



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite
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 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: ||

Vår ref: |jtm/|f|

Oslo, |23. oktober 2014|

Statsbudsjettet 2015 - Samferdselsdepartementet

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er positiv til at Samferdselsdepartementet har lagt fram et forslag til budsjett med en økning i rammene på om lag 5 mrd. kr sett i forhold til revidert budsjett for 2014. Det er spesielt positivt at det nå er en prioritert satsning på vegnettet, med en erkjennelse av at etterslepet på vegvedlikeholdet ikke kan fortsette.

NLF er derfor fornøyd med at det nå foreslås, for første gang på flere tiår, å stoppe – og ta igjen, deler av etterslepet. En kvalitetsmessig oppgradering av vegnettet er en nødvendighet for å bedre fremkommeligheten, redusere ulykkesrisikoen og bidra til mindre miljøpåvirkning fra biltrafikken.

Det er også et stort behov for nyinvesteringer i riks- og fylkesvegnettet. Departementet fokuserer på betydningen av bevilgninger til planleggingen av nye prosjekter, slik at når bevilgningen kommer skal anleggsstart kunne skje svært raskt. Dette er en offensiv holdning som krever en radikal endring i planleggingsprosessen og finansiering.

NLF mener at det på vegutbygginger med nasjonal og stor regional betydning i større grad må tas i bruk statlig reguleringsplan, slik at lokale særinteresser ikke blokkerer for påtrengt vegbygging. NLF mener også at det i enda større grad enn budsjettforslaget for 2015 innebærer, må gis økte og forutsigbare rammer til store prosjekter både i budsjettet for 2015, og i kommende budsjett. NLF mener avkastningen fra infrastrukturfondet ikke er tilstrekkelig til å oppnå dette, og at det bør øremerkes midler til nyinvesteringer fra avgifter som tas inn fra vegtrafikken – slik som årsavgift og vektårsavgift.

NLF er glad for den støtten Samferdselsdepartementet ved ulike anledninger uttrykker ovenfor den norske lastebilnæringen i spørsmålet om bekjempelse av ulovlig kabotasje. Derfor er det skuffende å måtte etterlyse en mer offensiv holdning til

bekjempelsen av ulovlig kabotasje. Dette understrekes av at budsjettforslaget inneholder lite nytt hverken av tiltak, midler eller andre prioriteringer mot en så viktig betingelse for like konkurransevilkår som dette problemet representerer for den norske lastebilnæringen.

NLF forutsetter at den økte satsingen på vedlikehold, drift og investeringer til vegformål blir forsterket i kommende budsjetter.

NLF er opptatt av mange tema innenfor samferdselsbudsjettet som vi ønsker gjennomslag for, og ber regjeringen og Stortinget om å prioritere:

- Styrking av grense- og vegkontroller, samordning i et Transportpoliti
- Forhåndsbetalt obligatorisk bombrikke
- Innkreving av bompenger og antall bompengeselskap
- Kjøp av riksvegferjetjenester – AutoPASS på ferjeruter
- Døgnhvileplasser for tungtransporten
- Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegene
- Investeringer i riksveger – store vegprosjekt
- Trafikksikkerhetstiltak
- Infrastrukturfond
- Utbyggingselskap for veg
- Utvikling av veinett for modulvogntog

Grense- og vegkontroller må styrkes – og samordnes - Transportpoliti

NLF mener regjeringens verbale satsing på økte kontroller både ved grensepasseringer og langs veg er positivt. NLF ønsker at aktørene i bransjen blir hyppig kontrollert, men at kontrollene blir mer målrettet og at brudd på de ulike bestemmelsene blir håndhevet konsekvent.

Det registreres at Samferdselsdepartementets forslag til budsjett (Prop. 1 S (2014-2015)) beskriver utvidede kontrolloppgaver for Statens Vegvesen, blant annet på kabotasje, vinterutrustning og obligatorisk bombrikke, som innføres pr 1.1.2015.

Videre registreres det at Tollvesenet i større grad enn tidligere er tiltenkt en rolle i kontrollene ved grensepassering. De skal få kontroll- og sanksjonsmyndighet i stadig større grad på de samme områdene som SVV skal ha. Det registreres også at det pågår en utredning i TAD som skal foreslå hvilken rolle Tollvesenet skal ha som følge av endrede oppgaver og fokuseringen på Tollvesenets tilstedeværelse på grensen. Resultatene av utredningen skal foreligge i løpet av høsten 2014.

