

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

TIA Norge har gjennomgått forslag til Nasjonal Transportplan 2018-2029 og vil komme med følgende kommentarer:

Det er et uttalt ønske i denne plan at mer gods skal flyttes fra veg til bane. Miljø og utslippsmessig er dette et riktig mål, men med de terminalforhold som er tilgjengelig i dag, og for så vidt også i overskuelig framtid, anser TIA Norge det som et urealistisk mål for denne tidsperioden. Det forhindrer ikke at man starter arbeidet med å tilrettelegge for økt samvirke mellom bane- og vegtransport. I dag er det stort sett kun endepunktene på jernbanestrekningene som er tilrettelagt for håndtering av containere og annet gods mellom bane- og vegtransport. Godstransport til destinasjoner som ligger langs jernbanenettet vil ikke føre til vesentlig bedring av miljø eller reduksjon av utslipp ved å framføre godset til godsterminaler som er i forbindelse med dagens jernbanenett. Dette samspillet fordrer at hele vogntogsett, evt kun semitrailere blir framført deler av strekningen med jernbane. Framføring av rullende lastebærere med gods lar seg raskere gjennomføre da det kreves mindre investeringer ved sentrale knutepunkter for å kunne losse disse fra jernbane og kobles til trekkvogner for å transporteres til sluttbruker enn ved å investere i store containerterminaler. Rullende lastebærere vil også ankomme sluttbruker med et vesentlig mindre tidstap enn ved lossing via en containerterminal sett i forhold til den transporttid som dagens løsning med ren vegtransport kan tilby.

Det ventes en vekst i godstransport for alle former, samtidig er det krav at klimagassutslippene skal reduseres vesentlig. Utfordringene ligger da i å stille de rette krav vedr innfasing av nullutslippsløsninger, hvilket sannsynligvis blir vanskeliggjort av EU-regler og problemer med at våre nasjonale krav ikke skal være konkurransevridende i forhold til transportører som kommer fra land tilsluttet EU. Åpning for tyngre vogntog vil teoretisk føre til at mer gods kan fremføres uten at klimagassutslippene blir vesentlig påvirket og at man derfor i det minste kan bremse økningen i klimagassutslippene, men dette er et meget vanskelig totalregnskap fordi tyngre vogntog vil påvirke vegstandarden i negativ retning hvis det innføres på en del av vårt gamle vegnett som ikke har en fundamentering beregnet på denne økte tonnasje. Og hvis økte vekter fører til større innsats av anleggsmaskiner vil mye av de teoretisk innsparte klimagassutslipp gå tapt ved større utslipp fra maskiner som brukes ved vedlikehold, asfaltarbeide etc. Eventuelle økte vogntogvekter bør derfor kun innføres på vegstrekninger som er forholdsvis nye og hvor grunnarbeidene er dimensjonert slik at hele vegkroppen er beregnet for økt tonnasje. Det sier seg selv at sett i den sammenheng vil utslipp av klimagasser bli marginalt redusert og ha liten betydning i overskuelig framtid. Alle nye vegprosjekter bør derfor dimensjoneres for en framtidig økt tonnasje slik at man på lang sikt kan oppnå en reduksjon av klimagassutslipp fra godstrafikken. På kort sikt må man søke å redusere unødvendig personbiltrafikk for å få klimagassutslippene ned.

Unødvendig personbiltrafikk løses best ved at byplanleggere søker å legge de tjenester og den service Norges befolkning ønsker i nærområdene hvor befolkningen bor. Det derfor feil å sentralisere skoler og handelstilbud fordi man da tvinger befolkningen til å benytte bil i stedet for å gå eller sykle til butikker og andre tjenestetilbud. Dette arbeidet må prioriteres i de 9 områdene som er utvalgt til «bypakker».

TIA Norge er enig i at det må tilrettelegges for mindre bruk av bil i byer og sentrale strøk, men det må ikke ramme godstrafikken som skal forsyne landets befolkning med det den trenger av varer og tjenester. Man må i planarbeidet skille mellom nødvendig og unødvendig biltrafikk. Overgang til såkalte nullutslippsløsninger er bare en del av løsningen. Nullutslippskjøretøy produserer akkurat like mye støy og svevestøv som fossildrevne kjøretøy, og de opptar akkurat like mye plass.

