



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Det kgl. samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

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: TF/JTM

Oslo, 1. juli 2016

Høringssvar – Grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018-2029

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til etatenes Grunnlagsdokument til Nasjonal Transportplan (NTP) sendt på høring 29.2.2016.

NLF er svært opptatt av at det i veipolitikken prioriteres å bygge ut alle riksveier og viktige fylkesveier, som Norges viktigste infrastruktur for transport av varer og gods, til en likest mulig god standard så raskt som mulig. Prioriteringene og utbyggingene av infrastruktur må ivareta behovene som kreves for å utføre en effektiv, trafikksikker og miljøvennlig transport av varer og gods på vei.

NLF er svært fornøyd med at det i forbindelse med rulleringen av NTP for 2018-2029 er lagt betydelige ressurser i å få en oversikt over godsstrømmene og dens utfordringer og behov. NLF mener konklusjonene som trekkes der, blant annet at «Transport av gods må bli sikrere, mer miljøvennlig og effektivt for alle transportformer», at det er «Liten konkurranse mellom transportformene» og at det vil bli «Sterk vekst for alle transportformer – men sterkest for lastebilen» er svært viktige og en nødvendig realitetsorientering. Dette må også vises i praktisk politikk og prioriteringer i NTP 2018-2029.

Prognosene utarbeidet av NTP-sekretariatet i Godsanalysen viser at det vil bli en betydelig vekst i etterspørselen etter varetransport, og i særdeleshet varetransport på vei. Godsanalysen viser også at det er svært begrensede potensialer for overføring av gods fra vei til sjø og bane, og den samfunnsøkonomiske gevinsten vil være liten eller negativ for det meste av potensialet. NLF er enig i at fortrinnene til jernbanen og sjøverts transport må utnyttes, men det er viktig at hver transportform forbedrer seg selv, og ikke baserer seg på at andre transportformer skal gjøres mindre konkurransedyktige. Lastebiltransport er den mest fleksible og effektive måten for å dekke det aller meste av transportbehovet, spesielt innenlands. Det må derfor satses sterkt på infrastrukturutbygging og tilrettelegging for veitransporten.

Økonomiske rammer

NLF er opptatt av at myndighetene tar inn over seg næringstransportens nytte og rolle i et velfungerende moderne samfunn, og legger til rette for effektiv, trafiksikker og miljøvennlig transport gjennom fremtidsrettet bygging og organisering av veiene som ivaretar behovet for god kvalitet og standard på hele det offentlige veinettet og med et tilpasset finansierings- og avgiftsregime.

Det forventes en kraftig vekst i folketallet fram mot 2040 (fra 5,1 mill til 6,3 mill). Befolkningsutviklingen vil ha direkte innvirkning på transportetterspørselen, både for persontransport og godstransport, og vil berøre transportomfanget og transportmiddelfordelingen. Målsettingen om at all persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange er ideell, men vil ikke kunne gjelde for godstransporten.

Tilstanden på det norske fylkes- og riksveinettet er av svært varierende kvalitet, med økende forfall gjennom de siste 10-årene. Økende forfall har ført til at stadig mer av samferdselsmidlene må gå til utbedrings- og vedlikeholdstiltak for å rette opp umiddelbare og prekære svakheter i infrastrukturen, samtidig som store deler av veinettet fortsatt forfaller. Det er prisverdig at regjeringen i de siste statsbudsjettene har satset på å ta igjen noe av forfallet.

Behovet for satsing på nye prosjekter er fortsatt stort. Dette skyldes dels at også investeringer i nye veier har blitt nedprioritert over svært lang tid. Derfor har blant annet etableringen av Nye veier AS tvunget seg fram. Det gjenstår å se om selskapet lykkes i å få mer vei ut av midlene, på en smartere og mer effektiv måte.

NLF mener utsiktene til fremtidig befolkningsutvikling, fakta knyttet til tilstanden på veinettet og behovet for mange store og mindre store prosjekter fremtvinger at minimum høy ramme må legges til grunn.

