



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Hordaland Fylkeskommune

Høringsinnspill merket: 2015/10633

## «Regional transportplan Hordaland 2018-2029»

HØRINGSSVAR FRA NLF AVD. HORDALAND

### Kapittel 1 - Innledning

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

### Kapittel 2 – Mål og strategier

Vår kommentar:

Overordnede mål for transportplanen er trafiksikkerhet, fremkommelighet, effektivt transportsystem som gir miljøvennlig og sikker transport og overgang til lav- og nullutslippsteknologi. Dette er helt i tråd med NLF`s egne målsetninger. Som en kommentar her kan nevnes at varetransporten i dag har utfordringer knyttet til fremkommelighet i og rundt Bergen. Dersom varetransporten hadde adgang til kollektiv- og sambruksfelt, ville dette gi en stor samfunnsøkonomisk gevinst i og med at kjøring hadde blitt sterkt redusert. I tillegg kan unødig kjøring i Bergen sentrum unngås da gater ville blitt tilgjengelig for varetransporten. I tillegg ville dette gi en stor miljøgevinst ved mindre utslipp.

### Kapittel 3 – Utviklingstrekk og utfordringer

#### **3.1.1.1 – Stort etterslep på fylkesveinettet**

#### **3.1.1.2 – Klimavennlige ferger gir høyere kostnader**

#### **3.1.1.3 – Riksveiene er viktige for næringslivet**

#### **3.1.1.4 – Et sårbart transportsystem**

Vår kommentar til punktene 3.1.1.1 – 3.1.1.4:

Betraktningene her er helt i tråd med våre analyser av veinettet i Hordaland. Vi står fremfor store utfordringer i kommende planperiode. NLF ønsker å være en aktiv medspiller i «kampen» om å finne de beste veiløsningene.

#### **3.1.2 Kollektivtransport**

Vår kommentar:

NLF er ikke imot satsing på kollektivtransport. At flere benytter kollektivtransport fremfor bruk av egne privatbiler vil redusere antall biler på et allerede overbelastet veinett, og med det gi bedre fremkommelighet for varetransporten.

Vår «frykt» er at bruk av bompenger som finansieringsmetode gir økte kostnader for varetransporten, og derved svekker konkurransevnen til norsk næringsliv. Vi er opptatt av at varetransporten skjermes for økte bomavgifter. Varetransporten er godsets kollektivtransport.

#### **3.1.2.1 Jernbane**

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

#### **3.1.3 Sykkel og gående**

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

### **3.1.4 Luftfart Bergen**

#### Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

### **3.1.5 Sjøtransport og farleier**

#### Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

### **3.1.6 Godsterminaler i Bergen**

#### Vår kommentar:

Godsmengden vil få en betydelig vekst kommende år. Derfor er det viktig å få på plass nye og bedre terminalløsninger. NLF tar ikke stilling til ny lokalisering av terminalene, men ser nytten av at gods på bane, sjø og bil er samlokalisert av miljømessige og samfunnsøkonomiske grunner.

For NLF er infrastrukturen til/fra terminalen(e) viktigere enn selve lokaliseringen.

### **3.1.7 Nedgang i tallet på omkomne og alvorlig skadde på veinettet i Hordaland**

#### Vår kommentar:

NLF støtter selvsagt nullvisjonen. Forebyggende arbeid og trafikksikkerhet er prioriterte arbeidsområder. NLF kjører jevnlig trafikksikkerhetskampanjer. NLF deltar gjerne i kampanjer for økt trafikksikkerhet dersom det er ønskelig.

### **3.1.8 Endrede reisevaner**

#### Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

#### **3.1.8.1 Flere reiser kollektivt i Hordaland**

#### Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

#### **3.1.8.2 Lavere andel syklende og gående enn resten av landet**

#### Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

#### **3.1.8.3 Tidsdifferensierte bompenger har god effekt på trafikksituasjonen**

#### Vår kommentar:

Tidsdifferensierte bompenger har vi kommentert siden innføring av disse i 2016. NLF mener at dette ikke har noen avvisningseffekt på tungbiltrafikken. Varelevering i og rundt Bergen foregår etter faste kjøremønstre og tidspunkter, og tungtrafikk som kjører gjennom bomringen i rushtiden har ingen muligheter til å enten fremskynde eller utsette kjøringen. Varene må uansett tidspunkt leveres til kunden. NLF mener derfor at varetransporten må skjermes for tidsdifferensierte bompenger.

