



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Stortingets Transportkomite
Stortinget
0026 Oslo

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22 03 32 00
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 7056.09.50223
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref:

Vår ref: JTM

Oslo, 5. november 2013

STATSBUDSJETTET 2014 – SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norges Lastebileier-Forbund registrerer med tilfredshet at Samferdselsdepartementet har lagt fram et forslag til budsjett med økte rammer. Det skal den avgåtte regjering ha ros for. De utvidede rammer er absolutt nødvendige, fordi det norske vegnettet gjennom år kvalitetsmessig er blitt dårligere og nå dessverre har en standard som er langt fra det som er forsvarlig og ønskelig. Både fremkommelighet og ulykkesrisiko er direkte påvirket på en negativ måte.

Den avgåtte regjering skal også ha ros for at den har erkjent behovet for en mer offensiv satsing på samferdsel. Vi forutsetter at den nye regjeringen ser at ytterligere satsing må til og at dette vises i det endelige budsjettet for 2014.

Positivt med økte rammer

NLF registrerer at rammene til samferdsel foreslås øket til 45,234 mrd. kr. eller 16,3 prosent fra saldert 2013-budsjett. Av dette får vegformål 22,742 mrd. kr., en økning på 8,1 prosent (vel 1,7 mrd. kr). Dette er isolert sett bra, men når vi ser det opp mot oppfylingsgrad av NTP 2014-2017, blir bildet noe annerledes, da det bare gir 21,1 prosent i forhold til oppfylling av de mål som er satt for første fireårsperiode. NLF mener derfor at Komiteen må øke de generelle rammer slik at målene i NTP kan nås.

NLF konstaterer for øvrig at oppfylingsgraden i forhold til NTP varierer en del på de enkelte områder. Dette er uheldig. Vi mener det er grunn til å tro at en jevnere fordeling av midler i NTP-perioden ville ha sikret en gjennomgående høyere oppfylingsgrad.

Drift og vedlikehold prioriteres

NLF er tilfreds med at drift og vedlikehold prioriteres, men vi er misfornøyd med at det bare er mulig å opprettholde dagens standard, som er for dårlig. Vi merker oss imidlertid at departementet legger opp til en noe høyere standard for vinterdrift, vegoppmerking og drenering i kontrakter som trådte i kraft 1. september 2013 og som vil komme i kontrakter fra 1. september 2014. Etter vår mening er dette nødvendig.

Det er vel kjent at forhold knyttet til vegen er medvirkende årsak til om lag 30 pst. av dødsulykkene. Derfor mener NLF det er bra at den nye regjeringen i sin plattform har sagt at den vil starte arbeidet med å innhente vedlikeholdsetterslepet på infrastruktur.

NLF etterlyser mer effektiv drift og utbygging av veger. Etterslepet må tas igjen i løpet av 10-15 år. Og for å få det til, trengs en forpliktende plan med finansiering for utbedring av riks- og fylkesvegene. Denne planen må også omfatte raskere breddeutvidelse. På grunnlag av denne planen må det lages et program for å gjennomføre planen med en tidsramme på 10 – 15 år.

Et velfungerende vegnett er så viktig for verdiskapingen i Norge at NLF prioriterer vedlikehold, fremkommelighet og oppgradering av vegnettet foran store fjordkrysningsprosjekt.

Nyanlegg må bygges effektivt og etter trafikkmengde

NLF har registrert oppslag i media at deler av vegnettet ikke tåler trafikk belastningen. Det hevdes at spesielt tungtrafikken ødelegger vegene. Endring i klima og værforhold betyr også mye. Vegenes manglende evne til å tåle belastningen blir brukt som argument for å redusere tungtrafikken.

Alle politiske partier i Norge mener det er viktig med en politikk som gjør det mulig å bo og produsere varer over hele landet. Store deler av landets viktige eksportvarer, for eksempel fisk, produseres i distrikts-Norge og transport er helt avgjørende for bedriftenes konkurranseevne og verdiskapingen i Norge.

Varenes verdi fremkommer først når forbrukerne har fått tilgang til varene. Det betyr at dersom vi ønsker verdiskaping, må transportsystemet og transportmulighetene bidra til at forbrukerne får tilgang til de varer som det er behov for. Et godt, tjenlig vegnett er avgjørende for dette og er derfor en av hovedfaktorene for økt verdiskaping. Dersom vegnettet ikke tåler den reelle trafikkmengden, må det reises spørsmål ved om dimensjoneringen er god nok. Nye veger må bygges for å tåle belastningen av fremtidig trafikk. Derfor må prosjekteringen og bygging av nye veger være basert både på den aktuelle bruken, den reelle trafikkveksten og forventede klimaendringer.

