



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Hordaland Fylkeskommune

Høringsinnspill merket: 2017/4336

«Høring - Investeringsprogram for fylkesveinettet til Regional transportplan Hordaland 2018-2029»

HØRINGSSVAR FRA NLF AVD. HORDALAND

1 – Innledning

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

2 – Mål og styring

Vår kommentar:

Overordnede mål for transportplanen er trafiksikkerhet, fremkommelighet, effektivt transportsystem som gir miljøvennlig og sikker transport og overgang til lav- og nullutslippsteknologi.

Detter er i tråd med NLFs egne målsetninger. Som en kommentar kan nevnes at varetransporten i dag har utfordringer knyttet til fremkommelighet i og rundt Bergen. Gis varetransporten adgang til kollektiv- og sambruksfelt, blir det en stor samfunnsøkonomisk gevinst i form av redusert køkjøring for varetransporten. Flere tilgjengelige gater i sentrum for varetransporten vil bidra til unødvendige omkjøringer. Miljøgevinsten blir betydelig ved mindre utslipp.

2.1 – Mål for fylkesveinettet i Hordaland

Vår kommentar:

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.

2.2 – Porteføljestyling

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

2.3 – Prosjektreserve og prosjektinnspill

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

3 – Tidligere måloppnåing

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

3.1.1 – Oppsummering av handlingsprogramperioden 2013 – 2017

Vår kommentar:

Vi registrerer at fylkeskommunen i forrige planperioden budsjetterte med betydelig lavere beløp enn både utregnet og innmeldt behov for drift- og vedlikehold. Dette har bidratt til at vedlikeholdsetterslepet også i denne planperioden økte på veinettet som fylkeskommunen er ansvarlig for.

3.1.2 – Drift- og vedlikeholdsbudsjett og forbruk på fylkesveinettet 2013 – 2017

Vår kommentar:

Etterslepet på fylkesveinettet i Hordaland er i overkant av 7 milliarder kroner. Med dagens investeringstakt vil etterslepet fortsette å vokse. Fylkeskommunen må øke investeringstakten slik at etterslepet i kommende NTP periode ikke vokser ytterligere.

3.1.3 – Investeringsbudsjett og forbruk på fylkesveinettet 2013 – 2017

Vår kommentar:

Etterslepet på fylkesveinettet i Hordaland er som tidligere nevnt enormt. Ny tunnelforskrift vil utfordre fylkeskommunen økonomisk, da oppgradering av tunneler vil by på store økonomiske utfordringer. I tillegg kommer rassikring. Endrede klimatiske forhold vil nok øke antall ras, både på sommer- og vinterstid. I tillegg vil det bli økt steinsprang fra fjellsider. Det er derfor viktig at det avsettes nok midler til rassikring i kommende planperiode slik at vi unngår alvorlige ulykker.

3.1.4 - Gjennomføring av prioriterte prosjekt på fylkesveinettet 2013–2017

Vår kommentar:

NLF støtter en satsing på kollektivtrafikk, men frykter at utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen og Åsane vil påføre Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune så store årlige drifts- og vedlikeholdsutgifter at dette vil gå på bekostning av andre kommunale- og fylkeskommunale oppgaver som veivedlikehold og veiutbygging m.m. Alternativt frykter vi at økte utgifter i større grad skal finansieres med økte bomavgifter.

3.2 – Oppsummering av handlingsplan for trafikksikring 2014 - 2017

Vår kommentar:

NLF har stort fokus på trafikksikkerhet. Gjennom trafikksikkerhetskampanjer oppfordrer vi våre medlemsbedrifter og andre til økt fokus og innsats i trafikksikkerhetsarbeidet.

4 – Økonomiske rammer

Vår kommentar:

Vi registrerer at fylkeskommunen i kommende planperiode satser stort på kollektivtransport, noe NLF støtter fullt ut. Men vi frykter at store bygge- og driftskostnader innen kollektivtransport skal gå ut over innsatsen på fylkesveinettet. NLF er i tillegg skeptisk til stadig økt bruk av bompenger som finansieringsform, da dette i stor grad svekker næringslivets konkurransevne. Svekket konkurransevne kan føre til nedgang i sysselsetting. Varetransporten og næringslivet må sikres rammebetingelser som er forutsigbare og som stimulerer til fortsatt drift og nyinvesteringer. Varetransporten må i størst mulig grad skjermes for økte bomutgifter.

4.1 – Fylkeskommunale midler til fylkesveinettet

Vår kommentar:

Vi registrerer at fylkeskommunen i kommende planperiode ikke i tilstrekkelig grad satser nok på fylkesveinettet. Etterslepet på fylkesveinettet vil med foreslåtte midler ikke stoppe forfallet på fylkesveinettet. Etterslepet på fylkesveinettet i Hordaland er som kjent i overkant av 7 milliarder kroner. Med dagens investeringstakt vil etterslepet vokse. Fylkeskommunen må øke investeringstakten slik at etterslepet i kommende NTP periode ikke vokser ytterligere.

4.2 – Spleiselag for investeringer på fylkesveinettet

Vår kommentar:

Vi viser til tidligere kommentarer vedr. stadig økende bruk av bompenger som finansieringsform for kommunale, fylkeskommunale og statlige prosjekter.