NLF er som tidligere nevnt også opptatt av at godstransporten må gis adgang til kollektiv- og sambruksfelt av samfunnsøkonomiske og miljømessige grunner.

Godstransporten er godsets kollektivtransport.

### **3.1.9 Kjøretøy bruker fossil energi som slipper ut klimagasser**

#### Vår kommentar:

Vi registrerer at det henvises til at transportsektoren står for det største klimagassutslippet (CO<sub>2</sub>).

Transportsektoren tar tidlig i bruk nyeste teknologi, både av bedriftsøkonomiske grunner og av hensyn til miljø. NLF og våre medlemmer har stort fokus på miljø.

En moderne lastebil med EURO 6 motorteknologi forurenses i dag kun 1/3 av det en personbil med tilsvarende motorteknologi gjør. Faktum er at på dager med spesielt høy forurensing vil luften som kommer ut fra lastebilens avgassanlegg være renere enn luften motoren suger inn.

### **3.1.9.1 Nye drivstoffteknologier kan redusere utslippene fra transportsektoren**

#### Vår kommentar:

NLF støtter tanken om nullutslippsbiler. Men innen den teknologien er utviklet og klar til bruk, må en ved bruk av avgifter som et «reguleringstiltak» skåne varetransporten. I tillegg må en tilpasse/ planlegge veistandarder slik at tunge biler som eksempelvis benytter Hydrogen som drivstoff lovlig kan benytte seg av veinettet. I dag har slike kjøretøy en lengde og en vekt som overstiger tilsvarende kjøretøy som benytter fossilt brennstoff. Elektriske lastebiler benyttes i dag til nærdistribusjon i bynære områder. Denne teknologien utvikles stadig, og innen kort tid vil teknologien muligens være tilgjengelig også på de største kjøretøyene. Men som for biler med hydrogendrift vil vekten på disse øke. Dette må det tas hensyn til ved planlegging av nye veier.

### **3.1.9.2 Lade- og fyllinfrastruktur**

#### Vår kommentar:

Dersom Hordaland har som målsetning at transporten skal foregå med lav- eller nullutslippsbiler, må dette gjenspeiles i infrastruktur som tilrettelegger for dette.

## **3.2 Generelle utviklingstrekk**

### **3.2.1 Vekst i folketall og lokalisering av bosteder og arbeidsplasser påvirker etterspørsel etter transport**

#### **3.2.1.1 Bergensområdet – et felles bo- og arbeidsmarkedsområde i vekst**

#### **3.2.2 Et våtere og varmere klima øker risiko for flom- og rasfare på vei- og jernbanenettet**

#### **3.2.3 Spredd næringsliv med høye krav til transportsystemet**

#### **3.2.4 Transportmåter og trender**

#### **3.2.5 Samspill mellom de miljøvennlige transportmidlene**

#### **3.2.6 Høy lokal luftforurensing i Bergen**

#### **3.2.7 Støy**

#### Vår kommentar:

Hordaland generelt og Bergen spesielt står fremfor store utfordringer i kommende planperiode. Vær, folkevekst og næringsliv vil stille store krav til infrastruktur. Tilrettelegging, veiutbygging, veivedlikehold, ras- og flomsikring blir viktig fremover.

NLF frykter at alt dette vil bidra til en fortetning på eksisterende veinett og med det redusert fremkommelighet for varetransporten. Vi mener derfor at godstransporten og næringslivet er avhengig av at godstransporten gis adgang til sambruks- og kollektivfelt. Det vil også fremtvinges smartere transportløsninger, og NLF og våre medlemmer skal stå fremst i denne utviklingen.

## **Kapittel 4 - Økonomiske rammer og overordnede prioriteringer i perioden 2018–2021**

### **4.1 Fylkeskommunale midler**

#### Vår kommentar:

Vedlikeholdsetterslepet vil i kommende planperiode øke dersom en legger til grunn nevnte økonomiske ramme for planperioden. Den økonomiske rammen må økes betydelig, og NLF avd. Hordaland støtter fylkets syn på økte statlige overføringer.

