



Valg spesial – hva mener partiene i viktige næringspolitiske saker

I forbindelse med det forestående valget ønsker Norges Lastebileier-Forbund Region 3 (Buskerud, Vestfold og Telemark) å informere sine medlemsbedrifter om hva de politiske partiene i vårt område ønsker å gjøre for at vi skal kunne ha en livskraftig og konkurransedyktig transportnæring i Norge. De av partiene som har svart får sine svar publisert i denne valg spesial utgaven av regionens nyhetsbrev.

Dette gir NLF sine medlemmer en mulighet til å sette seg nøyere inn i hvordan partiene ønsker å prioritere, og hvordan de vil møte de utfordringene for transportnæringen som ligger i de spørsmålene som er reist.

Vi har stilt følgende spørsmål til partiene:

1

Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?

2

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

3

Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprojekter vil dere satse på?

4

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

5

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere

sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåfører?

6

Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

7

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåfører i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

8

Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

9

Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

På langt nær alle partiene som stiller til valg har svart på vår henvendelse og våre spørsmål. Til dem som har gjort takker vi for at de i en hektisk valgkamp har prioritert å følge opp.



Det haster med bedre fylkesveier - men lite skjer



Opplysningsrådet
for veitrafikken



Foto: Shutterstock

Om noen dager skal vi velge landets viktigste veieiere. Men er fylkestingspolitikere satt i stand til å løse den enorme oppgaven med å forbedre dårlige fylkesveier?

I Norge har vi om lag 95 000 km veier. Av dette utgjør fylkesveinettet 44 200 km. Dette gjør fylkeskommunene til store veieiere, og viser at investering, drift og vedlikehold er en stor og viktig regional utviklingsoppgave for fylkene. 11.september skal vi velge medlemmer til landets fylkesting. I de fire neste årene skal disse politikerne ta vare på og bygge nye fylkesveier i hele landet.

Krever nasjonal satsing

Forfallet på fylkesveinettet er en konsekvens av mange års underfinansiering. Dette står i skarp kontrast til den store pågående satsningen på nye og bedre riksveier. Fylkeskommunene overtok fra 1.1.2020 det hele og fulle ansvaret for egne veier. Samfunnsutviklerrollen skal styrkes som ledd i regionreformen og det forplikter til egen innsats. Utfordringene er imidlertid så store at de ikke kan løses av fylkene alene, men krever en nasjonal satsning i neste NTP.



Forfallet dreper

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) har gjentatte ganger samlet tilstandsrapporter som dokumenterer at store deler av fylkesveinettet forfaller. Tusenvis av sjåførere opplever dette hver eneste dag på veien: De møter farlige kurver og veikryss, smal veibredde, hullete, nedslitt og sporete veidekke, mangel på midtdeler eller forsterket midtlinje, rasfare og busker og trær som sperrer for sikten. Mange strekninger har lav sikkerhetsstandard, og ulykkesrisikoen er i snitt 90 prosent høyere enn på riksveinettet.

OFV mener det er fylkeskommunene som best er i stand til å prioritere strekninger for investering og vedlikehold. De kjenner regionen best, og innbyggere og næringslivets behov. En forutsigbar og god kommuneøkonomi bidrar til at fylkene selv settes i stand til å gjøre denne prioriteringen. I tillegg finnes det en egen tilskuddsordning for fylkesveinettet som kan bidra til ekstra midler til særlig utsatte strekninger. Utfordringen er at fylkesveiene er så dårlige at det ikke er nok penger. Bedre og tryggere veier krever mer penger enn det fylkene selv har. Derfor må regjeringen og Stortinget bidra så det monner – i mange år framover.

Farlig vane

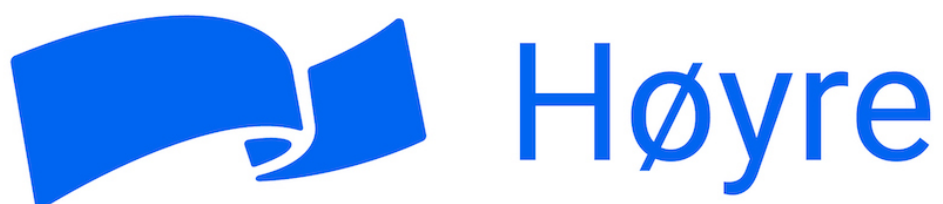
Over tid venner vi oss dessverre til dårligere veier. Det er et kjent fenomen at slitasje skjer sakte, og vedlikeholdsbehov kan være vanskelig å oppdage. Vi venner oss til en gradvis forvitring, og det er ofte først når forvitringen blir ubehagelig synlig og merkbar, eller skaper akutte og farlige problemer, at vedlikeholdsetterslepet blir et uttalt problem. Det er det nå – i alle fylker, godt fordelt i hele landet.

OFV håper at alle politiske partier – og at de politikerne som nå tildeles ansvar gjennom valget - en gang for alle setter bedre og tryggere fylkesveier øverst på prioriteringslista når budsjettene skal vedtas før jul.



Siri Hov Eggen, fagsjef i OFV (Foto: OFV)





Høyre Buskerud



Tore Opdal Hansen – listetopp og fylkesordførerkandidat for Høyre i Buskerud



Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?

Svar:

Transportnæringen er en viktig næring for at AS Norge skal gå rundt. Alle vil ha mer gods over på sjø og bane, men resultatet per i dag, er det motsatte. Transport på vei vil øke i fremtiden siden andre deler av logistikknnettverket ikke er bygd ut. Transport og logistikk må ses i sammenheng med hverandre og ha en forutsigbarhet slik at det skal være lønnsomt og investere i nye løsninger.

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

Svar:

Transportnæringen er en konkurranseutsatt næring, da mye av godset kommer inn fra utlandet. Høyre støtter restriksjonene og regelverket som finnes når det gjelder Kabotasje (kombinert transport).

Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge. Transportører fra EØS-land kan utføre midlertidig kabotasje i Norge. Midlertidig kabotasje defineres av Samferdselsdepartementet som at en utenlandsk transportør som har utført en godstransport til Norge, skal kunne utføre opptil tre kabotasjeturer med det samme kjøretøyet/motorvognen. Dette må skje innen syv dager etter godstransporten som førte transportøren inn i Norge. Transportøren må dessuten være innehaver av en fellesskapstillatelse, i tillegg til en førerattest, dersom føreren er fra utenfor EØS. Transportøren må kunne legge fram klart bevis for alle transportoppdragene, inkludert den inngående transporten til Norge.

Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprosjekter vil dere satse på?

Svar:

Etterslepet på vedlikehold av fylkesveiene i Buskerud er stort. Høyre vil ta igjen dette etterslepet, slik at alle kan ferdes trygt på broer og fylkesveier. Gode veier binder regioner og mennesker sammen, og er viktig for bedriftene som er avhengige av å frakte varer og gods.

Høyre vil prioritere vegvedlikehold og øke trafikksikkerheten langs fylkesvegnettet for å redusere antall ulykker. Høyre vil at du skal komme deg forttere frem og tryggere hjem i Buskerud.

- Høyre vil realisere ny Svelvikvei med mål om en tryggere vei og nye muligheter for bolig- og næringsutvikling.



- Høyre skal jobbe for realiseringen av Bergensbanens forkortelse, Ringeriksbanen og ny E-16 som gir kortere reisevei mellom Hallingdal og Oslo.

Buskerud Høyre vil:

- prioritere midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.
- i samarbeid med Drammen kommune gjennomføre prosjektet ny Svelvikvei, med forutsetning om bruker- og utbyggerfinansiering.
- i samarbeid med kommunene realisere ny trase for fv. 287 mellom Åmot og Haugfoss, med forutsetning om bruker- og utbyggerfinansiering.
- kartlegge tilstand på fylkeskommunale broer.
- tilrettelegge for mer gang- og sykkelveg, spesielt i områder som brukes av barn og unge i forbindelse med fritidsaktiviteter og i nærheten av skoler og barnehager.
- prioritere utbygging og forbedring av trafikkfarlige strekninger.
- sikre fjellovergangene i vinterhalvåret.
- sørge for at de viktigste fylkesveiene som knytter fylket sammen og forbinder oss med nabofylkene må ha nødvendig kapasitet og sikres med gul stripe og systematisk arbeid med å fjerne flaskehals.
- bidra til miljøvennlig transport og logistikk.
- arbeide for å sikre gode farleder og gode veier til fylkets havn i Drammen.
- være en pådriver for å etablere landstrøm i havner.
- støtte opp om arbeidet med å utvikle havnen i Drammen til et transportknutepunkt hvor vei, bane og sjø møtes

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

Svar:
Se punktet over.

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåfører?

Svar:



Før sjåførar er veien deres arbeidsplass. Derfor er planleggingen for gode rasteplasser like viktig når vedlikeholdet og oppgraderinger skal gjeres.

Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

Svar:

Dette anser vi som nasjonal politikk, men det er vi åpne for.

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåførar i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

Svar:

Ifølge NLF selv, så vil det være behov for minst 2500 nye sjåførar hvert år frem til 2030. Samarbeide mellom fylkeskommune og næringen selv vil derfor være viktig for at utdanningene tilrettelegges slik at den svarer ut næringens behov. For å kunne bli yrkessjåfør er linjen Transport og logistikk VG2 et alternativ. I Buskerud er det to skoler som tilbyr denne linjen:

Åssiden VGS Drammen

Hønefoss VGS

Høyre ønsker et enda tettere samarbeid med næringslivet fremover, slik at vi utdanner ungdommen riktig.

Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

Svar:

Plassen i byene er en utfordring, da det blir mer og mer fokus på gående, syklende og mikromobilitet. Det må likevel være plass til å få frem varene til næringsdrivende i byene.

Alternative løsninger for varetransport i tettbygde strøk kan være en del av løsningen. Et eksempel på det er hvordan Posten har endret seg. Posten har gått over til mindre elektriske kjøretøy. Løsningene til Paxter <https://paxster.no/> kan også være noe man ser i fremtiden.

Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

Svar:



Høyre støtter oppunder klimaavtalene og FNs bærekraftsmål. For å kunne nå disse målene må vi ta i bruk større deler av fornybar energi, også innen transportnæringen. Mange løsninger finnes allerede på markedet. Her må det et samarbeid mellom forskning, politikk og næringen selv til, slik at vi i fellesskap kan finne løsninger som er lønnsomme å ta i bruk. Det må også legges frem konkrete og forutsigbare handlingsplaner, slik at alle aktørene vet hvilke «spilleregler» som gjelder.

Høyre – Telemark



Gunn Marit Helgesen, fylkesordførerkandidat for Høyre i Telemark, foto: Telemark Høyre/HKT

Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?

Svar:

Høyre ser absolutt viktigheten av transportnæringen og godstransporten på veinettet og behovet for et fremtidsrettet veinett.

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

Svar:

Høyre er opptatt av at næringslivet generelt skal ha forutsigbare rammebetingelser.



Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprojekter vil dere satse på?

Svar:

De viktigste veiene er riksveier og europaveier der Staten har ansvaret. Fylkeskommunens rolle er begrenset til aktivt påvirkningsarbeid som utøves inn mot arbeidet med NTP og andre fora der det er naturlig.

I siste innspill til NTP for vår region prioriterte vi utbygging av E134 med Røldalstunnel, Saggrenda – Elgsjø og Oslofjordforbindelsen. Og videre planlegging av Seljestad – Vågslid og Gvammen – Elgsjø.

Av veier Fylkeskommunen har ansvaret for har vi vært pådriver for ny «Gassvei» i Bamble og støttet ny trase Kastet – Stoadalen i Nome.

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

Svar:

Vi har en rekke ganger foreslått økte bevilgninger til vedlikehold av fylkesveiene og mener vedlikeholdsetterslepet har vokst seg altfor stort. Vi mener at staten må bidra betydelig sterkere for å redusere dette.

