

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Oslo, 16. oktober 2022

Yrkestrafikkforbundets høringsvar til Prop. 1 S

Yrkestrafikkforbundet (YTF) takker for muligheten til å komme med innspill til statsbudsjettet. YTF er en partipolitisk uavhengig arbeidstakerorganisasjon med drøyt 12 700 medlemmer, og som organiserer hele bredden innen landbasert transport. Buss, lastebil, sporvei, taxi, lager og logistikk utgjør hovedtyngden, og felles for de fleste av våre yrkesgrupper er at de har veien som sin arbeidsplass.

Innledningsvis vil vi uttrykke vår bekymring overfor det totale rammekuttet til veiformål som kommer frem av programkategori 21.30. Reduksjonen i bevilgningene slik det forslås vil få vidtrekkende konsekvenser for så vel samfunnsikkerhet og trafikksikkerhet, som for punktlighet og pålitelighet knyttet til transport av gods og passasjerer.

En rekke langt framskredne prosjekter som nå ikke kommer i gang ville ikke bare kortet ned reisetiden mellom flere deler av landet, men også sterkt redusere ulykkesrisikoen ved mange av landets mest utsatte veistrekninger. YTF er kritiske til at kuttene ikke bare vil ramme utbygging av ny og kritisk infrastruktur, men også vedlikehold og sikring langs det eksisterende riks- og fylkesvegnettet samt regelverksoppfølging og kontroll langs vei.

Vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet

NAF har anslått at vedlikeholdsetterslepet og etterslepet for rassikring av veinettet beløper seg til 170 mrd. kroner. For å bøte på dette og unngå enda større utgifter på sikt er YTF av den oppfatning at oppgradering og utbedring av fylkesveinettet burde vært et prioritert område i samferdselsbudsjettet. Derfor er det beklagelig at regjeringen ikke opprettholder tidligere års nivå på vedlikehold, men velger å prioritere noen store enkeltprosjekter som har en diskutabel samfunnsøkonomisk nytteverdi og som både vil føre til økt bompengebelastning og unødig store naturinngrep. På et overordnet nivå mener YTF det er viktigere å spare liv og helse enn tid det tar å for eksempel reise med en ferje.

Mange tunneler er smale og mørke, noe som gjør det krevende for vogntog å passere samtidig. I desember 2020 påpekte EFTAs kontrollorgan ESA at 68 norske tunneler som inngår i det europeiske veinettet ikke oppfyller gjeldende krav til blant annet brannsikkerhet. Norge fikk dispensasjon fra regelverket fram til 2019, og ny dispensasjon er gitt fram til 2025. Dette arbeidet er altså allerede langt på overtid. At mange av disse tunnelene finnes langs veistrekningene i prosjekter som regjeringen nå velger bort mener YTF er sterkt beklagelig, og vi vil i det følgende belyse noen av disse.

Utvalgte prosjekter av særlig kritisk art

I mai 2022 presenterte Statens vegvesen en liste over 20 prioriterte vei- og tunnelprosjekter for de neste fem årene. Av disse var det fire prosjekter helt klare for start, og kun var avhengige av et politisk flertall på Stortinget for at spaden kunne settes i jorda. Disse omfattet:

- E134 Oslofjordforbindelsen
- E134 Røldal-Seljestad
- E6 Megården-Mørsvikbotn
- E16 Hylland-Slæen

Oslofjordtunnelen på E134 er svært utsatt for ulykker, brann og branntilløp, ofte som følge av teknisk svikt i trafikkerende vogntog eller gods som antenner inne i tunnellopet. Tunnelen er stengt flere hundre ganger hvert år og skaper uforutsigbarhet for vareeiere og stor risiko for sjåførene. YTF mener det haster med å etablere et nytt parallelt tunnellop, og at det derfor må settes av penger for å kunne realisere dette formålet i kommende budsjettperiode.