NLF merker seg med tilfredshet at departementet setter fokus på effektiv vegbygging. Etter vår mening har også Stortinget et ansvar for dette ved å vedta bygging og finansiering av større prosjekter som kan bygges fortløpende. Signalene fra den nye regjeringen om et vegfond er positive og kan bidra til raskere utbygging, forutsatt at fondet blir stort nok og at det settes inn effektive grep for å redusere planleggingstiden for nye veger vesentlig.

Tanken om et utbyggingsselskap er nytt og spennende. Også dette er positivt fordi det er et bevis på at man aktivt søker å finne nye måter å løse dagens problemer på.

Bompengesystemet må endres

NLF er prinsipielt imot bompenger, men erkjenner at det må aksepteres for å fremskynde bygging av viktige riks- og fylkesveger. Årsaken er etter vår mening, at staten har sviktet sitt ansvar for vegnettet.

Bompenger er blitt en stadig viktigere finansieringsdel ved vegbygging. NLF registrerer at det i 2014 skal stilles til rådighet 9 045 mill. kroner fra bompengeselskapene. NLF er klar over at dette er viktig for å få bygget bedre og flere veger. En negativ side av bompenger er faktisk at konkurransesituasjonen for norske transportører svekkes, fordi utlendinger som kjører på norske veger, som oftest unnlater å betale. Det er også vel kjent at bompengeselskapene ikke klarer å kreve inn de store beløp som er utestående.

NLF har foreslått en løsning som Samferdselsdepartementet også har sagt seg enig i. Løsningen er å kreve bombrikke som er knyttet opp mot et betalingskort, i alle godsbiler som skal kjøre på norsk veger. Dette vil myndighetene ha glede av og det vil bidra til å gjøre konkurransevilkårene likere for norske og utenlandske transportører.

NLF kan ikke akseptere ytterligere forsinkelse av dette og ber derfor at Komiteen understreker overfor departementet at ordningen må iverksettes uten ytterligere forsinkelser.

En annen negativ side ved bompengereordningen er de store beløp som går med til administrasjon og innkreving. Vi mener det er nok med ett bompengeselskap og en bombrikke med en rabattstruktur. For oss er det uvesentlig om dette ene bompengeselskapet er statlig eller privat eid. Det viktige er at det opererer over hele landet og tar hånd om alle bompengestrekninger.

Ferjeregulativet må legges om

NLF registrerer at staten skal kjøpe riksvegferjetjenester for 516,1 mill. kroner i 2014 og at det legges stor vekt på at ferjene skal være tilgjengelige for alle. NLF støtter selvsagt at de som har behov for universell utforming skal få det behovet dekket.

Vi imidlertid igjen peke på at transport-Norge har behov for at staten gjennomfører en høyst påkrevd og lenge etterlyst opprydding i ferjeregulativ og takstsystem. NLF vil ha ett storbrukerkort, en rabattstruktur og ett regulativ. Dersom to kort skal beholdes, må i det minste rabattstrukturen være lik.

Autopass må innføres også på ferjer.

Vi mener også det er selvsagt at to biler som har samme lasteevne, må betale samme billettpris på ferjene. At et utenlandsk semivogntog skal betale mindre enn et norsk med samme last fordi Norge har spesielle dimensjoner av hensyn til vegstandard, føreforhold og tidevann, er etter vår mening galt. Ens pris vil forenkle, effektivisere og bidra til like konkurranseforhold. NLF ber Komiteen gi departementet føringer for å få orden på dette.

Trafikksikkerhet og miljø må vektlegges

NLF legger stor vekt på trafiksikkerhet. Vi har utarbeidet en trafiksikkerhetspolicy for medlemsbedriftene, vi gjennomfører kampanjer med fokus på fart og annen atferd, og trafiksikkerhet har også en sentral plass i kvalitetssikringssystemet Kvalitet og Miljø på veg, som NLF har laget.

Den menneskelige faktoren er medvirkende i 60 % av dødsulykkene. Sjåførenes valg er derfor helt vesentlige. Derfor jobber NLF mye med sjåføratferd.

