



Stortinget
Transport- og kommunikasjonskomiteen
0026 Oslo

Oslo, 19. oktober 2010

Statsbudsjettet 2011 – Godstransport på riksveger

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har følgende kommentarer til Programkategori 21.30 Vegformål, som vi merker oss er økt med 11,2 prosent sammenlignet med saldert budsjett for 2010.

NLF har merket seg at oppfølgingsgraden for vegformål i 2011 i forhold til de fire første årene i NTP 2010-2019, er 46,8 prosent, men at det legges opp til en gradvis opptrapping av de økonomiske rammene slik at planrammen blir fulgt opp. Det må den!

NLF konstaterer at Regjeringen mener at bevilgningene til vedlikehold er nok til å stanse ytterligere forfall, med forbehold om at vedlikeholdsbehovet er noenlunde riktig beregnet. Aller helst burde bevilgningen til vedlikehold vært så høye at man fikk startet arbeidet med å fjerne etterslepet. Det bør uansett lages en plan for dette i forbindelse med arbeidet med NTP 2014-2023.

NLF mener det er bra at kostnadsveksten på driftskontraktene kompenseres – en vekst som skyldes en blanding av prissetterslep, strengere krav til vinterstandard, dårlig vedlikehold og mer omfattende veganlegg. NLF er svært opptatt av god drift, og i særdeleshet god vinterdrift.

NLF mener at det er positivt at det er øremerket penger til rassikring av riks- og fylkesveger og at rentekompensasjonsordning for investeringer i fylkesvegene fortsetter. I følge dokumentene har alle fylkene tatt i bruk rentekompensasjonsordningen. Det er positivt.

NLF registrerer at settes av et uspesifisert beløp til oppgradering og bygging av døgnhvileplasser for tungtrafikken. Oppfølgingsgraden for miljø- og servicetiltak – der døgnhvileplassene er plassert – er bare 38,7 prosent. Det er svært viktig at Statens vegvesen holder trykket opp i dette arbeidet både av hensyn til trafikksikkerhet og arbeidsmiljø.

NLF er fornøyd med at det nå er i ferd med å innføres et nasjonalt ferjekort som skal brukes på riksvegferjesambandene. Det beste hadde likevel vært å bruke AutoPASS, og vi ber om trykk på denne saken fra komiteens side.

NLF registrerer nok en gang at riksvegferjetakstene øker mer enn prisstigningen, denne gang med 3,1 prosent. Vi ser ikke grunnlaget for å gjøre dette.



Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er en partipolitisk uavhengig nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for lastebileiere som driver yrkesmessig godstransport på veg i Norge og utlandet. NLF har ca 4.000 medlemmer som eier 15.000 lastebiler/vognogt og lettere nyttekjøretøyer. NLFs medlemsbedrifter har 20.000 sysselsatte og omsetter for 25 mrd kr.

NLF har en mistanke om at personbilene er favorisert i det gjeldende riksregulativet, og det må startes et arbeid med nytt riksregulativ med en forutsetning om å forenkle takstregulativet for å legge til rette for AutoPASS.

NLF beklager at rabattsatsen på storbrukerkortet ikke blir lik den på verdikortet.

NLF konstaterer at Statens havarikommisjon for transport har påvist at forhold ved vegen er sentrale medvirkende faktorer i enkelte ulykker. Det må bety sterkere fokus på vegen og sideterrenget i trafikk sikkerhetsarbeidet. NLF vil fortsette sitt arbeid med å bedre trafikk sikkerheten ved å ta tak i blant annet skadeforebygging og fart (jf Riksveg 3-prosjektet).

Utenlandske godstransportører kan på lovlig eller ulovlig vis passere bomstasjoner uten AutoPASS-brikke. Ved lovlig passering blir det opp til bompengeselskapene i ettertid å innkreve pengene, noe som er umulig når transportørene ikke lar seg oppspore. NLF krever at lastebiler over 3,5 tonn totalvekt – norske som utenlandske – må pålegges å bruke AutoPASS-brikke. For utenlandske lastebiler må AutoPASS-avtalen knyttes til et kredittkort, som sikrer oppgjør dersom faktura ikke betales. Saken befinner seg i Samferdselsdepartementet.