4.3 – Andre statlige tilskuddsordninger

Vår kommentar:

Det er gledelig at det satses på rassikring. Men for fylker med spesielt rasutsatte veier, som Hordaland, er innsatsen uansett for lav. I fylket er det et utall fylkesveier som har overhengende rasfare. Dessverre skilles det mellom «menneskeskapte» rasutsatte veistrekninger og «naturlige» rasutsatte strekninger. Skjæringer som Statens vegvesen har sprengt ut, er ikke omfattet av rassikringsmidler.

For trafikanter som kjører på slike strekninger er det totalt uinteressant om nedfall av stein skyldes «menneskeskapte» eller «naturlige» grunner. Det må uansett rassikres. Det er også bra at det satses på utbedring av flaskehalsen for å bedre fremkommeligheten for tømmertransport.

5 – Prioritering av prosjekt og tiltak

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentar.

5.1 – Drift og vedlikehold av fylkesveier

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentar.

5.1.1 – Driftsoppgaver

Vår kommentar:

Vi er deler bekymringen for det store etterslepet på fylkesveinettet i Hordaland. Vi deler også bekymringen for at forfallet vil fortsette å øke i omfang i neste planperiode.

Utfordringene er mange:

- Stadig økende forfall av veidekket
- Økende forfall på veikropp
- Stort antall tunneler som ikke tilfredsstiller nye krav
- Stort antall broer som forfaller
- Fylkesveifergekaier som krever opprustning
- Manglende siderensk langs fylkesveinettet
- Manglende drenering
- M.m

I tillegg er det viktig å få oppgradert tunneler på Fv 7 mellom Trengereid og Norheimsund, utbedre flaskehalsen mellom Norheimsund og Granvin siden dette er eneste mulige omkjøringsvei til/ fra Bergen dersom E16 blir stengt. Oppgradering av eksisterende fylkesveinett er viktigere enn oppstart av nye veiprojekter, med mindre det nye veiprojektet har en stor grad av nødvendighet.

5.1.2.1 – Hvordan styre satsingen på vedlikehold?

Vår kommentar:

Normalt vil NLF ikke ta del i diskusjoner vedr. bruk av økonomiske midler brukt til kollektivtransport, men når en ser hvilke tiltak som foreslås i forsøk på å redusere fylkeskommunens utgifter til veivedlikehold, må vi likevel reagere. Dyre kollektive løsninger med Bybanen til Fyllingsdalen og Åsane vil beslaglegge store økonomiske midler, både til utbygging og senere til vedlikehold og drift. Slike prosjekter må enten settes på vent, alternativt droppes inntil etterslepet på veinettet er stoppet/ redusert. Alternativt må Staten ta en større del av kostnadene ved utbygging av Bybanen i Bergen.

Oppnå målsetningen om redusert trafikk gjennom bomringen, vil dette resultere i mindre bominntekter og selvsagt reduserte midler til samferdsel.

Foreslåtte innsparingstiltak vil føre til at forfallet øker på fylkesveinettet, og trafikksikkerheten forringes som et resultat av dette. Manglende feiing vil øke luftforurensingen i og rundt Bergen.

Bergen Kommune og Hordaland Fylkeskommune må prioritere nødvendig vedlikehold og utbedring på eksisterende fylkesveinett

5.2. – Planprogram

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer.

5.2.1 – Reguleringsplaner under arbeid

Vår kommentar:

Dette er alle viktige prosjekter. Men vi ønsker likevel en prioritering av reguleringsplan for Fv 7 Tokagjelet – Kvamskogen i Kvam kommune. Tokagjelet er en av flere flaskehalsen på Fv 7 når denne benyttes som alternativ rute (omkjøringsvei) til Bergen når E 16 er stengt.

5.2.2 - Reguleringsplaner som blir ferdigstilt i 2017

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer.

5.2.3 – Kommunedelplan

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer ut over det vi allerede har kommentert rundt Fv 7.

5.2.4 – Utredninger og forprosjekt

Vår kommentar:

Som tidligere nevnt haster det med å få på plass en bedre Fv 7 som beredskapsvei/ omkjøringsvei når E 16 er stengt mellom Voss og Trengereid. På strekningen mellom Norheimsund og Granvin er det flere flaskehals, veien er smal og har få møteplasser for større kjøretøy. Det er også et stort behov for siderensk på strekningen. Veien blir i tillegg mye brukt av syklende som øker faren for alvorlige ulykker.

Utredningsprosjekt som omfatter fylkesveinettet i handlingsprogrammet til RTP:

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

5.2.5 - Planlegging og utgreiing på fylkesveg i kommunal regi

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer

5.3 – Investeringer på fylkesveinettet

Vår kommentar:

Som tidligere nevnt er det totalt sett for lave investeringer på fylkesveinettet. Forfallet vil øke i kommende planperiode.