### **4.2 Stalige tilskudd**

#### **4.2.1 Rassikring**

#### Vår kommentar:

Med flere rasutsatte veistrekninger i fylket, blir dette arbeidet særdeles viktig fremover med tanke på endrede klimatiske forhold.

Fv 7 og Tokagjelet nevnes. Det spesielle med Fv 7 er at dette er eneste omkjøringsvei inn til Bergen dersom E 16 blir stengt. For tunge kjøretøy egner Fv 7 seg dårlig som omkjøringsvei. Smale og uoversiktlige partier gjør veien spesielt ulykkesutsatt. I tillegg er det tunneler som ikke tilfredsstiller dagens krav med tunnelhøyder på minimum 4,20 meter. Her må fylkeskommunen be om statlige midler til utbedring av vei og tunneler.

#### **4.2.2 Fergeavløysingsmidler**

#### **4.2.3 Belønningsmidler for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk**

#### **4.2.4 Tilskuddsordning for økt bruk av sykkel**

#### **4.2.5 Byvekstavgift**

#### **4.2.6 Tilskudd til null- og lavutsleppsteknologi**

#### Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer til punktene 4.2.2 – 4.2.6.

#### **4.2.7 Bompengfinansiering på fylkesveinettet**

##### Vår kommentar:

Vi registrerer at fylket vurderer bompenger som et betydelig inntektsgrunnlag fremover, både på eksisterende og potensielt nye anlegg. NLF er skeptisk til stadig økt bruk av bompengfinansiering, siden dette i stor grad svekker næringslivets konkurransevne. Svekket konkurransevne kan føre til nedgang i sysselsetting. Som nevnt tidligere i transportplanen er transportkostnader prisdrivende. Varetransporten og næringslivet må sikres rammebetingelser som stimulerer til fortsatt drift og nyinvesteringer. Varetransporten må i størst mulig grad skjermes for økte bomutgifter.

#### **4.2.8 Forskuttering**

##### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland mener dette er en finansieringsform som bør benyttes i større grad enn i dag. Ressurssterke bedrifter vil i noen tilfeller forskuttere midler til veiutbygging da dette gagnar bedriftens særinteresser. Slik vil en i flere tilfeller få på plass bedre og nye veier raskere enn om det offentlige skal finansiere prosjektet.

## **Kapittel 5 - Fylkesveinettet**

##### Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer til kapittel 5.

## **Strategi for drift og vedlikehold av fylkesveiene i Hordaland frem mot 2029**

### **5.2.6.1 Drift og vedlikehold av fylkesveinettet**

#### **5.2.6.1.1 Tunneler, broer og veikropp**

##### Vår kommentar:

Vi registrerer at det er et stort etterslep på vedlikehold av tunneler. Som tidligere nevnt er det viktig å få oppgradert tunneler på Fv 7 mellom Norheimsund og Trengereid, da dette er eneste mulige omkjøringsvei til/ fra Bergen dersom E16 blir stengt.

Ellers støtter vi tanken om at utbedring/ oppgradering av eksisterende veinett er viktigere enn oppstart av nye veiprojekter, med mindre det nye veiprojektet har en stor grad av nødvendighet.

### **5.2.7 Rassikring**

##### Vår kommentar:

Som tidligere kommentarer er det viktig at det avsettes nok midler til rassikring fremover. Liv vil gå tapt dersom dette arbeidet ikke får høyeste prioritet.

### **5.2.8 Trafikksikring**

#### **5.2.9 Økt satsing på gående og sykkel**

##### Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer til punktene 5.2.8 – 5.2.9.

### **5.2.10 Drift av fergesamband**

#### **5.2.10.1 Infrastruktur for fergene**

#### **5.2.10.2 Universell utforming av fylkeskommunale fergekaier**

##### Vår kommentar:

For NLF avd. Hordaland er det viktig at det sikres beredskapsferger/ reserveferger dersom ferger i trafikk må tas ut av service. Nye anbud må ta høyde for dette.