Hvis man ser bort i fra de 9 områder som er utvalgt til «bypakker» har Norge en relativt spredt bosetting. Det må derfor etableres innfartsparkeringer som gjør det attraktivt å benytte kollektivtrafikk inn til sentrum. Innfartsparkering med gangavstand til barnehager og skoler vil være en rett veg å gå for å få befolkningen til å velge kollektivtransport inn til sentrum hvor de fleste arbeidsplassene befinner seg. Det vil i den forbindelse være naturlig å benytte bomavgifter for å begrense unødvendig trafikk inn til sentrum, men denne bomavgiften må ikke ramme nødvendig trafikk som godstransport og kollektivtrafikk.

Kabotasje er et stadig økende problem for norsk transportnæring og det må settes inn målrettet kontrollvirksomhet mot de som bryter reglene for lovlig kabotasjekjøring. Ett virkemiddel må være å lage et system for registrering og kontroll av bevegelsene til utenlandske biler som er i Norge. Det enkleste systemet for å oppnå en slik kartlegging vil være å stille krav overfor EU til en strekkodemerkning av vognkort og fraktpapirer. Strekkoder har den egenskap at de er svært vanskelig å tukle med. Når man kan få et slikt system på plass kan papirer scannes både ved tollklarering på grensen og ved utekontroller utført av Statens Vegvesen eller politiet. En slik scannevirksomhet kan enkelt legges inn i et nasjonalt register og derigjennom registre kjøretøyets ferd i Norge. Scanningen kan dessuten brukes til å kjøretøy som har uoppgjorte bøter, gebyrer eller bomregninger kan stanses på grensen.

Trafikksikkerhet er et område som er viktig for TIA Norge. Trafikksikkerhet er en del av våre medlemmers arbeidsmiljø og det finnes ingen annen yrkesgruppe i dette landet som har så mange ulykker og nestenulykker på sin arbeidsplass som det våre medlemmer kan oppleve ute på våre veger. Særlig er dette tilfelle om vinteren og selv om Norge har strengere regler til vinterdekk og mønsterdybde enn resten av Europa må disse krav innskjerpes ytterligere slik at ulykker i størst mulig grad kan unngås. Trafikksikkerhet er avhengig av hjulenes friksjon mot underlaget samt sjåførens oppførsel bak rattet. Arbeidet med vintervedlikehold må derfor skjerpes kraftig slik at alle som ferdes på vårt vegnett kan tilbys optimale forhold til enhver tid.

Hvileplasser er også viktig for trafikksikkerheten. Det må legges til rette for at yrkessjåfører kan ta sin pålagte hviletid på sikre plasser som er utstyrt med de nødvendige fasiliteter. Vegvesenets praksis med å ikke inkludere rasteplasser og hvileplasser må opphøre slik at alle trafikanter gis en mulighet til å uthvilt møte de trafikale utfordringer som vegtransporten byr på, særlig i vinterhalvåret.

Utbygging av nye hvileplasser må fortsette og utbyggingen må skje i tråd med beskrivelsen som er i håndbok nr 279 utgitt av vegdirektoratet. Hvileplasser tiltenkt døgnhvile må utstyres med snørampe slik at kjøretøy kan fortsette trygt selv om det har falt snø mens sjåføren har tatt sin døgnvil.

For å redusere kostnader og spare miljøet bør plassering av hvileplasser tas med i planarbeidet ved nyanlegg slik at brakkerigger plasseres der hvor fremtidig hvileplass bør ligge. Plassene for brakkerigger vil få fremført vann, strøm og avløp som da kan brukes på en fremtidig hvileplass.

Finansiering av nye vegstrekninger. Det har etter hvert nærmest blitt en selvfølge i dette landet at vegutbygging skal helt eller delvis finansieres med bompenger. TIA Norge etterlyser en mer politisk styring på denne bompengefinansieringen ved at det er den unødvendige trafikken som skal betale mest for å bruke vegen. Nyttetraffic enten det er gods eller kollektivtraffic bør ikke være de som betaler mest i bomstasjonene. Godstrafikk er nødvendig for at landet fungerer og kollektivtraffic er nødvendig for å kunne redusere unødvendig bruk av personbiler. Det blir derfor feil at slike grupper blir pålagt en ekstraavgift i forhold til den gruppen det faktisk er politisk enighet om at skal forsøkes redusert.

Med vennlig hilsen

Jan Høiback

Formann TIA Norge