Årsaken til de fleste ulykker med lastebil involvert skyldes feilhandlinger fra andre enn lastebilsjåføren. Vegens beskaffenhet er også viktig, noe som også påpekes i budsjettet der det heter at *” Forhold knyttet til vegen, som vegens linjeføring, sikthindringer og mangelfull skilting og oppmerking, ble vurdert å være medvirkende årsak til om lag 30 pst. av dødsulykkene”*. Etter NLFs oppfatning må konsekvensen av dette faktum komme klarere til uttrykk gjennom bevilgningene til vegsektoren. I budsjettet legges det opp at man i 2014 skal breddeutvide 20,9 km veg slik at man kan få gul midtstripe, etablere forsterket midtoppmerking på 74 km og bygge midtrekkverk på om lag 22 km to- og trefelts veg. Etter NLFs mening er dette lite ambisiøst. At bare 261 km av riksvegnettet har midtrekkverk og 605 km er firefeltsveg ved utgangen av året, er lite å skryte av. Heller ikke at bare 866 km veg er møtefri, kan sies å være tilfredsstillende. Dessverre skjer det mange møteulykker med lastebil involvert. Konsekvensen av disse ulykkene er store. Slik ulykker reduseres med mer møtefri veg. Derfor mener NLF at det må satses vesentlig mer på tiltak som forhindrer møteulykker.

Døgnhvileplasser for tungtransporten må bygges ut

NLF har i mange år arbeidet for å få vegmyndighetene til å ta mangelen av døgnhvileplasser på alvor. Vegmyndighetene har vært vesentlig mer opptatt av å påpeke manglende hvile og pauser enn å bidra til steder hvor sjåførene kan ta lovpålagt pause og hvil. Nå begynner omsider behovet for slike plasser for alvor å sive inn også hos myndighetene. NLF mener utbygging av døgnhvileplasser med tilfredsstillende tilbud og fasiliteter må prioriteres. En langt mer aktiv holdning til samarbeid med private utbyggere for å sikre raskere fremdrift, etterlyses, og vi mener det også må bevilges mer midler. I tillegg må staten selv også bygge og ta ansvar for slike plasser der det ikke finnes private aktører å samarbeide med.

Norske veger og topografi krever spesiell kompetanse

Hver vinter opplever vi at utenlandske sjåførere får problemer på norske veger. Årsaken er feil kjøretøy (to-akslede trekkvogner), mangelfull utrustning (dekk, kjettinger) og for dårlig kunnskap om hvordan man skal kjøre på våre veger.

NLF mener norske myndigheter må innføre kompetansekrav til utenlandske sjåførere som skal kjøre på norske veger. Glattkjøringskurs må være obligatorisk når det skal kjøres på tider hvor det må påregnes glatte veger.

Tuneller trenger forpliktende vedlikeholdsplan

NLF er tilfreds med at tunellvedlikehold prioriteres. Vi etterlyser imidlertid en forpliktende fremdriftsplan for nødvendig sikkerhetsoppgradering av tuneller.

Vegtilsynet må fristilles og rollen avklares

NLF er tilfreds med at det er etablert et organ som skal føre tilsyn med vegsektoren. Etter vår mening bør et organ som skal føre tilsyn med en sektor, ikke organisatorisk være knyttet til denne sektoren. Derfor er vi opptatt av at vegtilsynet blir et frittstående organ. Det sikrer tilsynet både troverdighet og integritet.

Vegtilsynet ble opprettet i 2012 og det har således fungert i for kort tid til at noen kan konstatere om noe har skjedd som en følge av vegtilsynets arbeid. Vi registrerer imidlertid at tilsynet ennå ikke har fått på plass et regelverk for å føre tilsyn med fylkeskommunene og kommunene som er de største vegeierne. Dette bør Komiteen påpeke og gi signaler om at dette regelverket må prioriteres slik at Vegtilsynet bør kunne foreta tilsyn overfor fylkeskommuner og kommuner i løpet av 2014.

Vegtilsynets rolle og mulighet for å gripe inn må også klarlegges.

Fylkesvegnettet må ikke glemmes

Da store deler av vegnettet ble overført til fylkeskommunene, ble det vedtatt en rentekompensasjonsordning for å gjøre det lettere for fylkene å få tilgang til nødvendig kapital for å håndtere de oppgaver de fikk som vegeier. Staten påtok seg også ansvaret for byggherrekostnadene for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet. Nå foreslås 355 mill. kroner til byggherrekostnader for fylkesvegnettet i 2014 og rentekompensasjonsordningen avvikles fra og med 2014.

NLF vil minne om fylkesvegnettets store betydning for verdiskapingen i Norge. Mer enn 1/3 av næringstransportene går på fylkesvegene, og de fleste bedrifter har en fylkesveg nærmere enn en riksveg.