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåfører?

Svar:

Dette er i hovedsak et statlig ansvar, men bringer gjerne videre innspill på hvor behovet er.

Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

Svar:

Høyre i Telemark har programfestet at vi ønsker å åpne flere fylkesveier for modulvogntog.

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåfører i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

Svar:

Høyre ønsker å dimensjonere utdanningstilbudet i tråd med søkning og behovet i transportnæringen.



Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

Svar:

Byutvikling er i hovedsak et kommunalt ansvar, men der fylkeskommunene har en rolle vil Høyre ivareta behovet til varetransporten.

Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

Svar:

Høyre er positive til ny teknologi, men mener utviklingen må skje i det tempo og omfang som er naturlig for næringen, markedet og produsenter.



Lenke:

[Transport & Logistikk 2023 | Lastebil.no](https://www.lastebil.no/transport-logistikk-2023)



Lenke:

[Kollegahjelpen 415 44 400 | Lastebil.no](https://www.lastebil.no/kollegahjelpen)



Arbeiderpartiet – Telemark og Vestfold



T.v. Sven Tore Løkshid, toppkandidat for Ap i Telemark. Ap i Buskerud svarte ikke, men deres fylkesordfører kandidat Mons-Ivar Mjelde deltok på veiaksjonen for Oslofjordforbindelsen og Dagslett

Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?

Svar:



Transportnæringen er en av Norges største arbeidsplasser. Likevel ser vi at bransjen har vært preget av for mange useriøse aktører og press mot arbeidstakerne. Derfor må vi sørge for tiltak som fremmer seriøsitet, like konkurransevilkår mellom næringsaktørene og sørge for at de som jobber i transportsektoren har trygge arbeidsplasser og arbeidsvilkår i tråd med norske standarder og verdier.

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

Svar:

Gode, forutsigbare rammevilkår og etter hvert utvikle ordninger som hjelper bransjen over til mer utslippsvennlige eller utslippsfrie løsninger.

Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprosjekter vil dere satse på?

Svar:

Vår regjering er opptatt av at eksportvirksomheten må økes. Hurdalserklæringen har et mål om å øke norsk eksport utenom olje og gass med minst 50 prosent innen 2030. Vi ønsker en offensiv eksportstrategi, bransjeavtaler og styrking av ordninger som skal fremme norsk eksport. Arbeidet med å fremme norsk eksport er en kjerneoppgave, og det er klart at prioriteringene innen transport og samferdsel må preges av dette.

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

Svar:

Ap mener det er viktigere i de kommende år å satse på strekninger som får norske eksportvarer fram til markedet fremfor firefelts veier for byfolk som skal til hytta. Vedlikehold, ras- og skredsikring blir desto viktigere med våtere og villere vær.

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåfører?

Svar:

Målsettingen om utbygging opp til 80 døgnrasteplasser er viktig. Statens vegvesen har nå en liste med 55 døgnrasteplasser, så vi har et stykke igjen før vi er i mål.



Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

Svar:

I forbindelse med prioriteringsoppdraget til NTP har Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra Statens vegvesen blant annet vurdert effekten av å øke tillatt totalvekt for vogntog bestående av 3-akslet motorvogn med 3-akslet slepvogn fra 50 tonn til inntil 56 tonn. Vurderingen viser at en slik økning kan gi en betydelig reduksjon i trafikkarbeid og en stor samfunnsøkonomisk gevinst.

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåfører i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

Svar:

Behovet for å rydde i yrkessjåførutdanningen har blitt aktualisert den siste tiden. Nå snakkes det om en sjåførkrise i Europa. Hele kontinentet mangler sjåfører. Samtidig har lønningene blitt bedre i andre land, slik at færre kommer hit for å jobbe. Det er i seg selv positivt, men det gjør at vi i større grad må stå på egne bein. Koronaen viste oss behovet for å være mindre avhengige av utenlandske sjåfører. I dag er det kun trafikklærere som har lov til å drive med individuell kjøretrening. Dette innebærer at yrkessjåførlærere ikke får undervise siste året på videregående, selv om utdanningen deres tilsier at de skal ha lov til dette. Vi vil derfor gjennomføre et prøveprosjekt med Oslo MET der yrkessjåførlærere får drive praktisk kjøreundervisning.

Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

Svar:

Utviklingen går i retning av færre privatbiler og mer kollektivtrafikk og sykkel i de store byene. Byer som inngår byvekstavtaler forplikter seg til å planlegge arealbruken slik at det passer med allerede etablerte vegnett og kollektivtraseer. Dette vil kunne gi bedre plass til grønn varetransport. Vegnettet i byene er ikke bygget for en situasjon der mange bestiller detaljvarer og mat fra internett direktelevert til døren. Dette må tas høyde for i byplanleggingen.

Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

Svar:

Arbeiderpartiet er teknologinøytral og er opptatt av å ikke binde oss for sterkt til spesifikke løsninger alene. Både gass, hydrogen og elektrisitet har naturgitte fordeler for vårt land som Norge bør utprøve.





Gruppebilde av fylkestingskandidatene for Ap i Vestfold

Oppmerksomhet i trafikken!

Uoppmerksomhet bak rattet handler om mye mer enn bruk av mobiltelefon, og det er summen av alle de små oppmerksomhetstyvene som gjør uoppmerksomhet bak rattet så farlig. Mens du lar blikket, tankene eller hendene vandre, kjører du på 5 sekunder i 80 km/t over en hel fotballbane - nær sagt i blinde.

Nå henvender vi oss til DEG som yrkessjåfør og proff i trafikken.
Vis at DU tar ansvar og støtt vår kampanje:

KLIKK HER FOR Å STØTTE HENDENE PÅ RATTET - BLIKKET PÅ VEIEN

Lenke:

[Hendene på rattet | Lastebil.no](https://lastebil.no)

MØT OSS PÅ VÅR STAND

NLF
NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

TRANSPORT & LOGISTIKK 2023

28.-30. SEPTEMBER | NOVA SPEKTRUM | LILLESTRØM

Lenke:

[Transport & Logistikk 2023 | Lastebil.no](https://lastebil.no)



Fremskrittspartiet
– mer frihet

Fremskrittspartiet – Buskerud



Lavrans Kierulf, toppkandidat for Frp i Buskerud

Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?



