelige dager.
Rv 25 Løten – Hamar	6	Gjenstående strekning inn mot Hamar med stor trafikk, for helhetlig utbygging.
E136 Dombås – Vestnes	7	Alle deler av vegen som er under 8,5 meter bred.
E6 Otta – Dombås	8	Alle deler av vegen som er under 9 meter bred. Spesielt vanskelig parti forbi Rosten.
Rv 2 Roverud - Kongsvinger – Sverige	9	Viktig veg for grensekryssende handel. Økt trafikkikkerhet.
Rv 15 Otta – Dønfoss – Stryn	10	Mange smale partier og krevende fjellovergang. Framkommelighet og trafikkikkerhet.
Rv 25 Elverum – Trysil	11	Hele strekningen må oppgraderes. Gammel veg som ikke er oppgradert i forhold til næringslivets behov.
Buskerud, Vestfold og Telemark		
E134 Drammen – Haugesund	1	Radikalt nedsatt reisetid, trafikkikkerhet og miljøgevinst.
Rv 36 mellom E18 og E134	2	Nødvendig for å få en helhetlig utbygging og effekt av ny E134.
E134 Drammen – E6	3	Nødvendig for å få en helhetlig utbygging og effekt av ny E134.
Fv 283 Bragernestunnel og Fv 282 Holmenbrua	4	Alternativ til Strømsåstunnel, bedre trafikkflyt, miljø og sikkerhet. Spesielt prekært å erstatte Holmenbrua.
E18 Oslo Vestkorridoren	5	Køproblemer. Miljø.
E18 Vestfold og Telemark 2-plan Kopstadkrysset	6	Fullverdig løsning for E18, blant annet Kopstadkrysset ifm planlagt godsterminal på Nykirke langs E18 og jernbanen i Horten.
Agder		
E18/39 Ytre Ringvei Kristiansand	1	Gjennomgangstrafikk, avlasting gjennom byen. Viktig for godstransport Sør-Vestlandet – Østlandet mv., ÅDT 50.000.

E18 Tvedestrand – Akland	2	Siste stykke på E18 i Agder som er ulykkeutsatt og i dårlig forfatning
Rv 9 Kristiansand - Hovden	3	Gul stripe på gjenstående delstrekninger.
Rv 41 Kjevikbrua oppgraderes til 60 t	4	Rv 41 blir mye brukt til tømmertransporter. Den er også en tilkoblingsvei mot både E18 og E39.
Rv 41 Gul stripe Boen bru – Ryenkrysset	5	
Rv 41 Gul stripe Svenes – Dølemo	6	
Rv 41 Gul stripe Herefoss – Hynnekleiv	7	
Rv 9 Hovden – Haukeli	8	Gul stripe. Viktig tilknytning til E134.
Rogaland		
E39 Ålgård – Agder grense	1	Miljøvennlig for godstransporten. Viktig del av korridor 3.
E134 med arm til Bergen	2	Øker trafikkmengden og blir Norges mest lønnsomme vei.
E134 Seljestad - Røldal	2	Helhetlig utbygging av E134
E134 Røldal – Vågsli	2	Mest værutsatte strekning på E134.
E134 Bakka i Stordalen – Solheim	2	Meget krevende strekning for tungtransporten
E39 Rogfast	3	Må realiseres og ferdigstilles. Stort vedlikeholdsbehov i Byfjordtunnelene.
E39 Bokn – Aksdal – Stord	4	Helhetlig utbygging, ref Rogfast. Viktig for felles bo- og arbeidsmarked.
E134 Karmsundbrua	5	Utbedring høydebegrensing. Slippe omkjøring, sparer tid og miljø.
Rv 42 Gamle Eigerøyvei – Hovlandsvei	6	Bedre tilgangen til Eigerøy havn.
Bymiljøpakke Nord-Jæren E39 Ålgård – Hove Tverrforbindelsen Transportkorridor Vest E39 Smiene – Harestad	Eget prosjekt med uavhengig prioritering: 1 Rogaland 2 Rogaland 2 Rogaland 3 Rogaland	Helhetlig utbygging av E39 og ferdigstilling. Intern prioriteringen i bypakken.
Hordaland		
E16 Arna – Gudvangen	1	Arna – Voss først. Rasutsatt. Ulykkeutsatt. Omkjøringsveier mangler.
E134 Drammen - Haugesund med arm til Bergen	2	Strekningene Seljestad – Røldal/ Røldal – Vågsli må inn i perioden 2022 – 2027