NLF mener det er svært positivt at også Tollvesenet skal ha en kontroll- og sanksjonsmyndighet rettet mot transportbransjen. For NLF er det uklart om, og i hvilket omfang, det følger nye midler til å drive den økte kontrollvirksomheten – denne usikkerheten gjelder også om SVV tilføres midler.

NLF mener det også er viktig at de myndighetene som har et kontrollansvar rettet mot transportbransjen blir langt bedre samordnet enn tilfellet er i dag. Ved å ha tilgang til komplett relevant kompetanse ved kontrollene, vil disse etter NLF sin mening bli mer

effektive og gi en større sjanse for å avdekke et bredere spekter av uregelmessigheter. Derfor er NLF svært opptatt av at det etableres et felles kontrollorgan – gjerne kalt Transportpolitiet – hvor de ulike myndighetene Politi, Skatt, Arbeidstilsyn, Toll og Vegvesen samarbeidet om utøvelsen av kontrollvirksomheten særlig ved grensepasseringer, men også ved tilfeldige, planlagte og målrettede kontroller langs veg og i bedrift. En slik slagkraftig enhet vil i langt større grad kunne drive systematisk, målrettet og forhåpentligvis forebyggende aktiviteter rettet mot den useriøse delen av transportene til og fra, og innenlands i Norge.

Forhåndsbetalt obligatorisk bombrikke

Samferdselsdepartementet har besluttet innføringen av obligatorisk bombrikke fra 1.1.2015. Det blir obligatorisk at alle (med enkelte unntak) kjøretøy over 3.500 kg totalvekt som benytter offentlig vei i Norge skal være utrustet med bombrikke. Brikken skal være koblet opp mot en gyldig avtale med bompengeselskap. Bakgrunnen for innføringen av obligatorisk bombrikke er at en stor andel (anslått av Samferdselsdepartementet til om lag 2/3-deler) av de utenlandske lastebilene passerer bomstasjoner uten brikke, og uten å betale eventuelle ettersendte fakturaer. De oppnår dermed en betydelig konkurransefordel sammenlignet med norske transportører som jo har AutoPASS-brikke med tilknyttet avtale. En ytterligere alvorlig konsekvens er forsinket nedbetaling av lånene som bompengene skal betjene, og som kommer alle trafikanter til byrde.

Det verserer ulike størrelser på beløpet som utenlandske transportører unnslipper (eller lurer seg unna). Et forsiktig anslag basert på data for 2013 fra SSB, SVV og SD, og antatt bompengeutgifter pr tur, indikerer et beløp i størrelsesorden 225 mill. kr pr år i tapte bompenginntekter. Se vedlagt beregning.

NLF har i lang tid arbeidet for å få innført obligatorisk bombrikke for alle tunge kjøretøy, og er derfor glad for at det fra 1.1.2015, ca 7 år etter at NLF først påpekte problemet ovenfor Vegdirektoratet, endelig blir en realitet. Men NLF har også vært like tydelig på at det må være en forhåndsbetaling knyttet til avtalen om bombrikke. Argumentet for dette er selvsagt at det må sikres en reell innkreving av påløpte bompengavgifter. Uten en forhåndsbetaling, vil innkrevingen av utestående beløp ikke bli vesentlig bedre enn tilfellet er i dag. NLF mener dette kan ordnes med krav om betaling pr kredittkort, dieslkort, bankgaranti eller annen ordning, og NLF mener det finnes tilsvarende ordninger i andre EU-land, og at det finnes teknisk løsninger tilgjengelige og i bruk, som ivaretar dette.

NLF krever derfor at det så fort som overhodet mulig innføres ordning med forhåndsbetaling knyttet til bruk av bombrikke, slik at likere konkurransevilkår i transportbransjen og raskere nedbetaling av bomprosjektene blir en realitet.

Innkreving av bompenger og antall bompengeselskap må reduseres

NLF er prinsipielt imot bompenger, men erkjenner at det må aksepteres for å fremskynde bygging av viktige riks- og fylkesveier. NLF mener staten må påta seg det fulle ansvaret for finansieringen av disse veiene.

Bompenger synes fortsatt å være en bærebjelke i finansieringen av veginvesteringer, til tross for uttalt mål om reduksjoner – og aller helst bortfall. Økt omfang av bompengefinansiering medfører at konkurransesituasjonen til den norske transportnæringen blir svekket sammenlignet med den utenlandske – se eget avsnitt om «Forhåndsbetalt obligatorisk bombrikke».