Svar:

Fremskrittspartiet mener at transportnæringen har en viktig rolle i samfunnet og vil legge til rette for videre vekst for norsk transportnæring. Fremskrittspartiet vil bygge ut et høyhastighetsveinett med god kapasitet som binder landsdelene sammen. Både persontransport og godstrafikk på vei skal øke i årene fremover og det må derfor sørges for et veisystem som har kapasitet til å håndtere dette. Dette er viktig både for effektivitet, men ikke minst for trafiksikkerhet.

Fremskrittspartiet mener at utbygging og vedlikehold av veier er et offentlig ansvar også finansielt og vil derfor avvikle bompengordningen.

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

Svar:

Fremskrittspartiet vil ha en rask utbygging av hovedveinettet og sørge for å bygge ned vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveier. Videre vil vi redusere skatter og avgifter for både folk og bedrifter. Bompengordningen skal avvikes og vi har senest i revidert budsjett for 2023 fremmet forslag om å fjerne veibruksavgiften på drivstoff for å redusere de ekstreme bensin- og dieselprisene.

Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprojekter vil dere satse på?

Svar:

En av de store manglene i det norske veinettet er det underdimensjonerte hovedveinettet. Fremskrittspartiet vil bruke mer ressurser på vei og fortsette utbyggingen av et høyhastighetsveinett som binder landsdelene sammen. Vi vil også ha et særlig fokus på de mest ulykkesutsatte veiene, med mange dødsulykker og alvorlige ulykker, slik at disse kan oppgraderes raskest mulig.

Vedlikeholdsetterslepet på både riks- og fylkesveinettet skal reduseres. For å innhente forfallet på fylkesveinettet, ønsker Fremskrittspartiet å innføre et forpliktende spleiselag mellom staten og fylkeskommunen uten bruk av bompenger for å utbedre og vedlikeholde de viktigste fylkesveiene.

FrP ønsker også rassikringsposten (31) på tidligere statsbudsjett blir innført igjen, med minst en ramme på 3 milliard kr årlig. Rassikringsposten blir fordelt mellom fylkesvei og riksvei. Dette vil føre til betydelig tryggere veier i hele landet..

Fremskrittspartiet mener at utbygging og vedlikehold av vei er et offentlig finansielt ansvar. Vi vil derfor redusere kjøretøy- og drivstoffavgifter samt avvikle bompengordningen.

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

Svar:



Fremskrittspartiet vil bruke mer ressurser på utbygging og drift av veiene samt reduksjon av vedlikeholdsetterslep. Utbygging- og drift av veinettet er et offentlig finansielt ansvar, derfor skal bompengoordningen avvikles.

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåfører?

Svar:

For få raste- og døgnhvileplasser er en mangel i det norske veisystemet. Vi vil rydde opp i eventuelt regelverk som gjør slik etablering vanskelig eller forsinker prosesser. Det må stilles krav om utvikling av døgnhvileplasser ved utbygging- samt modernisering av veier med mye næringstrafikk.

Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

Svar:

Fremskrittspartiet vil sørge for at flere veier blir åpnet for bruk av modulvogntog.

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåfører i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

Svar:

Fremskrittspartiet mener det er viktig å legge til rette for mer sjåførutdanning. Vi fikk gjennomslag for at fravær som gjelder deler av den obligatoriske trafikkopplæringen til førerkort klasse B, kan unntas fra fraværsgrensen. Fremskrittspartiet jobber videre med at næringslivets behov skal veie tyngst når linjene på videregående skoler i fylkene utvikles. Det vil føre til at yrkesfaglinjer prioriteres, noe som også vil komme transportnæringen til gode.

Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

Svar:

Fremskrittspartiet vil ha en byutvikling som legger til rett for alle transportformer og har sin basis i folks rett til selv å velge transportmiddel for sin reisehverdag. Fremskrittspartiet vil avvikle systemet med byvekstavtaler som forutsetter at bilistene skal betale for både kollektiv- og sykkelinfrastruktur gjennom bompenge. Utbygging- og drift av kollektivtrafikk er et offentlig ansvar. Fremskrittspartiet vil avvikle nullvekstmålet for biltrafikk i byene som



innskrenker folks valgfrihet. Bilen skal være et mulig transportalternativ for alle, også folk som bor i by. Fremskrittspartiet vil legge til rette for at varetransport fortsatt skal foregå med bil i byene. Det må sørges for et veisystem med tilstrekkelig kapasitet som vedlikeholdes godt som gir effektiv transport og styrket trafiksikkerhet.

Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

Svar:

Fremskrittspartiet vil stimulere til økt forskning og satsning på hydrogen som mulig alternativ energikilde. Videre vil Fremskrittspartiet redusere avgiftssatser på naturgass i transportsektoren og sikre utbygging av biogassproduksjon. For Fremskrittspartiet er det viktig at rammevilkårene for fornybare energiteknologier er teknologinøytrale og stimulerer til mest mulig energi til lavest mulig pris.



Fremskrittspartiet – Vestfold og Telemark



Thorleif Fluer Vikre, toppkandidat for Frp i Telemark



Knut Anvik, 3. kandidat for Frp i Vestfold



Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?

Svar:

Fremskrittspartiet mener at transportnæringen har en viktig rolle i samfunnet og vil legge til rette for videre vekst for norsk transportnæring. Fremskrittspartiet vil bygge ut et høyhastighetsveinett med god kapasitet som binder landsdelene sammen. Både persontransport og godstrafikk på vei skal øke i årene fremover og det må derfor sørges for et veisystem som har kapasitet til å håndtere dette. Dette er viktig både for effektivitet, men ikke minst for trafikksikkerhet. Fremskrittspartiet mener at utbygging og vedlikehold av veier er et offentlig ansvar også finansielt og vil derfor avvikle bompengoordningen.