Veibygging

NLF mener at nye veiprosjekter må bygges på en framtidsrettet måte, med stigninger, kurver, møtefrie veier, og dimensjoneringer for øvrig som gir en effektiv, trafiksikker og miljøvennlig transport. Det er viktig at trasevalg og dimensjoneringen av veiene ivaretar behovet for effektiv fremkommelighet for nyttetransporten, blant annet ved å unngå rundkjøringer og at viktige riks- og fylkesveier ikke legges innom tettbebygde senter og byer.

Utbygging av veiene mellom ferjene må prioriteres fremfor fjordkrysninger, og fjordkrysninger bør prioriteres med bruløsninger.

Veier uten gul midtstripe må oppgraderes med tilstrekkelig veibredde.

Veier som brukes som omkjøringsveier må minimum tilfredsstillende kravene til gul midtstripe.

Det er svært viktig at prosjektene i NTP 2014-2023 blir videreført i NTP 2018-2029. NLF mener det er svært uheldig at viktige forventede utbedringer av transportkorridorene nå er utelatt, uten begrunnelse.

NLF mener som nevnt innledningsvis at det i veipolitikken må prioriteres å bygge ut alle riksveier og viktige fylkesveier, som Norges viktigste infrastruktur for transport av varer og gods, til en likest mulig god standard så raskt som mulig.

Dette er en stor oppgave, og NLF ønsker derfor å påpeke noen viktige riksveiprosjekter som bør prioriteres:

- Ring 4 rundt Oslo, basert på Rv22 og forlengelse av Ringeriksprosjektet fra Hønefoss mot Rv4/E6
- E6 2. etappe Ringeby-Otta, tunnellop nr 2 Øyer, forbi Rosten, Heggstadmoen/Torgård terminal-Sandmoen kryss/E6, Åsen-Steinkjer, Grong-Nordland grense, Borkamo-Sørelva, Ulvsvågskaret, Kvænangsfjellet, Olderdalen-Langslett, Heia-Olsborg, Nordkjosbotn-Hatteng, Tanadalen
- E8 Skibotndalen, Ramfjord
- E14 Stjørdal-svenskegrensen
- E16 Slomarka-Herbergåsen, Fagernes-Hande
- E18 Retvet-Vinterbro
- E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, Nulandsbakken, Rogfast/4-felt til Haugesund, Smiene-Harestad, Bokn-Aksdal, Aksdal-Våg, Våg-Heiane, ferjefri kyststamvei, Betna-Stormyra
- E134 Strømsåstunnelen, Mjøndalen-Hokksund, Meheia (Saggrenda-Elgsjø), arm Odda-Bergen, Vågsli-Røldal, Røldal-Seljestad
- E136 Romsdalen
- Rv3 Østerdalen, Lonåsen
- Rv4 Akershus 4-felt, Lunner-Gjøvik, utenom Gjøvik, Gjøvik-Mjøsbrua (4-felt)
- Rv7 Svenkerud-Gol
- Rv9 «Gul stripe» til Hovden
- Rv19 Moss
- Rv23 Linnes-E18
- Rv35 Vikersund-Hønefoss
- Rv41 Treungen-Vrådal
- Rv93 Kløfta
- Rv94 Skaidi-Hammerfest
- Rv92 Gievdneguoikka-Karasjok
- Rv706 Sluppen bro m/veier

Organisering av veiene - vedlikeholdsetterslep

Som del av forvaltningsreformen, ble det meste av de såkalt øvrige riksveier (riksveier som ikke var stamveier) overført fra staten til fylkeskommunene i 2010. Veiene ble overført i den stand de var i på overleveringstidspunktet, og fylkeskommunene fikk et beløp for å kunne istandsette veiene. Beløpet var altfor lite til å dekke de reelle opprustningsbehovene, og ettertiden har vist at forfallet har økt. NTP 2018-2027 antyder et forfall og behov for oppgradering estimert til 50 – 85 milliarder kr.