E134 over Haukelifjell er en del av stamveinettet mellom øst og vest. Spesielt for næringslivet sør for Hardangerfjorden er dette en viktig ferdselsåre, og omkring 20 prosent av trafikken består av tyngre kjøretøyer. YTF mener det planlagte prosjektet mellom Røldal og Seljestad ville vært et viktig bidrag for å øke trafikk- og samfunnsikkerhet i regionen, og ber om at prosjektet prioriteres.

E6 mellom Megården og Mørsvikbotn gjennom Sørfold i Nordland er en annen strekning hvor skredfaren er spesielt stor, og der 12 av 16 tunneler ikke tilfredsstiller tunnelforskriften. En nedprioritering av dette prosjektet er svært dårlig nytt for både yrkessjåfører og privatbilister.

E16 mellom Hylland og Slæen er en del av hovedferdselsåren mellom Bergen og Voss. Strekingen gjennom Nærøydalen er særlig utsatt for skred. YTF mener det er kritikkverdig at det ikke settes av penger til iverksettelse av et prosjekt som er kommet langt i prosjekteringsfasen.

Godstransportens kår

YTF mener at flytting av mer gods fra vei til bane er et viktig bidrag for å bedre framkommeligheten og redusere ulykkesrisiko og klimautslipp. Vi støtter derfor en videreføring av tilskuddet til godsoverføring fra vei til jernbane i kap. 1352, post 75.

Landets geografi tilsier likevel at størsteparten av godset som fraktes fortsatt må fraktes langs en vei med en lastebil for å komme helt fram. Langtransportsjåfører overnatter i bilen og er avhengig av et godt utbygd nettverk av døgnhvileplasser for å ha mulighet til å avvikle sin lovpålagte døgnhvile. I Nasjonal Transportplan var målsettingen 80 døgnhvileplasser innen 2023. I 2021 ble det imidlertid kun åpnet tre nye døgnhvileplasser, og tallet er nå oppe i totalt 55 på landsbasis. YTF mener takten i dette arbeidet må trappes kraftig opp.

Fra 1. november innføres en rekke nye regler for godstransporten. Blant vil varebiler i internasjonal transport bli omfattet av kabotasjereguleringen, det stilles krav om løyve og ukehvile i kjøretøyet og avlønning basert på antall leveringer forbyes. YTF har vært pådriveren i dette arbeidet, og vi er dermed positive til at regjeringen innenfor rammen på kap. 1320 post 28 setter av 40 mill. kroner til oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Likevel er vi bekymret for at lavere overføringer til Statens vegvesen totalt sett vil føre til svakere regelverksoppfølging og færre kontroller langs vei.

Kollektivtrafikkens kår

Kollektivtrafikken led store tap som følge av myndighetenes råd under pandemien. Vi var derfor tilfredse med at Stortinget kom dette kravet i møte og vedtok en tilskuddsordning. 2022 har på sin side bragt med seg store ekstrautgifter til blant annet drivstoff og strøm for den elektriske delen av kollektivtrafikken. YTF mener derfor at det bør avsettes en kompensasjon på 1,1 mrd. for nok en gang å redusere faren for rutekutt og nedbemanning. Utover dette må kollektivtrafikkens konkurransekraft styrkes ved å gradvis fase ut elbilfordelene.

Oppsummering

YTF er kritiske til at en lang rekke viktige og gryteklare prosjekter stopper opp på bekostning av noen få og svært kostbare prestisjeprosjekter. Vi ønsker oss en styrking av vedlikehold og utbedring av riks- og fylkesveinettet og at Statens vegvesen må tilføres tilstrekkelige midler for å ivareta regelverksetterlevelse og kontroller langs vei. Kollektivtrafikken må kompenseres for sine økte utgifter til strøm og drivstoff, og elbilfordelene må gradvis fases ut for å vri passasjergrunnlaget bort fra privatbilisme og over til kollektivtrafikk.