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

Svar:

Fremskrittspartiet vil ha en rask utbygging av hovedveinettet og sørge for å bygge ned vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveier. Videre vil vi redusere skatter og avgifter for både folk og bedrifter. Bompengoordningen skal avvikes og vi har senest i revidert budsjett for 2023 fremmet forslag om å fjerne veibruksavgiften på drivstoff for å redusere de ekstreme bensin- og dieselpriene.

Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprojekter vil dere satse på?

Svar:

En av de store manglene i det norske veinettet er det underdimensjonerte hovedveinettet. Fremskrittspartiet vil bruke mer ressurser på vei og fortsette utbyggingen av et høyhastighetsveinett som binder landsdelene sammen. Vi vil også ha et særlig fokus på de mest ulykkesutsatte veiene, med mange dødsulykker og alvorlige ulykker, slik at disse kan oppgraderes raskest mulig. Vedlikeholdsetterslepet på både riks- og fylkesveinettet skal reduseres. For å innhente forfallet på fylkesveinettet, ønsker Fremskrittspartiet å innføre et forpliktende spleiselag mellom staten og fylkeskommunen uten bruk av bompenger for å utbedre og vedlikeholde de viktigste fylkesveiene. Vi vil ha noen fylkesveier tilbake på statsbudsjettet for å sikre at veier med omfattende behov for rassikring også blir ivaretatt. Fremskrittspartiet mener at utbygging og vedlikehold av vei er et offentlig finansielt ansvar. Vi vil derfor redusere kjøretøy- og drivstoffavgifter samt avvikle bompengoordningen.

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

Svar:



Fremskrittspartiet vil bruke mer ressurser på utbygging og drift av veiene samt reduksjon av vedlikeholdsetterslep. Utbygging- og drift av veinettet er et offentlig finansielt ansvar, derfor skal bompengordningen avvikles.

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåfører?

Svar:

For få raste- og døgnhvileplasser er en mangel i det norske veisystemet. Vi vil rydde opp i eventuelt regelverk som gjør slik etablering vanskelig eller forsinket prosesser. Det må stilles krav om utvikling av døgnhvileplasser ved utbygging- samt modernisering av veier med mye næringstrafikk.

Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

Svar:

Fremskrittspartiet vil sørge for at flere veier blir åpnet for bruk av modulvogntog.

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåfører i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

Svar:

Fremskrittspartiet mener det er viktig å legge til rette for mer sjåførutdanning. Vi fikk gjennomslag for at fravær som gjelder deler av den obligatoriske trafikkopplæringen til førerkort klasse B, kan unntas fra fraværsgrensen. Fremskrittspartiet jobber videre med at næringslivets behov skal veie tyngst når linjene på videregående skoler i fylkene utvikles. Det vil føre til at yrkesfaglinjer prioriteres, noe som også vil komme transportnæringen til gode.

Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

Svar:

Fremskrittspartiet vil ha en byutvikling som legger til rett for alle transportformer og har sin basis i folks rett til selv å velge transportmiddel for sin reisehverdag. Fremskrittspartiet vil utvikle systemet med byvekstavtaler som forutsetter at bilistene skal betale for både kollektiv- og sykkelinfrastruktur gjennom bompenger. Utbygging- og drift av kollektivtrafikk er et offentlig ansvar. Fremskrittspartiet vil utvikle nullvekstmålet for biltrafikk i byene som



innskrenker folks valgfrihet. Bilen skal være et mulig transportalternativ for alle, også folk som bor i by. Fremskrittspartiet vil legge til rette for at varetransport fortsatt skal foregå med bil i byene. Det må sørges for et veisystem med tilstrekkelig kapasitet som vedlikeholdes godt som gir effektiv transport og styrket trafiksikkerhet.

9. Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

Svar:

Fremskrittspartiet vil stimulere til økt forskning og satsning på hydrogen som mulig alternativ energikilde. Videre vil Fremskrittspartiet redusere avgiftssatser på naturgass i transportsektoren og sikre utbygging av biogassproduksjon. For Fremskrittspartiet er det viktig at rammevilkårene for fornybare energiteknologier er teknologinøytrale og stimulerer til mest mulig energi til lavest mulig pris.





Senterpartiet

Felles svar fra følgende førstekandidater:

Magnus Weggersrud, Buskerud
Per-Asbjørn Andvik, Vestfold
Terje Riis Johannesen, Telemark



Magnus Weggersrud, førstekandidat Sp Buskerud



Per-Asbjørn Andvik, Vestfold, foto: Sp





Terje Riis-Johansen, foto: vtfk.no Tom Riis

Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?

Svar:

Transportnæringen er en av de mest samfunnskritiske næringene i Norge. Uten alle dyktige aktører med dyktige og dedikerte sjåførere hadde faktisk ikke landet gått rundt. Det er derfor viktig for Senterpartiet at transportnæringen i Norge har gode konkurransevilkår, gode veier å kjøre på, god tilgang til sjåførere og at næringen har seriøse forhold der man ikke belønner sosial dumping eller kjøretøy som ikke er teknisk forsvarlig å kjøre på norske veier med.

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

Svar:

Senterpartiet har i regjering vært med på å fremlegge en handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren, der vi tar sikte på å sikre så gode og trygge betingelser for aktørene, inkludert sjåførene, som mulig. Handlingsplanen inneholder en rekke verktøy som styrker myndighetenes muligheter for kontroll og sanksjonering mot aktører som bryter loven. Statens vegvesen har også fått over 40 nye stillinger som skal jobbe med teknisk kontroll for å sikre at alle kjøretøyene som kommer over grensa til Norge skal være i teknisk forsvarlig stand. Det er også viktig for oss å sikre at kabotasjereglene også følges ved kortere strekninger på kombinasjonstransport



Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprojekter vil dere satse på?