Etter vår mening har staten et ansvar også for fylkesveggenes kvalitet og standard, ikke bare for byggherrekostnadene. Fylkesvegnettet er under press og har et stort vedlikeholdsetterslep. Staten må bidra til at også dette fjernes. Fylkene må sikres midler slik at vegnettet ikke kvalitetsmessig blir delt i en A og B-klasse, der fylkesvegnettet blir i B-klassen.

Vegfondet som er bebudet, må være så stort at også fylkeskommunene kan få tilskudd.

Vegtransporten må kontrolleres på riktig måte

NLF er for at vegtransportens aktører kontrolleres. Kontrollen må imidlertid omfatte både norske og utenlandske aktører. Bestemmelsene må håndheves likt og reaksjonene ved brudd må være like. Slik er det dessverre ikke i dag. Derfor gjentar vi forslaget om at de instanser som kontrollerer vegtransporten, må samarbeide i langt større grad enn det som gjøres nå. Når bestemmelsene håndheves forskjellig, skaper det frustrasjon både hos de som blir kontrollert og de som kontrolleres. Et sterkere samarbeid og bedre forståelse for aktørenes problemer, bl.a. mangel på hvileplasser, vil kunne redusere både frustrasjoner og regelbrudd. Samtidig vil det øke sikkerheten på vegene.

Avslutning

Som nevnt innledningsvis er det flere positive elementer i forslaget til samferdselsbudsjett for 2014. NLF forutsetter at den nye regjeringen vil synliggjøre ytterligere grep som kan forsterke disse positive sider.

NLF håper på god kontakt med den nye Transport- og kommunikasjonskomiteen og ser fram til et konstruktivt samarbeid. Samtidig tilbyr vi komiteens medlemmer å få tilgang til all den kompetanse NLF har om godstransport på veg.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund

Per Madsen
Forbundsleder

Geir A. Mo
Adm. direktør

Konklusjon – sammendrag

Positivt med økte rammer - en jevnere fordeling av midler i NTP-perioden ville ha sikret en gjennomgående høyere oppfylingsgrad.

Drift og vedlikehold prioriteres - Etterslepet må tas igjen i løpet av 10-15 år. Det trengs en forpliktende plan med finansiering for utbedring av riks- og fylkesvegene.

Et velfungerende vegnett er så viktig for verdiskapingen i Norge at NLF prioriterer vedlikehold, fremkommelighet og oppgradering av vegnettet foran store fjordkrysningsprosjekt.

Nyanlegg må bygges effektivt og etter trafikkmengde - Nye veger må bygges for å tåle belastningen av fremtidig trafikk. Prosjekteringen og bygging av nye veger må være basert både på den aktuelle bruken, den reelle trafikkveksten og forventede klimaendringer.

Bompengesystemet må endres - Obligatorisk bombrikke som er knyttet opp mot et betalingskort, i alle godsbiler som skal kjøre på norsk veger. Ett bompengeselskap og en bombrikke med en rabattstruktur er nok.

Ferjeregulativet må legges om - Transport-Norge har behov for en høyst påkrevd og lenge etterlyst opprydding i ferjeregulativ og takstsystem. NLF vil ha ett storbrukerkort, en rabattstruktur og ett regulativ.

Trafikksikkerhet og miljø må vektlegges - NLF mener det må satses vesentlig mer på tiltak som forhindrer møteulykker.

Døgnhvileplasser for tungtransporten må bygges ut - En langt mer aktiv holdning til samarbeid med private utbyggere for å sikre raskere fremdrift, etterlyses. Mer midler må bevilges. Staten må selv bygge og ta ansvar for plasser der det ikke finnes private aktører å samarbeide med.

Norske veger og topografi krever spesiell kompetanse - Glattkjøringskurs må være obligatorisk når det skal kjøres på tider hvor det må påregnes glatte veger.

Tuneller trenger forpliktende vedlikeholdsplan - Vi etterlyser en forpliktende fremdriftsplan for nødvendig sikkerhetsoppgradering av tuneller.

Vegtilsynet må fristilles og rollen avklares - Vegtilsynet må bli et frittstående organ. Det sikrer tilsynet troverdighet og integritet.

Fylkesvegnettet må ikke glemmes - Fylkene må sikres midler slik at vegnettet ikke kvalitetsmessig blir delt i en A og B-klasse, der fylkesvegnettet blir i B-lassen.

Vegtransporten må kontrolleres på riktig måte - Et sterkere samarbeid og bedre forståelse for aktørenes problemer, bl.a. mangel på hvileplasser, vil kunne redusere både frustrasjoner og regelbrudd. Samtidig vil det øke sikkerheten på vegene.