NLF vet at Vegdirektoratet har utredet fremtidig organisering av bompengeforvaltningen. Det overordnede målet med bompenger må være å få mest mulig kilometer veg for pengene, og det er etter NLFs oppfatning selvsagt at ett stort eller noen få regionale bompengeselskaper vil kunne inndrive og forvalte bompengene mer effektivt enn små bompengeselskaper. Ny organisering av bompengeforvaltningen må gjennomføres så raskt som mulig.

NLF etterlyser en felles kundetjeneste for alle bompengeselskaper, uavhengig av organisering av bompengeforvaltningen.

Fra 1. november 2009 innførte Samferdselsdepartementet en ny og klarerer definisjon av midlertidig kabotasje, hvor kjernen er tre nasjonale kabotasjeturer innen sju dager. Dette er bra, men skal det få tilsiktet effekt må det følges opp med kontroll og reaksjoner. Vi tillater oss å be komiteen trykke på for å få til dette. Vi etterlyser også arbeidet med en mer utfyllende, norsk kabotasjeveiledning etter mønster fra den danske. Den danske kabotasjeveiledningen (2010) er mer detaljert blant annet om regler for kabotasjekjøring og om dokumentasjonskrav enn Samferdselsdepartementets rundskriv nr 2-2009.

NLF mener at reduksjon av lastebiler og vogntogs andeler av CO₂-utslippene i hovedsak kan nås med økt bruk av biodrivstoff, ny kjøretøyteknologi og økokjøring/reduert hastighet.

NLF registrerer at Regjeringen vil etablere et vegtilsyn som organisatorisk skal være direkte underlagt vegdirektøren. Dette er en modell som ikke sikrer habiliteten godt nok når det gjelder tilsyn med riksvegene – antydninger om ”bukken og havresekken” vil uunngåelig dukke opp. Det er mulig at tilsynsmodellen vil fungere for fylkesveger og kommunale veger, der habiliteten vil være ivaretatt. NLF savner at tilsynsavdelingen får mandat til å sanksjonere når feil og mangler oppdages.

NLF merker seg at Regjeringen ikke vil anbefale å gå tilbake til en modell med en produksjonsavdeling i Statens vegvesen. NLF anbefaler at de økonomiske og driftsmessige konsekvensene av at det i mange tilfeller er mange ledd mellom Statens vegvesen og den som gjør jobben, blir utredet i etterkant av ”Dovre-rapporten”. I enkelte tilfeller kan det være opptil fem ledd totalt i verdikjeden – Statens vegvesen – riksentreprenør – underentreprenør –

transportsentral – lastebilbedrift – (og kanskje en uavhengig lastebileier i tillegg). Det er særlig interessant å få vite hvor mange av de bevilgede kronene som brukes til å utføre selve drifts- og vedlikeholdsoppgavene.

NLF er enig i at overføringen av forvaltningsansvaret for tidligere øvrige riksveger har skjedd ”uten særskilte problemer”, men testen på hvor vellykket dette grepet er, vil først komme om noen år. NLF mener at det må lages nasjonale føringer for fylkesvegene på følgende områder: vinterdrift (friksjon/brøytestikker), sommerdrift (sprekker/sikt), vedlikehold (hjulspor/asfalt), utbygging/ utbedring (tekniske standarder), ferjer (kaier, riksregulativ, gjennomkjøringshøyde, ferjekort, aksellast, åpningstider og frekvens)

Med hilsen

Norges Lastebileier-Forbund

Olav Slaatsveen
Adm. direktør

Terje Grytbakk
Fagsjef veg og samferdsel

Vedlegg: Temahefte om NLFs vegpolitikk 2010-2019 (2. utgave)

