

Samferdselsdepartementet

21.06. 2016

Høringssvar - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Norges Lastebileier-Forbund avdeling Agder og Rogaland har følgende kommentarer til NTP. Først må vi bare berømme Regjeringen for en ekspansiv samferdselspolitikk.

Generelle betraktninger:

1. Døgnhvileplasser har lite plass i dokumentet. Dette er meget viktig for vår yrkesgruppe ifht at vi skal følge lover og regler samt ha et verdig arbeidsliv. Det er viktig at næringen er en samarbeidspartner i prioriteringer av utbygging av døgnhvileplassene. Disse må bygges opp strategisk ihht til kjøre hviletid bestemmelsene.
2. Bymiljøavtalene har som formål å ta veksten i reiser kollektivt eller sykkel og gange. Det skal være null-vekst i personbiltrafikken. Vi skal ha en økonomisk vekst og vi får en sterk befolkningsvekst ref. NTP. Vi synes det er feil å doble eller triple rushtidsavgiften på lastebiler i rushtiden. Vi kjører inn i sentrum for å levere varer, hente avfall og annet nødvendig arbeide. Det er ikke i tråd med null-vekst i personbiltrafikken å doble eller triple rushtidsavgift for nyttetrafikken. Her må vi se på miljødifferensierte takster, fritak for rushtidsavgift (kun bompenger) og andre mer treffsikre virkemidler.
3. Det må sterkere satsning på å overføre godstrafikk til sambruksfelt (kollektivfeltet). Det vil være samfunnsøkonomisk riktig å slippe til lastebilene i sambruksfelt. I tillegg vil man få en miljøgevinst i mindre utslipp.
4. Når det gjelder by logistikk generelt mener vi at dette må omhandles av et eget punkt i NTP gjerne med utspring i Godsanalysen. Men den stipulerte vekst som ligger til grunn i NTP er det viktig å ikke underkjenne den utfordringen logistikk / distribusjon i by vil kreve.
5. Vi må ha en overordnet vurdering på totalbelastningen for bompenger. Det bygges heldigvis nye veier, men nesten alle blir bomfinansiert. Derfor må myndighetene se til at belastningen totalt sett blir for stor i enkelte regioner / landsdeler. Vei bør være et konkurransefortrinn og derfor må ikke belastningen bli så høy at man velger «gamleveien» for å unngå bompenger. Da blir totalbelastningen for stor ifht konkurransefortrinnet veien skal være.

6. I forbindelse med utbygging i Aust-Agder har vi følgende kommentarer:
- a. RV 9 opp Setesdalen har arbeidet pågått i lengre tid. Det er viktig at dette arbeidet for fortsette uten ugrunnet opphold slik at det blir «gul stripe» til Hovden. Denne må framskyndes i basisrammen til 2018 – 2021. Setesdalskommunene og fylkeskommunen har vist stor vilje til egenfinansiering og støtter nøkterne standarder. Erfaringane viser et kostnadsbilde som er ca halvparten av gjennomsnitt for tilsvarende standard i Region sør. Det er etablert gode rutiner for kontinuerlig planlegging og utbygging, og det er viktig at dette kan fortsette.
7. I forbindelse med Vest-Agder har vi følgende kommentarer:
- a. E39 Gartnerløkka – Kolsdalen kommer for seint i tid og kun i høy ramme. Her må Bymiljøavtalen med Kristiansandsregionen forskuttere og låne penger slik at dette arbeidet iverksettes i 2018 – 2021 og i basisrammen. Denne trasen er kritisk ifht en trafikkflyt gjennom Kristiansand. Den må også bygges slik at det blir sammenhengene med «Nye veier AS» sitt prosjekt mellom Kristiansand og Vigeland. Både et tids og streknings «hull» i denne utbyggingen må unngås og det må sees i sammenheng. Til og med i «høy ramme» vil det bli bygget 4-felts vei mellom Kristiansand Vest og Lyngdal Vest tidligere enn «ytte ringvei» og tidligere enn Gartnerløkka. Det vil si at vi får 4-felts vei øst og vest for Kristiansand med to feltsvei gjennom Kristiansand. Og til og med 2 feltsvei med anleggsarbeider i forbindelse med Gartnerløkka utbyggingen. E18 / E39 gjennom / rundt Kristiansand og til Lyngdal må sees på som en helhet eller så blir det kaotiske trafikktilstander i og rundt Kristiansand.
 - b. På E39 i Flekkefjord er det hver vinter stopp i Nulandsbakken. Nulandsbakken har tidligere vært regulert og klar for utbygging. Med tidsplanene på utbyggingen av dagens E39 kan ikke Nulandsbakken vente. Den må tidlig inn i basisrammen for 2018 -2021. Dette skal også være en viktig framtidig tilførselsvei / lokalvei så investeringen er riktig uavhengig av E39 utbyggingen.
8. I forbindelse med Rogaland har vi følgende kommentarer:
- a. E39 må få en prioritet slik at alt dette sees i sammenheng slik at når Rogfast er ferdig er alle veiprosjektene ferdig slik at man får sammenhengende 4-felts motorvei mellom Kristiansand og Haugesund. Det vil si at byggeprosjekter må stå ferdig ca. i 2024 – 2026. Det vil være utenkelig at verdens lengste og dypeste tunnel skal ha 2 felts vei i begge ender.
 - b. Smiene – Harestad må inn i basisrammen slik at veien står ferdig når Rogfast står ferdig ca. i 24 – 26.
 - c. Transportkorridor vest må prioriteres så snart som mulig for en effektiv godstransport
 - d. I korridor 4 på E39 Bokn – Aksdal må denne strekningen inn i basisramme slik at denne strekningen står ferdig når Rogfast er ferdig. Denne strekningen har også stor betydning for E134 som hovedvei mellom øst og vest.

- e. E39 Aksdal – Våg. Denne strekningen har også stor betydning for E134 og er en strekning som med fordel burde stå ferdig samtidig som Rogfast. Da hadde vi hatt en flott sammenhengende vei fram til krysset mellom E39 og E134.
- f. E39 Våg – Heiane
- g. I korridor 5 er vi helt imot til at «arm» til Bergen ble utelatt. Statens vegvesen og Departementet konkluderte med at E134 over Haukeli skal bli den ene hoved forbindelsen mellom Øst og Vestlandet. NTP må forutsette og KVV utrede for en arm fra E134 til Odda og til Bergen. Armen vil øke E134s samfunnsøkonomiske lønnsomhet med 14 milliarder kroner. Vegvesenets beregninger fra pluss 12 milliarder uten arm til Bergen til totalt pluss 26 milliarder kroner med armen.
- h. E134 Røldal - Seljestad settes i basisramme
- i. E134 Vågsli – Røldal settes i Basisramme og fram til 2022 -2023.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund avd. Agder og Rogaland



Reidar Retterholt

Regionsjef Agder og Rogaland

Mobil: 9077 3207