Svar:

Senterpartiet mener det er viktig at vi tar vare på de veiene vi har, og at vi skal bygge godt nok når vi bygger nytt. Vedlikeholdsetterslepet er enormt på både riks- og fylkesvei, og det er forskjellige veieiere for disse. I revidert nasjonalbudsjett ble det avsatt 1,3 mrd ekstra kroner til vedlikehold av riksveiene, og vi har styrket fylkeskommunenes økonomi slik at man kan øke vedlikeholdet og utbedring av fylkesveiene.

Regjeringen har nettopp annonsert at prosjektene E6 Megården – Sommerset, E134 Oslofjordforbindelsen fase 2 og E134 Seljestad – Røldal skal startes i 2024. Dette er veiprojekter som er med på å sikre tryggere veier for de som kjører på dem, men som også er viktige i et beredskapsperspektiv som transportkorridorer.

I det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan vil vi også prioritere et forpliktende løft for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, og se beredskap og forsyningsikkerhet i et helhetsbilde.

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

Svar:

For Senterpartiet er det helt klart at både drift og vedlikehold av veiene våre har vært et underprioritert område over lengre tid. Vi har derfor varslet et forpliktende løft for vedlikehold av veiene våre i ny Nasjonal Transportplan, og samtidig styrket de fylkeskommunale rammene slik at de er i stand til å drifte veiene enda bedre. Vi ønsker også å gjeninnføre den øremerkede rassikringspotten i samferdselsbudsjettet.

For nye veiprojekter er det viktig for oss at prosjektene er gode nok, og at vi får riktig samferdsel for pengene. Senterpartiet mener vi må se på veinormalene for å muligens endre innslagspunktet for bred 4-felts motorvei, og generelt se på muligheten for mer bruk 90 og 100km/t for å redusere kostnadene ved nye prosjekter. Vesentlige midler går i dag til veldig flotte nye veier, mens sideveiene og næringsveiene lider under massivt vedlikeholdsetterslep. Vi er klar over at etterslepet er veldig stort, og her har vi fylkespolitikere forventninger til at staten må bidra for å løfte nivået på fylkesveiene betraktelig.

Målet må uansett være riktig og god nok samferdsel i hele landet, også på de mindre veiene.

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåfører?



Svar:

Senterpartiet mener det er viktig at behovet for rasteplasser og døgnhvileplasser sees inn i alle nye veiprosjekter. Her er det spesielt viktig at ikke veiutbyggerne får frihet til å kutte kostnadene ved å sløyfe dette, eller andre viktige funksjoner som tilstøter ny vei. Senterpartiet mener også at det er viktig at de private som stiller opp med arealer for døgnhvileplasser og sanitæranlegg får tilstrekkelig kompensasjon for dette slik at de ikke trekker seg fra samarbeidet.

Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

Svar:

Det er ingen tvil om at det finnes miljøgevinster knyttet til større modulvogntog, og Senterpartiet er ikke prinsipielt i mot en slik åpning. Det er allikevel en forutsetning at veiene tåler den økte belastningen, slik at det ikke påløper andre økte kostnader for samfunnet som følge av dette.

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåførere i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

Svar:

Regjeringen har sørget for at det opprettes flere skoleplasser for yrkessjåførlærere, og har også åpnet for at realkompetanse i større grad enn i dag kan kvalifisere for opptak på studiene. Videre må også statusen til yrket løftes, og det offentlige har et stort ansvar både som myndighet og som arbeidsgiver for å sikre gode lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene, slik at yrket blir attraktivt både å gå inn i, men også å stå yrkeslivet ut i.

Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

Svar:

Senterpartiet ønsker byer som har plass til alle. Vi vil legge til rette for at folk skal kunne velge kollektiv, sykkel eller gange, slik at det blir bedre plass til de som trenger bilen, både varetransport og håndverkere. Vi sier nei til massiv nedbygging av parkeringsplasser og til utslippsfrie soner i byene.

Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

Svar:



Senterpartiet er for all bruk av ny teknologi som kan gi oss tryggere og sikrere veier. Dette må alltid komme som et tilskudd til, og ikke som et alternativ til ordinært vedlikehold og rassikring.

Vi mener videre at det er lurt å legge til rette for bruk av alternative energibærere, og mener Enova må få midler til strategisk utbygging av lade og fyllestasjoner frem til markedet bærer seg selv, på samme måte som for personbilmarkedet. Ladestasjoner for lastebiler vil naturlig nok kreve mer areal enn for personbiler, så staten må også finne gode virkemidler på dette området.



Norgesdemokratene
— **Norge Først** —

Norgesdemokratene



Organisatorisk nestleder Tom Stian Øhman var den som svarte på vegne av Norgesdemokratene

Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?



Svar:

Norgesdemokratene ser på tungtransporten som en absolutt forutsetning for et velfungerende samfunn.

Vi har i dag ingen alternativer som kan erstatte denne transportform. Vi ser også på elektrifisering som en kuriositet som ikke på noe måte kan erstatte diesel på langtransport eller mellomdistanse. I bestefall kan det være åpning for elektrifisering på internkjøring i noen byområder, men også dette vil være sterkt kostnadsdrivende.

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

Vi vil ruste opp veinett og begrense kabotasjekjøring som utføres i konkurranse med norske aktører. Vi vil pålegge store offentlige aktører å bruke Norske transportører og forsøke å få dette inn i anbudsgrunnlaget. Kommunale og statlige organer må stille krav til rekrutering og ikke åpne for at useriøse aktører får innpass.

Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprojekter vil dere satse på?

Svar:

Vi viser til partiprogrammet:

13.3 Veiskatt for utenlandske, tunge kjøretøy

Norsk kortreist mat og andre produkter må i dag konkurrere med varer fra utlandet som delvis er subsidiert av tungtransport som ikke betaler for bruk av norske veier. Dette er urettferdig og gir utlendinger en fordel over Norges egne borgere. Dette bøtes på ved å innføre en veiskatt for utenlandske, tunge kjøretøy. Samtidig må kontrollen med brudd på kabotasje-reglene bli bedre.