Kun 50 % av fylkesveiene har tilfredsstillende dekkestandard, og 30 % har fartsgrense 60 km/t eller lavere. En rekke broer og tunneler har et betydelig

vedlikeholdsbehov. Alvoret i den dårlige standarden understrekes ved at det er 50 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadet på en fylkesvei sammenlignet med en riksvei. Det finnes et utall av flaskehalser i form av lave underganger, bruer, vegdekke/aksellast, kurvatur, veikryss/rundkjøringer og bratte stigninger. I tillegg viser data fra 65 % av veinettet at 21 % har veibredde under 5,5 m og 46 % under 6,5 m.

Det må utarbeides en minstestandard for riks- og fylkesveier, slik at brukerne kan forvente at fremkommelighet og sikkerhet ivaretas i hele landet. Denne standarden må også ligge til grunn for vedlikeholdet som utføres, både for proaktiv utbedring av slitasje og forhindre forfall, og for å utføre vintervedlikehold. Standarden vil bidra til å synliggjøre avvik, og til at Vegtilsynet kan utføre sin oppgave som tilsynsmyndighet mot Statens vegvesen på en forutsigbar og faktabasert måte.

I forslag til NTP 2018-2029 skriver etatene og Avinor at «det betydelige forfallet på fylkesvegnettet (kostnader) knyttet til kritisk infrastruktur er så omfattende at etatene mener det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveger.»

Dette er NLF svært enig i og mener at det må etableres et statlig eid selskap, etter mønster av Nye veier AS, med ansvar for å ta igjen forfall og manglende vedlikehold på både riks- og fylkesveiene, med mål om å etablere en felles, god standard på hele dette veinettet. Gul midtstripe er et minstekrav.

Statens vegvesen har også fått i oppdrag å vurdere tilbakeføring av i alt 753 km med fylkesvei til staten igjen. NLF mener at de fylkesveiene som ble overført fra staten i 2010 må tilbakeføres i sin helhet til staten. Unntaksvis kan enkelte strekninger vurderes å bli igjen som fylkesvei. Veinettet som ved avvikssituasjoner (ras, skred, oversvømmelser, ulykker, snøfall osv) fungerer som omkjøringsveier for tungtransporten, må ha tilfredsstillende høy standard på linje med dagens riksveinett.

Veieier må settes i stand til å ta sitt ansvar. Det er uholdbart og uansvarlig at det er så betydelig høy risiko for å bli drept eller hardt skadet på fylkesveinettet. Dette er yrkessjåførenes arbeidsplass og må få den oppmerksomhet som kreves. Blant mange tiltak er skredsikring av riks- og fylkesveiene viktig for å få en trygg og pålitelig infrastruktur.

Veifinansiering

NLF mener det er statens oppgave å bygge ut og vedlikeholde riksveiene til god standard. Dette betyr at staten i større grad må ta styringen med planleggingen og prosjekteringen gjennom statlig reguleringsplan, slik at utbyggingen kan gjennomføres på kortest mulig tid.

NLF mener at direkte offentlig finansiering av investeringer i riksveier i langt større grad må bli bærebjelken. Bompengefinansiering må bli underordnet, og andelen bompenger forventes å gå ned. Det er også svært viktig at innbetalte bompenger ikke går til utbytte eller annen intern kostnadsdekning hos bompengeselskapene og deres eiere.

NLF er prinsipielt imot bompengefinansiering, men kan unntaksvis, som bidrag til forsert utbygging av viktige riks- og fylkesveier, akseptere en bompengeandel som ikke overstiger 50 % på enkeltprosjekter. Når bompengeprosjektet er nedbetalt, skal bompengeinnkrevningen opphøre. Staten må ta fullt ansvar for overskridelser.

Det er positivt at Nye veier AS er etablert, og det stilles store forventninger til at selskapet får den uavhengige rollen det er forespeilet. Det er viktig at planlegging, utbygging, drift og vedlikehold med en langsiktig og forutsigbar finansiering, uavhengig av årlige budsjetter og politiske hestehandler, faktisk blir gjennomført.