		med oppstart tidlig i perioden. KVVU på arm til Bergen påbegynnes snarest. E134 med arm til Bergen er det veiprojektet som har størst netto nytte i Norge. E134 har en netto nytte på 12 mrd. kroner, armen til Bergen har en netto nytte på 14 mrd. kroner. Totalt 26 mrd. kroner. E134 er den viktigste Øst-Vest korridoren.
Ringvei Øst Bergen	3	Fjøsanger – Arna prioriteres. Omkjøringsvei og avlasting for Bergen sentrum.
Fv 7 Granvin – Norheimsund – Trengereid	4	Omkjøringsvei ved stengt E16. Smal, lave tunneler og andre flaskehals. Prioritere Granvin – Fykse, Norheimsund – Kvamskogen og Samnanger – Gullbotn.
E39 Bokn – Stord	5	Delprosjekt ferjefri E39. Bør prioriteres før eventuelt Hordfast og vedtatt bro over Bjørnafjorden. Flere partier med stigninger og kurvatur som ikke tilfredsstillers dagens veistandard.
Sogn og Fjordane		
E39 Storehaug - Moskog	1	Avlaste Førde sentrum, utfordringer i Halbrendlia.
E39 Bogstunnelen – Gaular grense	2	Avlaste Vadheim sentrum. Ta bort strekninger som er smale, bratte og svingete. Utfordrende spesielt vinterstid.
Rv 15 Strynefjellet, med tilrettelegging for evt helårsvei til Geiranger.	3	Rv 15 er raskeste vei til Oslo og Trondheim for flere viktige bedrifter på Nord-Vestlandet. Preget av stigninger og dårlige tunneler. I tillegg stor skredfare.
Rv 13 Vikafjellet	4	Mest stengte fjellovergangen i Sør-Norge. Usikker helårsvei.
E39 Byrkjelo – Sandane	5	Strekning med mye svinger og smal veibane. Er en «flaskehals» på E39. I tillegg stor skredfare.
Fv 614 Svelgen – Indrehus	6	Smal og svingete vei, dårlig fremkommelighet. Del av fremtidig transportkorridor Måløy – Flora.
Fv 57 Dale - Storehaug	7	Fylkesveg 57 øst for Dale har svært varierende standard, og er ulykkesbelastet. Deler av veien er utbedret, men det gjenstår flere partier

		med dårlig kurvatur og for liten veibredde. Trafikkmengden varierer.
Fv 61 Naveosen – Brubakken	8	Gjenstående 1,3 km med smal og dårlig vei.
Møre og Romsdal		
E136 Dombås - Ålesund	1	Dårlig framkommelighet på vinter pga kurvatur og stigninger.
Fv 65 Surnadal – Trøndelag grense	2	Oppgradering til modulvogntog. Viktig for næringslivet. Gjelder hele strekningen fra Surnadal til Trøndelag grense. Viktig også at Fv 65 utbedres i Trøndelag.
Rv 15 Strynefjellet	3	Særdeles viktig for næringstransporten til/ fra Vestland og Møre og Romsdal.
E39 Ålesund - Molde	4	Utredning av Romsdalsaksen og alternativ fjordkrysning. Ikke undersjøisk tunnel pga miljø og sikkerhet.
Vestland og Møre og Romsdal		
E39 skredpunkt ikke omfattet av ny vei	1 Skredsikring	Viser til Statens vegvesen sin rapport «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveier i region vest», side 19 – 28. E39 har flere skredpunkt som må sikres.
Trøndelag		
E6 Åsen – Steinkjer pluss utvidelse til Nordland grense.	1	Dette er «blodåra» gjennom Norge og den har meget stor betydning for nasjonal og regional utvikling. Veggen er trafikkfarlig på flere steder. Har også en betydelig rolle med tanke på nasjonal beredskap.
E39 Klett – Harangen	2	Meget viktig akse for næringslivet i Trøndelag og på Nord-Vestlandet. Det er standardsprang på strekningen som er trafikkfarlig, samt at det er store fremkommelighetsutfordringer. Klettkrysset er direkte trafikkfarlig og krever strakstiltak.
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	3	Hovedaksen for næringstransport mellom Trøndelag og Østlandet. Mange punkter og strekninger er trafikkfarlige.
E14 Stjørdal – Meråker	4	Hovedaksen mellom Midt-Norge og Sverige/EU. Fremstår som meget trafikkfarlig og rasutsatt. Store utfordringer med fremkommelighet.
E6 Dombås – Ulsberg	5	Trafikkfarlig strekning med store utfordringer på fremkommelighet.