13.4 Åpen hovedvei mellom øst og vest

Norgesdemokratene vil sørge for at det finnes en god, kort og effektiv veirute mellom Oslo og Vestlandet selv på vinterstid. Som vil medføre mindre belastning for mennesker og miljø. Og bedre forutsigbarhet. Derfor vil vi at det skal bygges en tunnel mellom Finse og Vøringsfossen med fire felt. Strekning før og etter skal også utbedres med tanke på veistandard. Samtidig bør gamle veistrekninger over fjellet med høy turistverdi vedlikeholdes og være tilgjengelige som de attraksjoner de er.

13.5 Ferdsel nord/sør

Helårs transportruter mellom Nord- og Sør-Norge må oppgraderes, slik at våre nordligste fylker blir lettere tilgjengelige og mer lønnsomme mtp varetransport og turisme. En transportvei som må utredes, er Nord-Norgebane helt frem til Kirkenes. Alle samfunnsøkonomisk relevante momenter må trekkes inn. En moderne og rask jernbane fra helt sør til helt nord, vil kunne ha stor verdi for



Nord-Norge spesielt, og landet generelt. Det vil kunne lette varetransport, og fremme turisme og miljø langt utover hva man i dag kan forestille seg. Alternative ruter for bil og tog, eller bil på tog, bør vurderes. Også etapper gjennom Sverige og Finland.

13.6 Flere døgnhvileplasser for vogntog

Norgesdemokratene mener at døgnhvileplasser for vogntog er alt for få i Norge. Og vil derfor strategisk bygge ut flere. Vi vil spesielt meget raskt bygge ut en ekstra mellom Oslo og Svinesund med tanke på økt godstrafikk på denne strekning.

13.7 Investere mer i vei

Vei er samfunnets viktigste utfordring, for mobilitet er forutsetningen for moderne samfunn. Norgesdemokratene ønsker en kraftig økning i budsjettene til veibygging og vil ha samme standard på stamveinettet mellom de største byene i hele landet av samme standard det er på hovedveiene på Østlandet og mellom Øst- og Sørlandet. I henhold til veivesenets egne beregninger kan dette gjennomføres på mindre enn 10 år uten bruk av bompenger.

Norgesdemokratene går inn for at veiavgift skal øremerkes bygging av bilvei og vedlikehold av denne. Offentlig veibygging skal ikke finansieres ved hjelp av bompenger.

Både av økonomiske og sikkerhetsmessige årsaker bør riks- og stamveinettet sikres med krabbefelt og skikkelige forbikjøringsmuligheter, og det må være fysisk skille mellom kjøreretningene i større grad enn det er nå.

Norgesdemokratene vil utbedre og rassikre alle offentlige veier, spesielt på Vestlandet. Veistandarden i Nord-Norge bør forbedres vesentlig mange steder.

13.8 Senke bil- og drivstoffavgifter

Bil og drivstoff i dag er skattlagt langt mer enn det samfunnet bruke på vei og bilrelaterte ting, og brukes som melkeku. Vi vil senke disse avgiftene. Dette er nærmere omtalt i økonomiavsnittet.

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

Svar:

Veiutbygging og veisikring er et svært høyt prioritert tema hos Norgesdemokratene. Vi vil allokere penger fra oljefondet for å prioritere veiutbygging samt fjerning av bompenger. Vi mener det er en forutsetning for å få et konkurransedyktig næringsliv ute i norske byder og byer.

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåfører?



Svar:

Se program. 13.6 Flere døgnhvileplasser for vogntog
Norgesdemokratene mener at døgnhvileplasser for vogntog er alt for få i Norge. Og vil derfor strategisk bygge ut flere. Vi vil spesielt meget raskt bygge ut en ekstra mellom Oslo og Svinesund med tanke på økt godstrafikk på denne strekning.

Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

Svar:

Ja, vi er for at det tilrettelegges for dette.

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåfører i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

Svar:

vil åpne for at noen kollektiv strekninger kan brukes av noen typer transport kjøretøy og at El-Biler nedprioriteres på disse strekningene.
Vi anser det som langt viktigere at varetransport kommer frem, heller en at folk i El-Bil skal kommer fortere frem.

Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

Svar:

Se tidligere svar. Vi anser næringen som essensiell og en nødvendig del at et urbant samfunn. Vi vil åpne for at noen kollektiv strekninger kan brukes av noen typer transport kjøretøy og at El-Biler nedprioriteres på disse strekningene.

Vi anser det som langt viktigere at varetransport kommer frem, heller en at folk i El-Bil skal kommer fortere frem.

Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

Svar:

Vi støtter forskning og utvikling på dieselmotorer og mener det ikke er noen alternativer i dag som kan fullt ut erstatte disse. De nye Euro standardene er også så bra ta forurensing ikke lenger er en utfordring. Spesielt Hydrogen og Elektrisk drift har store utfordringer. Kapasitet på elektrisk drift er mye for dårlig og energi utnyttelse på Hydrogen er mye for dårlig. Selv om det påstås at man utnytter



ubenyttet energi til å produsere Hydrogen kommer man ikke rundt det faktum at man bruker 2.5x energi for å produsere 1x hydrogen. Samt at det har vært hyppige uhell rundt om i verden, da hydrogen er en svært eksplosiv gass.

Regimet vi har i deg med diesel har vellprøvet og svært effektivt, vi har all infrastruktur på plass og har ikke behov for å ta store kostnader for utbygging. Norgesdemokratene vil derfor at vi fortsetter å bruke diesel som hoved drivstoff for transportnæringen.

Vi vil benytte muligheten å takke for henvendelsen og vil ellers vise til vårt partiprogram punkt 3.5, 3.12 (Skatter og avgifter) og hele kapittel 13 (Samferdsel).





Kristelig Folkeparti – Telemark



Hans Edvard Askjer, toppkandidat for KrF i Telemark



Hvordan ser dere på transportnæringens betydning og rolle i samfunnet, og det faktum at det ikke er andre muligheter enn at størstedelen av godstransporten må foregå på veinettet?