NLF er fornøyd med at Nye veier AS har fått tildelt sin oppstartsportefølje, og allerede er godt i gang med planleggingen. Nå gjenstår det å bevise kraft i utbygging, og senere drift.

NLF er ikke fornøyd med at også Nye veier AS må basere seg på en stor andel bompengeinnkreving, og mener at fondsmidlene heller må økes slik at fondet finansierer selskapet i sin helhet.

Avgiftsbelastning av nyttetransporten

Godstransport på vei kan sammenlignes med kollektivtransport av personer.

Næringstransport er nyttetransport og nødvendighetstransport. NTP

Godsanalysen viser at det er små konkurranseflater mellom ulike transportmidler, at det er svært lite gods som kan overføres fra bil til bane og sjø, og at det forventes en betydelig økning i behovet for lastebiltransport i overskuelig framtid. Dette understreker lastebiltransportens rolle som nødvendighetstransport i et velfungerende, moderne samfunn. Det finnes rett og slett ikke relevante alternativer til lastebiltransport for svært mange transportoppdrag.

Nyttetransporten betaler i dag avgifter på drivstoff (veibruksavgift og CO₂-avgift), vektårsavgift og avgifter ved passering i ulike bomanlegg. Bompengeinnkrevningen synes å bli en stadig viktigere finansieringskilde både for utbygging av veier, men også for kollektivtiltak og andre tiltak rettet mot andre trafikantgrupper enn de som betaler bompenger. Dette er for så vidt akseptert, jf ovenfor, så lenge tiltakene direkte eller indirekte kommer nyttetransporten til gode gjennom bedre fremkommelighet.

I tillegg til direkte avgifter, blir nyttetransporten belastet en stor skjult kostnad ved kø- og fremkommelighetsproblemer. Det vil si at nyttetransporten allerede har en form for «køprising». Denne kostnaden kan til en viss grad motvirkes av at nyttetransporten tilpasser seg kjøring på tidspunkt som ikke er så belastet, men blir begrenset av at oppdragsgiver krever leveranser til visse tider. Det er ikke et alternativ å ta godset med på bussen eller toget.

NLF mener det er ulogisk å belaste nyttetransporten som lastebilmæringen utfører med rushtidsavgift. Erfaring og empiriske data (NTP Godsanalysen) viser at andelen tungtransport inn og ut av Oslo (eksempel) i rushtid er forsvinnende liten i forhold til total trafikkbelastning. Tall fra NTP-sekretariatet viser at for hver lastebil som kjører i rushtiden i Oslo, kjører det over 50 personbiler. Dette viser at

nyttetransporten allerede har tilpasset seg og har sin rushtid i stor grad utenom personbilenes rushtid. Rushtidsavgift på nyttetransporten vil kun påføre næringslivet og transportkjøperne høyere kostnader, uten at det får betydning for hverken klima, miljø eller fremkommelighet. NLF krever derfor lik og forutsigbar bompengesats over døgnet for nyttetransporten.

NLF kan ikke akseptere, og savner en god begrunnelse for, at bomtakstene for tungtransport fastsettes til tre ganger taksten for personbiler. Vare- og godstransport er nødvendig nyttetransport, på lik linje med kollektiv persontransport, og burde således unntas fra bompenger. Vare- og godstransporten kan ikke benytte andre «kollektive» transportmidler. Avgiftstrykket på lastebilene fremstår som en ren melking av næringslivets transporter, som ikke har alternativer.

NLF kan akseptere, når det først skal være bompenger, at det kan innføres miljødifferensierte bompenger for nyttetransporten i byområder. Dette er logisk, og i tråd med at hensikten til miljødifferensierte bompenger skal være å få ned utslippene. NLF mener at dagens Euro VI-teknologi er så god og gir så små lokale utslipp av NOx og PM at lastebiler med Euro VI-motorer bør behandles på linje med el-biler.