Nordland		
E6 Hamarøy – Sørfold	1	Største flaskehals på E6 Nordland. Mange trange og svingete tunneler. Mye stengt om vinteren. Nye Veier sitt forslag avvises på det sterkeste, med oppgradering av tunneler og to ferjestrekninger i anleggsperioden. Ønsker Statens vegvesen sin løsning med 11 km kortere vei, 20 min besparelse og omkjøringsmuligheter.
E6 Ulvsvågskaret	2	Strekningen har mange perioder med stenging pga. trafikkuhell. Det er svært utfordrende topografi, manglende omkjøringsalternativer.
E6 Sjørelva – Borkamo	3	Flaskehals. Lav standard, nedsatt fart og bredde.
E10 Lofoten	4	Hovedvei vest-øst. Stor nærings- og turisttrafikk. Tilførsel Leknes lufthavn.
E6/Rv 80	5	«Fra bru til bru». Stor trafikk, ulykkeutsatt, flaskehals, nedsatt hastighet. Flytte E6 ut av Fauske.
E6 Narviktunnelen med tilstøtende veinett	6	Trafikken ut av sentrum vil gi bedre bymiljø og raskere og sikrere transport.
E10 Bjørnfjell	7	Sjømateksport. Smal og meget svingete. Snø og fokk. Ofte kolonne eller stengt.
Troms og Finnmark		
E6 Kvæangsfjellet	1	Framkommelighet.
E8 Innfartsvei Tromsø	2	Forutsettes igangsatt før NTP 2022-2033 trer i kraft.
Hålogalandsveien	3	Forutsettes igangsatt før NTP 2022-2033 trer i kraft.
E45 Kløfta	4	Viktigste langtransportrute til Finnmark. Rasutsatt. Sjømateksport. Må tilrettelegges for modulvogntog.
Rv 94 Hammerfest - Skaidi	5	Sjømateksport. Hammerfest logistikk-knutepunkt. Offshore-aktivitet. Jansvannet – Akkarfjord må komme først.
E8 Skibotn - Kilpisjärvi	6	Gjenværende parsell må oppgraderes. Viktig strekning for flere korridorer. Sjømateksport.
E6 Nordkjosbotn – Hatteng	7	Del av utenlandskorridor E8. Sjømateksport. Kurvatur og ulykkeutsatt.

Rv 862 Tverrforbindelsen Tromsø	8	Bedre framkommeligheten og løse flaskehalsar på Tromsøya.
E10 Bjørnfjell	9	Sjømateksport. Smal og meget svingete. Snø og fokk.
Rv 92	10	Utvides til modulvogntog, ellers hindres disse til Lakselv og østover.
E6 Strømmen bru ved Kirkenes	11	Flaskehals, stigninger og kurvatur.
E6 Storslett bru	12	Modulvogntog.
E6 Tanadalen	13	Standardheving, viktig øst-vest i Finnmark.