Det er vanlig at bompengesatsene som pålegges tungtransporten er 2 eller 3 ganger satsene til en personbil. Dette finner NLF helt urimelig, og framstår mer som en melking av en næring som ikke reelle alternativ, enn som en faglig begrunnet avgift knyttet til for eksempel ekstra kødannelse.

NLF støtter målsettingen om omorganisering av bompengeselskapene, slik at det etableres et fåtall slike – maks 2-3 for hele landet. Dette vil bidra til at en større andel av innbetalte bompenger går til vegformål ved at administrative kostnader blir kraftig redusert. Endringen forutsettes også å medføre at brukerne får kun ett bomselskap å forholde seg med hensyn til avtaler og kundeservice.

Kjøp av riksvegferjetjenester – AutoPASS på ferjeruter

Etter NLF sin vurdering er kjøp av riksvegferjetjenester på nivå med 2014, som i all hovedsak betyr en videreføring av tilbudet. Det er positivt for lastebilnæringen at storbrukerrabatten øker fra 40 % til 50 %, til tross for en generell takstøkning over antatt prisvekst for øvrig.

NLF mener det er svært viktig at nytt AutoPASS-regulativ blir innført på alle riks- og fylkesvegferjesamband så snart som mulig. NLF erfarer at ferjesambandet på riksveg 19 Moss-Horten blir det første sambandet hvor ordningen innføres, fra 1.1.2017. NLF mener departementet må bidra til, gjennom reforhandlinger av inngåtte anbudskontrakter, at flere samband får innført ordningen før ordinære kontraktsinngåelser. Det vises for øvrig til vårt høringssvar av 2. juli 2014.

Døgnhvileplasser for tungtransporten må bygges ut

Samferdselsdepartementet konstaterer nødvendigheten av døgnhvileplasser for å ivareta en effektiv og trafiksikker tungtransport, og at det er for få hvileplasser med tilfredsstillende kvalitet.

NLF er enig i denne beskrivelsen, men vil understreke viktigheten av fortgang i arbeidet, fordi disse plassene skal etableres for at sjåførene skal kunne holde seg innenfor de myndighetspålagte rigide kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Disse bestemmelsene kan være vanskelig nok i seg selv å overholde, i en stadig tøffere konkurransesituasjon i et stadig tettere trafikkbilde, og med en rekke eksterne og tilfeldige forhold (vær, ferjer, fremkommelighet osv) som påvirker sjåførens muligheter til å ta de nødvendige hvilepausene på en trygg, effektiv og lovlig måte.

Departementet beskriver også hvilke problemer Statens Vegvesen har med hensyn til å få etablert døgnhvileplasser – primært i samarbeid med private aktører – og åpenbart på grunn av manglende økonomiske midler til å inngå avtaler. NLF mener at Statens Vegvesen selv eventuelt må ta på seg ansvaret for å etablere og drifte de

døgnhvileplassene som trengs, dersom samarbeid med private aktører ikke lykkes. Det er uholdbart at kundene – sjåførene – blir salderingspost og skadelidende.

Nasjonal transportplan 2014-2023 har som målsetting å etablere til sammen om lag 80 døgnhvileplasser, og Prop 1 S (2014-2015) indikerer et behov i størrelsesorden 65-75 døgnhvileplasser. Dette forutsettes å forstås som et behov for nyetableringer, i tillegg til de få plassene som allerede er etablert.

NLF er svært kritisk til at det i Samferdselsdepartementets budsjett for 2015 ikke er noen spor av konkrete planer for døgnhvileplasser for budsjettåret 2015. Det henvises til at status i arbeidet og videre utbyggingsplaner legges fram ved neste rullering av NTP.

NLF mener dette ikke er tilfredsstillende, og ber om at Statens Vegvesen pålegges å utarbeide en konkret plan for etablering og finansiering av nye døgnhvileplasser for resten av NTP-perioden 2014-2018.

Det varsles en gjennomgang av kravene til døgnhvileplasser for å vurdere om disse er for rigide. Det er uklart hva som skal gjennomgås. NLF mener kravene som er satt for hva en døgnhvileplass skal ha av ulike tilbud og kvaliteter, er på et riktig nivå og må ikke forringes, og forutsetter at bransjen blir involvert i en eventuell vurdering av dette. Det er viktig å fokusere på at plassene skal være hvileplasser for arbeidstakere som har behov for, og krav på anstendige fasiliteter ved pauseopphold, på samme måte som andre arbeidstakere har det. NLF er svært positiv til en gjennomgang av kravene til skilting til også mindre døgnhvileplasser.

Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegene

NLF har i lang tid arbeidet for, og etterlyst en sterkere satsing på drift og vedlikehold av vegnettet. NLF er derfor svært tilfreds med at budsjettet legger opp til at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene endelig skal stoppes og bli redusert. Dette forventes å få betydning både for fremkommelighet og for trafikksikkerhet.

NLF krever at det ved oppgradering av vegstrekninger, også blir planlagt og utført utbygging av døgnhvileplasser for tungtransporten, se egen omtale.

Fra 2013 ble det innført høyere krav til vinterdrift ved inngåelse av nye kontrakter, og i 2015 vil den nye standarden omfatte 40 % av driftskontraktene. Dette er en svært positiv utvikling, både for tungtransporten og for bilister for øvrig. Imidlertid erfarer enkelte medlemmer i NLF at også deres kontrakter inngått før 2013, etter de gamle kravene, blir fulgt opp etter de nye kravene. Dette er selvsagt ikke holdbart, uten at det inngås tilleggsavtaler som dekker disse forholdene.

Regjeringen legger opp til en økt investeringsramme for fylkesvegnettet, under rentekompensasjonsordningen, fra 2 til 3 mrd kr i 2015. I tillegg foreslås 272 mill. kr til fylkesvegene (over Kommunal- og moderniseringsdepartementet) for å oppfylle kravene i tunnelforskriften, og ca 1 mrd. kr til opprusting. I tillegg 580,4 mill. kr til skredsikring.

NLF er positiv til satsingen på tunnelsikkerhet og skredsikring.

NLF er positiv til at fylkeskommunenenes muligheter til å ta igjen etterslepet på fylkesvegene styrkes, men mener det ikke er fullgodt løsning at den i stor grad er basert på en låneordning som mange kanskje vil vegre seg for å benytte. NLF mener det må lages en helhetlig plan for å ta igjen etterslepet, og at gjennomføringen må løftes ut av de årlige budsjetttrundene for å sikre en rask og forutsigbar forbedring av standarden på fylkesvegnettet.

Investeringer i riksveger – store vegprosjekt

Det foreslås bevilget 7.028,5 mill. kr til store prosjekter i 2015. I tillegg er det lagt til grunn om lag 6.050 mill. kr i ekstern finansiering (bompenger). Til sammen stilles til rådighet 13.078,5 mill. kr til store vegprosjekt.

I tilsvarende budsjettforslag for 2014 fremlagt av Stoltenberg-regjeringen, var forslaget til bevilgning 6.338,9 mill. kr og 8.320 mill. kr i ekstern finansiering. Til sammen ble det stilt til rådighet 14.658,9 mill. kr.

Endringen slik det fremkommer av forslaget til budsjett for 2015 er en reduksjon (til sammen stilt til rådighet) på 1.580,4 mill. kr, eller 10,8 % sett i forhold til forslaget for 2014.

Etter NLF sitt syn er den store reduksjonen i ekstern finansiering ikke beskrevet eller begrunnet nærmere i budsjettforslaget. Dermed kan det synes som det er en reell reduksjon i midler stilt til disposisjon for investeringer til store riksvegprosjekt, og dette harmonerer ikke med departementets uttalte satsning på infrastrukturinvesteringer i vegsektoren. NLF mener, med mindre det finnes relevante forklaringer på reduksjonen, at dette må rettes opp ved å tilføre ekstra statlige bevilgninger slik at investeringsnivået også i store prosjekter sikrer en raskere utbygging enn hittil.

Trafikksikkerhetstiltak

Det foreslås bevilget 813,3 mill. kr i statlige midler til programområdet trafikksikkerhet, pluss 45 mill. kr i ekstern finansiering – til sammen 858,3 mill. kr. Tilsvarende ble det i budsjettforslaget for 2014 foreslått hhv. 882,7 mill. kr og 15 mill. kr, til sammen 897,7 mill. kr. Samlet er det en nominell reduksjon på 39,4 mill. kr eller 4,4 %.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei legger opp til en reduksjon på 195 drepte og hardt skadde innen 2018. Trafikant- og kjøretøytiltak forventes å bidra med ca. 70 prosent av reduksjonen, mens fysiske tiltak knyttet til infrastruktur skal stå for resten.