Svar:

Norge er et langstrakt land. Gode, moderne og trafikksikre transportsystemer er avgjørende for å skape en enklere hverdag og gode bo- og arbeidsmarkedsområder, opprettholde spredt bosetting og redusere avstandsulempene for norske bedrifter. Her er transportnæringen svært viktig. E 134 og RV 36 samt havner og Jernbane bør prioriteres høyere enn i dag.

Hva vil partiet gjøre for at næringslivet, og især transportnæringen, skal få gode konkurransevilkår i årene fremover?

Svar:

Forutsigbarhet og tillit er viktige faktorer for at norsk næringsliv skal kunne gjøre investeringer og videre satsning i Norge. KrF ønsker at det gjøres langsiktige skatteforlik i Stortinget som sikrer en forutsigbarhet for næringslivet. Investeringer i grønt skifte, ny energi og klimatiltak krever sikkerhet for investorene for at regnestykket ikke skal bli ødelagt av brå endringer i skattemessige forhold. Skal vi lykkes er private investeringer en nødvendighet. I dag må skatt på arbeidende kapital betales uavhengig om bedriften går godt eller dårlig, og det er anleggsmaskiner, fabrikkbygninger og nødvendig utstyr for å drifte næringen som blir skattlagt. KrF mener at formuesskatten tapper norske bedrifter slik at de har mindre igjen til å investere i norske arbeidsplasser. Denne skatten rammer bare norske eiere, som gir et uheldig konkurransefortrinn for utenlandske eiere. KrF vil derfor fjerne formuesskatt på arbeidende kapital.

Hva er partiets generelle veipolitikk, og hvilke veiprojekter vil dere satse på?

Svar:

Når det gjelder byggeprosjekter er det ferdigstillelse av E18 gjennom fylket og satsing på vintersikker E 134 over Haukeli, med RV 36 som forbindelse til E18 som må på plass snarest.

Staten må ta et mye større ansvar for vedlikeholdsetterslepet. Bare i Telemark er etterslepet beregnet til nær 6 mrd. NOK

Hvor høyt prioriterer dere veiutbygging og drift og vedlikehold av veiene, og hvordan bør det finansieres?

Svar:

KrF i Vestfold og Telemark fylke har i sine alternative budsjetter sammen med H, V, FrP hvert år bevilget mer til både investering og vedlikehold, men selv dette er ikke i nærheten av å møte de behov som foreligger.

KrF i regjering prioriterte vedlikehold høyt da vi laget inneværende nasjonale transportplan.



Staten må tyngre på banen med finansiering både på riksveger og fylkesveger. Uten ytterligere statlig finansiering ser vi ikke noen løsning.

Transportnæringen er pålagt svært mange restriksjoner og reguleringer, blant annet er sjåførene underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid. Hvordan vil dere sørge for at det blir opparbeidet tilstrekkelig med rasteplasser og døgnhvileplasser beregnet på yrkessjåførere?

Svar:

KrFs tidligere samferdselsminister Knut Arild Hareide la fram en rasteplass strategi i 2020. I strategien legges det opp til to typer rasteplasser. Minimumskrav og økt standard. Toalett, utemøbler, avfallshåndtering, informasjonstavle og egne parkeringsplasser for MC og sykler er noen av minimumskravene. For det økte standardnivået kan det i tillegg være aktuelt med tømmeanlegg for bobil og buss, områder tilrettelagt for lek og utkikkspunkt.

Bruk av større modulvogntog blir stadig mer aktuelt. Dette reduserer antallet bilturer og gir således redusert miljøbelastning. Vil dere sørge for at flere veier kan åpnes for modulvogntog og tar høyere vekt?

Svar:

Ja, KrF har vært opptatt av å legge til rette for dette der det er mulig og forsvarlig. Da vi satt med samferdselsministeren åpnet vi for modulvogntog opp til 25,5 meter på norske riksveier.

Transportnæringen har behov for å få rekruttert et stort antall nye yrkessjåførere i årene fremover. Hvordan mener dere dette skal lykkes med tilrettelegging av utdanningstilbud og eventuelle andre tiltak?

Svar:

Det er viktig å legge til rette for utdanningsmuligheter over hele landet og sikre gode arbeidsforhold for yrkessjåførere. Også i denne sammenheng er rasteplass strategien viktig.

Hva slags byutvikling ønsker dere og hvordan vil dere ivareta varetransporten i byene?

Svar:

RV 36 og E134 er viktige tiltak både for langtransport og forbindelsen øst-Vest, men ikke mindre viktig for å få trafikken utenom bysentra. I tillegg investeres det mye i byvekst og tilrettelegging for næringstransport i Grenlandsområdet.



Hva er partiets tanker om utvikling og tilrettelegging for ny teknologi, herunder alternativer som elektrisitet, gass og hydrogen?

Svar:

I Telemark er det satsset på biogass i kollektiv og renovasjon dette fungerer bra. På Rjukan vil det om kort tid bli satt inn vogntog drevet av hydrogen i forbindelse med frakt av for og ferdig fisk til og fra Rjukan.

KrF mener det er viktig å legge til rette for at også tyngre kjøretøy kan elektrifiseres eller ta i bruk mer miljøvennlig drivstoff. Her må vi lære av suksessen elbil-politikken vår har vært og bruke økonomiske virkemidler som kan sette fart på teknologiutviklingen. KrF vil blant annet styrke rammebetingelsene for bruk av hydrogen i transportsektoren, spesielt for tyngre transport.

Samferdselssektoren står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge. For å lykkes med å gjøre transporten utslippsfri må alle fossile drivstoff ut av markedet og teknologien må skiftes ut i alle kjøretøykategorier. Samtidig må vi redusere lokale miljøproblemer knyttet til transport, som nedbygging av natur og matjord, luftforurensning og støy. Veksten i personreiser må komme innenfor kollektiv, sykkel og gange.



VALG

Godt valg!