### **5.2.11 Transportberedskap og omkjøringsveier**

##### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland stiller dersom fylkeskommunen ønsker uttalelser på dette området.

#### **5.2.11.2 Omkjøringsveier**

##### Vår kommentar:

Som tidligere nevnt holder Fv 7 ikke den standarden som en må kunne forvente av en omkjøringsvei inn til Norges nest største by. Fylkeskommunen må jobbe for å få statlige midler slik at veien kan utbedres, spesielt viktig er dette for tunneler på strekningen Norheimsund – Gullbotn.

## Kapittel 6 - Kollektivtransport utenfor Bergensområdet og annen offentlig transport

### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har ingen kommentarer til kapittel 6.

## Kapittel 7 - Transport i Bergensområdet

### **7.1 Mål**

### **7.2 Om Bergensområdet**

### **7.3 Nullvekst i personbiltransporten**

### **7.4 Strategier for utvikling av transportsystemet i Bergensområdet**

### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har ingen kommentarer til kapittel 7.1 – 7.4.

### **Strategier for transportsystemet i Bergensområdet**

### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland registrerer at det skal i større grad enn i dag skal etableres kollektivprioritering på veisamband som har en viktig funksjon i hovedstrukturen for kollektivsystemet. Vi støtter dette, men som tidligere nevnt må godstransporten gis adgang til kollektiv- og sambruksfelt av samfunnsøkonomiske og miljømessige grunner.

### **7.4.1 Samordnet areal- og transportplanlegging**

### **7.4.2 Tiltaksområde for nullvekst**

### **7.4.3 Attraktivt kollektivtransporttilbud**

#### **7.4.3.1 Tog**

#### **7.4.3.2 Strategi for båt**

#### **7.4.3.3 Innfartsparkering**

#### **7.4.4 Sykkel og gange på korte og mellomlange reiser**

### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har ingen kommentarer til punktene 7.4.1 – 7.4.4

### **7.4.5 Ringvegsystem og regionale samband for å redusere sårbarheten**

### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland mener at ringvei Øst må realiseres snarest. I dag er det en økende trafikk via Hardangerveien og Grimesvingene, både tungtrafikk og personbiltrafikk. Vi registrerer at kollektivtrafikken skal gis prioritet, noe vi støtter helt og holdent. Men igjen vil vi trekke frem at varetransporten må gis adgang til kollektiv- og sambruksfelt av samfunnsøkonomiske og miljømessige hensyn. For oss er selvsagt Nyborgstunnelen viktig, og bør realiseres snarest mulig. Trafikken nordover via dagens E39 fra Nyborg mot Isdalstø er særlig sårbar ved trafikkulykker.

### **7.4.6 Restriktive tiltak på personbiltransporten**

### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har ingen kommentarer til punkt 7.4.6

### **7.4.7 Logistikknutepunkt**

### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har tidligere nevnt at lokalisering av nytt logistikknutepunkt ikke er det vesentlige for oss. Vi er opptatt av at tilførselsveier til logistikknutepunktet har tilfredsstillende standard. Vi vil ellers at fylket og kommunen tar hensyn til det faktum at logistikknutepunktene i dag er lokalisert innenfor bomringen i Bergen. Målsetningen om økt gods på jernbane og båt vil nødvendigvis også øke tungtrafikken til/ fra logistikknutepunktene. Dette må det tas hensyn til ved fremtidig takstsystem for bomringen. Varetransporten må skjermes for økte bomavgifter.

### **7.4.8 Mobilitetsrådgivning**

### **7.4.9 Drosjeholdeplasser**

### **7.4.10 Energiforsyning for alle kjøretøygrupper**

### Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har ingen kommentarer til punkt 7.4.8 – 7.4.10

### **7.5 Videre arbeid og prosesser**

Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har ingen kommentarer til punkt 7.5.

### **Kapittel 8 - Regionsenter**

Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har ingen kommentarer til kapittel 8.

### **Kapittel 9 - Statlig ansvarsområde**

Vår kommentar:

NLF avd. Hordaland har ingen kommentarer til kapittel 9.

Bergen, april 2017

Styret i NLF avd. Hordaland