På bakgrunn av økning i antall drepte og hardt skadde i trafikken i 2013 og hittil i 2014 sammenlignet med tidligere år, og regjeringens 0-visjon, er det vanskelig å forstå at trafikksikkerhet er en reell satsning for denne regjeringen. NLF er klar over at trafikksikkerhet også påvirkes av andre forhold enn tiltakene som nevnte bevilgningene er knyttet opp til, slik som nybygging og vedlikehold av veg. Til tross for

dette mener NLF at den direkte satsningen på trafikksikkerhet må prioriteres sterkere i dette og kommende budsjett. Spesielt bør tiltak for å forhindre møteulykker prioriteres.

Det konstateres at omtalen av trafikksikkerhet på veg i forslaget til budsjett for 2015 stort sett er ord-identisk med omtalen i forslaget til budsjett for 2014 fremlagt av Stoltenberg-regjeringen. Det omtales for eksempel en «... offensiv satsing gjennom investeringar, drift og vedlikehold, m.a. ved å: - bygge ut firefeltsvegar» Videre står det at «Det er i 2015 planlagt opna 7 km firefelts veg og 26 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt». «Offensiv satsing» og «planlagt opna» står overhodet ikke i samsvar med hverandre.

NLF mener at det beklageligvis er nødvendig med streng kontroll av tunge kjøretøy, både av hensyn til trafikksikkerhet og for å avdekke ulovligheter knyttet til kabotasjekjøring og urimelige sosiale forhold i den utenlandske delen av bransjen. NLF er tilfreds med at fokuset på kontroll av utenlandske kjøretøy uttales å være satsingsområde. Dette er svært viktig, fordi det erfares gjennom flere år at blant annet utstyr, kompetanse og erfaring på kjøring på vinterføre er manglende eller fraværende hos tilsynelatende stadig flere utenlandske vogntog og sjåførere. Det har fra samferdselsdepartementets side blitt svært fokusert på «firedobling av kontrollerte kjøretøy og femdobling av antall reaksjoner». Dette er en god start, men det er viktig å påpeke at antallet kontrollerte tunge kjøretøy er på et svært lavt nivå sett i forhold til totalt antall slike kjøretøy som ferdes på norske veger.

NLF er derfor svært kritisk til at det hverken i Samferdselsdepartementets, eller i andre departements budsjettforslag for 2015, er spor av økte bevilgninger knyttet til kontroller av tunge kjøretøy. Det er uforståelig at Statens Vegvesen ikke får tilført midler til å utføre de kontrollene regjeringen er så opptatt av å få utført. At økt utekontroll skal «finansieres» av en nedbygging av administrative ressurser, med virkning i 2015, har NLF liten tro på vil bli virkningsfull.

NLF krever derfor at det bevilges midler øremerket til økt kontrollvirksomhet rettet mot tungtransporten.

Det konstateres også at det ikke finnes spor av tiltak som skal samordne myndighetene som har kontrolloppgaver mot transportnæringen. NLF foreslår etablert et «Transportpoliti» hvor de ulike myndighetene Politi, Skatt, Arbeidstilsyn, Toll og Vegvesen samarbeidet om utøvelsen av kontrollvirksomheten særlig ved grensepasseringer, men også ved tilfeldige, planlagte og målrettede kontroller langs veg og i bedrift.

Det vises også til eget avsnitt «Grense- og vegkontroller må styrkes – og samordnes – Transportpoliti».

NLF mener også at det snarest må innføres krav om såkalt vinterførerkort for utenlandske sjåførere på tunge kjøretøy som ikke har gjennomgått opplæring og trening i kjøring på vinterføre. På samme måte er NLF også svært kritisk til at

kompetansekravene til førerne av traktorer er svært ulike kravene som stilles til førere av tunge kjøretøy for øvrig, og at dette tilsynelatende ikke har fokus med hensyn til trafikksikkerheten på veg. Kjøring med traktorer på offentlig veg, som har maksimal fartsgrense på 40-50 km/timen, medfører at det blir en miks av trafikanter med svært ulik hastighet. Dette er et problem både på veger med fartsgrenser fra 60 km/timen og oppover, men spesielt på veger av god standard med fartsgrenser fra 80 km/timen og oppover. Dette kan medføre farlige trafikksituasjoner både med personbiler og tunge kjøretøy. NLF krever derfor at traktorførere må ha strengere krav til føreropplæring.

Infrastrukturfond må komme i tillegg til ordinær finansiering

Infrastrukturfondet foreslås økt fra 30 mrd kr i 2014 til 70 mrd kr i 2015. Hensikten med fondet er varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. Avkastningen av fondet for budsjettåret 2015 er 871 mill. kr. Avkastningen på den siste økningen får effekt først i 2016-budsjettet, anslått av NLF til omlag 2 mrd kr.

Avkastningen deles mellom jernbaneformål 35 %, kystformål 10 % og vegformål 55 %, slik at vegformål (riksvegnettet) vil i 2015 få om lag 479 mill. kr, og i 2016 anslått til om lag 1.120 mill. kr.

Det er uklart om, men det antas at avkastningen på 479 mill. kr for 2015 er inkludert i forslaget til riksveginvesteringer, jf kap. 1320, post 30, på 12.137,7 mill. kr. Avkastningen er 3,9 % av post 30, og kan ikke betraktes som avgjørende for omfanget av riksveginvesteringer.

Det antas at fondsavkastningen, med sitt formål, skal benyttes til investeringer primært i «Store prosjekter». Post 30, store prosjekter, foreslås med 7.028,5 mill. kr, som er en økning fra 2014 på 689,6 mill. kr. Samtidig reduseres ekstern finansiering fra 8.320 til 6.050 mill. kr, dvs en reduksjon på hele 2.270 mill. kr. Sum foreslått til store prosjekter, inkl ekstern finansiering, er hhv 14.658,9 og 13.078,5 mill. kr, en nedgang på 1.580,4 mill. kr. Det er vanskelig å se om fondsavkastningen representerer en reell satsning på riksveginvesteringer/store prosjekter.

NLF er kritisk til at infrastrukturfondet dermed synes kun å være en annen finansieringskilde til en budsjettpost, og ikke en ekstra satsning på riksveginvesteringer som fondet hittil har vært fremstilt som.

Utbyggingselskap for veg må etableres så snart som mulig

Regjeringen har siden tiltredelsen varslet at de vil, som ledd i bebudet omlegging av samferdselssektoren, etablere et utbyggingselskap for veg så snart som mulig. I budsjettet for 2015 står det «I tillegg til auka løyvingar vil regjeringa gjennomføre ei gjennomgripande reform av samferdselssektoren. Regjeringa tek sikte på å etablere vegutbyggingselskapet i løpet av 2015. Selskapet vil ha stor betydning for utbygginga av riksvegssystemet i Noreg.».

NLF savner en mer konkretisering av selskapets rolle og rammebetingelser i det framlagte budsjettet. Det er fortsatt uklart for NLF hvordan regjeringen mener etableringen av utbyggingselskapet for veg skal sikre en økt, forutsigbar satsning på

vegutbygging. Med den vektleggingen regjeringen selv legger på betydningen av selskapet, mener NLF det er svært viktig at selskapet blir etablert med ansvar, oppgaver og finansiering, og blir operativt så snart som overhodet mulig.

Behov for midler til utvikling av vegnett for modulvogntog

Prøveordningen med modulvogntog på utvalgte vegstrekninger ble gjort permanent fra 15. september 2014. Det pågår nå et arbeid for å utarbeide et kriteriesett for å objektivt kunne vurdere eventuell åpning av nye vegstrekninger for modulvogntog. Dette arbeidet skal ferdigstilles høsten 2014. Det er å forvente at etter at kriteriene er utarbeidet, vil det være aktuelt med visse utvidelser av vegnettet for bruk av modulvogntog.

NLF kan ikke se at dette temaet overhodet er omtalt i budsjettforslaget, heller ikke spørsmålet om behov for såkalte omstillingsplasser (plasser til å sette fra seg/bytte moduler for å frakte disse separat den siste strekningen til mottaker hvor det ikke er godkjent vegnett for modulvogntog). Dette indikerer at utvidelsen av modulvogntogvegnettet kun vil bli gjort der det allerede er tilfredsstillende kvalitet på vegnettet, og at det ikke er avsatt midler til hverken større eller små utbedringer for å fjerne flaskehals og fremkommelighetsproblemer. NLF mener derfor det bør bevilges penger til slike tiltak.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Per Madsen
Forbundsleder



Geir A. Mo
Adm. Direktør