Spesielt vil vi trekke frem følgende prosjekt:

- Fv 7 Samnanger – Norheimsund - Granvin

Det er ikke avsatt midler til strekningen før i 2021. Med tanke på at dette er en beredskapsvei og eneste alternative omkjøringsvei til Bergen når E 16 mellom Voss og Trengereid er stengt, finner vi det uakseptabelt. Det er i dag flere flaskehals på strekningen og veien er ikke dimensjonert for store vogntog.

At fylkeskommunen har strekningen som prioritert 1. strekning er imidlertid bra.

5.3.1 – Bompengepakker

Vår kommentar:

Bompengefinansiert veiutbygging er dessverre nødvendig for at vi skal få realisert store og viktige veiprosjekter. For næringslivet utgjør bedre veier kortere og sikrere fremføring av viktige varer og råstoff. Noe som igjen reduserer kostnader og styrker konkurransevnen. Men et stadig økende antall bompengefinansierte veiprosjekter med økte bomavgifter og derav økte transportkostnader, «spiser» opp denne gevinsten. Det er derfor særdeles viktig at varetransporten i størst mulig grad skjermes for økte bomavgifter.

Godstransporten er godsets kollektivtransport.

5.3.2 - Vedtatte prosjekt

Vår kommentar:

Samme som under pkt. 5.3.1.

5.3.3 - Fremtidige bompengepakker og prosjekt

Vår kommentar:

Samme som under pkt. 5.3.1 og 5.3.2.

5.3.4 – Rassikring

Vår kommentar:

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

5.3.5 - Fornyning og opprusting

Vår kommentar:

Som tidligere nevnt er det totalt sett for lave investeringer på fylkesveinettet. Forfallet vil øke i kommende planperiode.

5.3.5.1 – Tunneler

Vår kommentar:

Det er i dag et stort etterslep på vedlikehold av tunneler. Betydelige beløp må settes av hvert år fremover for å sikre at samtlige tunneler tilfredsstillt kravene i hht ny Tunnelsikkerhetsforskrift innen fristen satt for dette arbeidet. Som tidligere nevnt er det spesielt viktig å få oppgradert tunneler på Fv 7 mellom Norheimsund og Trængereid, da dette er eneste mulige omkjøringsvei til/ fra Bergen dersom E16 blir stengt.

5.3.5.2 - Broer og kaier

Vår kommentar:

Dette viser at investerte beløp på fylkesveiene over lang tid har vært for lav. Store prestisjeprosjekt tar for store deler av fylkeskommunens midler. Fylkeskommunen må oppjustere de årlige bevilgningene til fylkesveinettet, inkludert broer, kaier og tunneler. Som et minimum må fylkeskommunen sette av midler slik at etterslepet ikke fortsetter å øke.

5.3.5.3 - Forsterkning

Vår kommentar:

Minimum 80 millioner kr. må årlig avsettes til forsterkning via investeringsbudsjettet for å ruste opp eksisterende fylkesveinett for å kompensere for manglende midler til vedlikehold. I perioden 2018 – 2021 er det kun i 2021 fylkeskommunen oppnår målsetningen. Det betyr at fylkeskommunen ikke klarer å stoppe det økende forfallet, noe vi anser som meget uheldig. Nedslitte veier vil resultere i økt slitasje på kjøretøy, redusert fremkommelighet, nedsatt sikkerhet m.m. Dette vil igjen få store negative samfunnsmessige konsekvenser.

5.3.5.4 Mindre utbedringer (spleiselag)

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer.

5.3.5.5 - Kollektiv

Vår kommentar:

NLF er som tidligere nevnt ikke mot satsing på kollektivtransport. At flere benytter kollektivtransport fremfor bruk av egne privatbiler, vil redusere antall biler på et allerede overbelastet veinett. Det gir bedre fremkommelighet for varetransporten.

Vår frykter at økt bruk av bompenger som finansieringsmetode skal gi økte kostnader for varetransporten, og derved svekket konkurransevne for norsk næringsliv. Vi er opptatt av at varetransporten skjermes for økte bomavgifter.

Varetransporten er godsets kollektivtransport.

5.3.5.6 – Trafikksikkerhet

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer.

5.3.5.7 Gående og sykkel

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer.

5.3.5.8 - Miljø og service

Vår kommentar:

Det bør være tilgang til toaletter langs fylkesveinettet hele året. Varetransporten er underlagt strenge kjøre- og hviletidsbestemmelser, og må ofte ta døgn- og ukehviler på rasteplasser hvor toalettene er låst. Det offentlige har et ansvar for å sørge for at det er toalettfasiliteter tilgjengelig for yrkessjåfører.

5.3.6 - Andre bevilgninger strekningsvise prosjekt

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer.

5.4 – Trafikksikring

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.

NLF kjører hver høst kampanjen «venner på veien» for barneskoler. Dette er en landsomfattende kampanje som kjøres gratis for skoler, spesielt rettet mot 1. og 2. skoletrinn. Ved behov tilpasser vi også for andre skoletrinn.

6 - Forventet måloppnåelse

Vår kommentar:

Vi har ingen kommentarer.

6.2 – Forventet måloppnåing av investeringsprogrammet 2028 – 2029

Vår kommentar:

Vedlikeholdsetterselepet 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.

Bergen, oktober 2017

Styret i NLF avd. Hordaland