NLF er opptatt av at bomavgiftene for lastebiler må være forutsigbare over tid, for å sikre inndekning av kostnadene gjennom gjeldende kontrakter med transportkjøpere. Det kan være vanskelig å få dekket økning i bompengetakster midt i en kontraktsperiode, også fra offentlige transportkjøpere.

Byområdene - bylogistikk

Bymiljøavtaler blir mer og mer brukt som virkemiddel for å tilrettelegge for en miljømessig og trafikal god trafikkavvikling for alle trafikanter i de store byene og byområdene. Finansieringen av disse pakkene/avtalene er i stor grad basert på innkreving av bompenger. Bompengene brukes til investeringer i nye anlegg for alle typer trafikanter, og til drift av kollektivtransport. NLF er som nevnt prinsipielt mot bompengefinansiert veiutbygging. NLF aksepterer likevel at bompenger i bymiljøavtalene kan benyttes til andre formål enn veibygging, under forutsetning av at tiltakene kommer nyttetransporten til gode. Dette kan mest typisk gjøres ved at veikapasitet frigjøres ved å styrke kollektivtransport, eller ved at nyttetransporten får tilgang til kollektivfelt eller sambruksfelt. NLF mener også det i betydelig større grad enn hittil må tilrettelegges for effektiv varedistribusjon ved at tilgjengeligheten (framkommelighet og parkeringsmuligheter) i bysentra styrkes. NLF savner et eget fokus på bylogistikk og næringstransportens rolle i byene i grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2029.

Døgnhvileplasser

NLF er svært skuffet, undrende og kritisk til at utbyggingen av døgnhvileplasser er svært lite omtalt i grunnlagsdokumentet, og at den bebudede nasjonale handlingsplanen ikke er en del av grunnlagsdokumentet. Behovet for flere og sikre døgnhvileplasser er stort, og etter NLFs erfaring er også Statens vegvesen inneforstått med dette. Dette ble senest bekreftet i forslag til statsbudsjett for 2016. Sjåførene har veiene som sin arbeidsplass, og er pålagt rigide og strenge

regler for kjøre- og hviletid. Det er derfor innlysende at det må stilles til rådighet et godt utbygd nett av døgnhvileplasser, slik at sjåførene kan overholde lover og regler, og derigjennom utføre sitt yrke på en trygg og effektiv måte.

NLF ønsker å bemerke at det legges stor vekt på utbygging av tilrettelagte rasteplasser langs Nasjonale turistveger. Behovet til turistene framheves som årsak til at dette er viktig. NLF mener at mangelen på omtale og satsing på døgnhvileplasser for en hel yrkesgruppe som har veiene som arbeidsplass, står i sterk kontrast til satsingen på å tilfredsstille hyggekjøringens behov for fasiliteter. I grunnlagsdokumentet står det at "Nasjonale turistveger er blitt et viktig verktøy for Innovasjon Norge og Utenriksdepartementet i markedsføringen og omdømmebygging av Norge". Med denne begrunnelsen mener NLF at det er meningsløst at midlene til satsingen på rasteplasser langs Nasjonale turistveier skal konkurrere med samferdselsformål. NLF mener derfor at denne budsjettposten må overføres til Utenriksdepartementets eller Næringsdepartementets budsjetter.

Gjeldende NTP har et mål om minst 80 plasser etablert innen 2023. NLF mener dette antallet er et minimum, og at utbyggingstakten bør forseres.

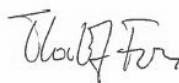
NLF krever at det i forbindelse med behandlingen av NTP 2018-2029 blir lagt fram en konkret nasjonal handlingsplan for oppgradering av eksisterende og utbygging av nye, sikre døgnhvileplasser. Handlingsplanen må ha et kortsiktig tidsperspektiv, med ferdigstilling av alle de vedtatte 80 døgnhvileplassene i god til før inneværende NTP-periode utløper i 2023. Det er også behov for et landsdekkende nett av rasteplasser tilpasset nyttetransporten.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk