

valg 2021

Spørsmål til de politiske partiene. Valg 2021

Norges Lastebileier-Forbund,
avdeling Rogaland har stilt de samme
spørsmålene til de politiske partiene.
Svarene er ikke redigert.

SPØRSMÅL 1: BYMILJØPAKKEN

E39 Ålgård – Hove er en del av Bymiljøavtalen. Nå ser det ut som Hove – Oslo blir bygget i første periode av NTP. I tillegg bygger Nye veier AS ut Ålgård – Bue.

For oss som har E39 som arbeidsvei er dette en gammeldags «stykkevis og delt» veibygging som vi trodde vi var ferdig med. Vi får altså 4 felt fra Bue til Ålgård, 2 felt fra Ålgård til Oslo og så 4 felt videre gjennom Stavanger.

Hva tenker ditt parti om denne saken?



AP: Arbeiderpartiet er tydelige i vårt alternative forslag til NTP at hele strekningen Hove-Osli-Ålgård må bygges, og er åpen for ulike modeller for å få på plass det, inkludert å flytte prosjektet ut av bymiljøpakken slik de lokale ordførerne har tatt initiativ til. Det vil fremstå som et skrekkeeksempel på dårlig veibygging om vi bygger ny firefelts vei på hver side av trafikkproppen på Ålgård, og lar strekningen med de største utfordringene og alle sine rundkjøringer ligge igjen med gammel utdatert standard.



KrF: Dette er en del av E39, Kristiansand-Stavanger, som bør bygges som en sammenhengende firefeltsvei som resten av strekningen.



MDG: Dei Grønes tilnærming til å løse utfordringar knyta til utslepp frå og kapasitet til transport er å satse tungt på skinnegående trafikk for både varer og folk. Denne overføring vil gi bedre kår også for den delen som fortsatt vil gå på veg. Dei Grøne satser bl.a. også endå tyngre enn dagens regjering på vegvedlikehald (f.eks. 63 mrd på fylkesveg vs 52 mrd i kommande NTP)



H: Vi ønsker en mest mulig sammenhengende veibygging på E39. Det var derfor vår regjering opprettet Nye Veier, slik at brorparten av byggingen nå faktisk skjer mer samlet. Derfor foreslo vi også opprinnelig at Hove-Ålgård skulle inn i Nye veiers portefølje, som kunne medført en raskere og mer helhetlig utbygging også av dette strekket, noe også Høyre i fylkestinget flere ganger har tatt til orde for og stemt for. Dessverre ville ikke nok av de andre partiene være med på det og når situasjonen er som den er, må vi gjøre det beste ut forholdene. La det være krystallklart: Høyre og våre rogalandrepresentanter vil jobbe på for firefelts, trafikk sikker vei på hele strekket. Den beste tryggheten for at det skal bli realisert er å stemme på Høyre og de ikke-sosialistiske partiene. For oss er samferdsel en topp prioritet!



V: For Venstre er det viktig at utbyggingsprosjekter blir realisert og finansiert. I forbindelse med Byvekst-forhandlingene ønsket Venstre at hele strekningen skulle bli overført til Nye Veier. Venstre synes det er dumt at AP, FrP, SP, KrF, FNB, SV, Rødt valgte å stemme ned dette da vi behandlet det i fylkesting.



Sp: Vi vil sørge for at utbyggingen skjer i rett rekkefølge og i en logisk sammenheng det vil si fra Hove og til Bue.



FrP: FrP har fremmet forslag i Nasjonal transportplan som ble behandlet juni 2021 om å legge dette inn i porteføljen til Nye Veier. Dette foreslo vi for å sikre sammenhengende planlegging og utbygging av veien. Dette fikk bare FrP sine stemmer. FrP er glad for at Stortinget støttet FrP sitt forslag om å bygge Hove – Oslo.

FrP vil fortsette å arbeide for 4 felts motorveier mellom regionene og de største byene.



SV: SV prioriterer gode og trygge bruksveier fremfor fire felts motorveier, og vi vil ha mer transport over på jernbane. Strekningen Ålgård-Hove må sees i sammenheng med Ålgårdbanen. Oppgradering og istandsetting av denne banen vil være et svært godt tilbud til den økende befolkningen i området. E39 burde vært nedskalert til en to- og trefelts vei som en del av den totale løsningen. Dersom persontransport i større grad blir overført til tog, vil det bli bedre plass til nyttetransport på veiene.

SPØRSMÅL 2: BOMPENGER

Lastebileieren skal overføre kostnader for bompenger til sin oppdragsgiver. Det vil si at kostnadene for bompenger vil gå til transportintensive næringer i Rogaland. Etter hvert som E18 og E39, som er «eksportveier» for fylket, ferdigstilles blir det dyrere å frakte inn og ut av fylket. F.eks. vil det koste mellom kr. 3 000,- og 3 500,- for et vogntog mellom Grenland og Stavanger. Dette vil påvirke konkurransekraften til business i Rogaland som er avhengig av «eksportveien» mellom Øst- og Vestlandet.

Et lass med f.eks. betongelementer for en produsent i Stavangerregionen blir derfor ca. 3.500 kroner dyrere til kjøper i Oslo i forhold til om produsenten ligger i Østlandsområdet. Et lass tur / retur Kristiansand vil koste ca. kr. 3 400,-.

Høye bompengekostnader kan også medføre økt bruk av «gamleveien».

Hvordan tenker dere rundt denne problemstillingen?



AP: Arbeiderpartiet har lenge vært opptatt av at bompengenivået ikke må bli for høyt, verken for barnefamilier, pendlere eller næringstransport. Derfor var vi tydelige på at rushtidsavgiften på Nord-Jæren måtte fjernes, noe den ble til slutt. Vi har også vært med å støtte en prøveordning med lavere bomtakster i Ryfast, og vil fortsette å jobbe for at bompengenivået holdes så lavt som mulig på fremtidige prosjekter.



KrF: Bompengenivået må tilpasses i forhold til hvor store og mange prosjekter som Byvekstavtalen skal omfatte, statlig bidrag og kravet om 25% kommunal egenandel.



MDG: Dei Grøne støtter ikkje denne type utbygginger og ønskjer å overføre mest mogleg transport til skinner og sjø. Samstundes vil me oppgradere dagens vegnett der det er naudsynt mtp. trafikk sikkerheit (f.eks. trefelts utbygging i større bakker (f.eks. Runasaksret) . Når det gjelder det som er bygd for held me oss til det som er vedtatt/avtalt.



H: Bompenger gjør at vi får gjennomført flere prosjekter raskere, enn vi ellers kunne gjort. Vi har ikke tid til å vente på «vår tur» over statsbudsjettet og må heller få gang på byggingen. Bedre veier, styrket fremkommelighet og kortere reisetid er viktig for de transportintensive næringene i Rogaland. Høyre har samtidig stor forståelse for at høye bom-kostnader kan påvirke konkurransekraften og er derfor opptatt av å holde bompengene på et nøkternt nivå, for å unngå at enkelte får en uforholdsmessig stor belastning. Vi har en rekke ganger vist handling for å få det til. Når Rogfast lå ann til å gå over kostnadsrammen, la vi ytterligere 4 milliarder på bordet fra regjeringen, for å skjerme bilistene og næringstransporten. Vi lyktes også i å presse ned prisene på Ryfast. I bomforliket reduserte vi takstene på Nord-Jæren og i revidert før sommeren ble vi enige med FrP om å fjerne bommen i Finnfast og T-forbindelsen på Haugalandet. Dette arbeidet vil vi fortsette. For å holde belastningen lav er det dessuten veldig viktig at veiene bygges kostnadseffektivt. Jo mer effektivt vi klarer å bygge, desto mindre kostnader blir det for både næringstransporten og fellesskapet. Nye Veier er et godt grep som bidrar til lavere kostnader enn det man ellers ville hatt. Derfor er vi garantisten for at suksessen ikke settes i spill.



V: Venstre ønsker at utslippene reduseres. Det er derfor viktig at nullutslippskjøretøy kjører gratis eller har kraftig redusert pris. Venstre med regjeringen har satset stort på støtte til null – og lavutslippsteknologi. Bompenger er dessverre noen ganger nødvendig for å finansiere vei-prosjekter. Raskere og tryggere veier medfører også besparelser for transportører så en viss grad av bompenger på nye flotte veier kan slik sett rettferdiggjøres.



Sp: Vi mener vi må være tilbakeholdne med bruk av bompenger – men i valget mellom vei med bom eller ikke vei – så er vi villige til å ta i bruk bompenger. Vi synes nok bompengerveien under denne regjeringen har vært vel høy. Kostnader til drivstoffavgifter må også inn i regnestykket. Her vil vi ha et CO2 fond for næringstransportene som vil gi billigere transport og mindre utslipp.



FrP: Fremskrittspartiet er motstander av å finansierer våre veier med bompenger og vi mener det hindrer verdiskapning og fører til uønsket trafikk mønster. FrP ønsker økt statlig finansiering av opprustning av alle transportkorridorer mellom de største regioner og byene våre, for å løse ut den samfunnsøkonomiske gevinsten som ligger i disse prosjektene. FrP fremmet eget forslag i juni 2021 om å fjerne bompengene på samtlige prosjekter som er finansiert med bompenger i dag, men forslaget fikk bare FrP sine stemmer.



SV: SV mener vi har hatt en gigantomani innen motorveiutbygging. Det har kostet svimlende summer, og må i stor grad betales med bompenger. Derfor er SVs holdning at vi i mye større grad må satse på to- og trefelts veier på veier under 15000 ÅDT. Det vil både gi mindre bompenger og mindre miljøbelastning. SV vil heller bruke de store pengene på å bygge trygge bruksveier i distriktene og sette av mange flere milliarder til fylkesveiene. Nesten all transport er innom en fylkesvei i starten eller slutten. I dag er det rundt 80 mrd. i etterslep på vedlikehold av disse veiene, som det er over 40.000 km av.

SPØRSMÅL 3: NYE VEIER AS

Vil dere legge ned Nye veier AS eller gjøre store endringer i mandatet de har i dag?



AP: Arbeiderpartiet vil ikke legge ned Nye Veier AS eller gjøre store endringer i mandatet de har i dag. Vi ønsker imidlertid en evaluering av veibyggingen i Norge, også Nye Veier AS sine fullførte samferdselsprosjekt, for å høste kunnskap som styrker fremtidig organisering og gjennomføring av nye prosjekt.



KrF: KrF har bidratt til å starte opp Nye Veier, og suksessen de har hatt gjør at vi ønsker å øke deres portefølje i tiden fremover for å sikre en kostnadseffektiv veiutbygging.



MDG: Me meiner at tida for dei store vegutbyggingar er over. Dei Grøne vil leggja ned Nye veier AS og heller tenkje tanken av «Nye Skinner AS».



H: Nei, Nye Veier AS er en suksess. Selskapet har vist at det er mulig å tenke nytt og planlegge og gjennomføre prosjektene til en lavere kostnad og med høyere nytte. Vi ser også at de gode erfaringene fra Nye Veier kan overføres til både Statens vegvesen og Bane NOR.

Derfor bekymrer det oss også når partier på venstresiden tar til orde for å legge ned eller gjøre store endringer i Nye Veier, som vil kunne medføre unødvendige forsinkelser på prosjektene som allerede er i porteføljen. Nå må vi heller få gang og få nye E39 bygget!



V: Venstre og regjeringen etablerte Nye Veier i 2015. Dette har vært en suksess som har bidratt til mer effektiv utbygging. Dette betyr at flere prosjekter er blitt utbygd, og med store besparelser. Nye veier gir mer vei for pengene, og Venstre ønsker å fortsette dette.



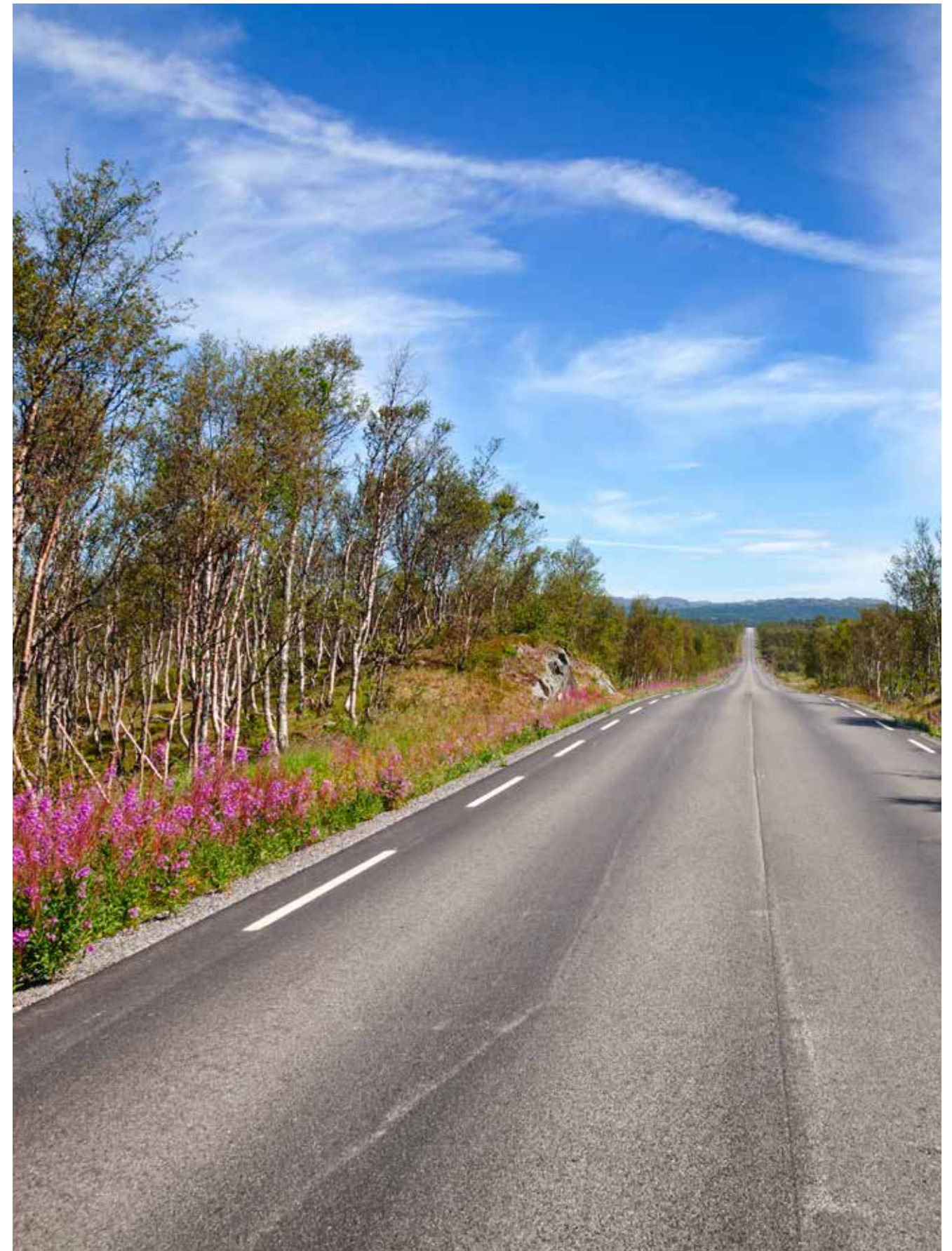
Sp: Vi vil ikke ta grep som reduserer tempoet i vegutbygging. Men nye veier forutsetter vilje til å satse på veiutbygging og bevilge penger til dette. Vi vil lære av det beste fra både Nye veier og statens vegvesen for å sikre effektiv utbygging av veier.



FrP: Nei, Nye Veier er et resultat av FrP i regjering og er en kjempesuksess med raskere gjennomføring og store innsparinger i kostnader. I ny NTP har FrP økt porteføljen og finansieringen til Nye Veier AS. Vi har også sett at Nye Veier-modellen har spart samfunnet for store kostnader og ført til både bedre, raskere og mer veiutbygging. Derfor foreslo vi i vår NTP å etablere en egen utbyggingsavdeling i SV med samme betingelser som NV. Disse to utbyggingselskapene foreslo vi å gi 22 mrd.kr. mer årlig enn det regjeringen la inn i sin NTP.



SV: SV ønsker å utvikle Nye Veier AS så snart det er praktisk og juridisk mulig.



SPØRSMÅL 4: INNKREVIING AV BOMPENGER / BØTER

Gitt at vi har dagens system med så høye bompenger vil det «gagne» de som ikke betaler bompenger. De vil få et «konkurransefortrinn». Det bør absolutt være et strengere regime når en lastebil passerer grensen. Da bør et kredittkort / forhåndsbetaling knyttes opp mot brikke. Da vet vi at det blir betalt og vi får like konkurransevilkår. Veien blir også raskere nedbetalt.

Vi er bekymret for at de utenlandske lastebilene som ikke betaler bompenger vil vinne oppdrag pga lavere bompengekostnader (norske transportører MÅ betale bompenger - brikke er påbudt).

Hva tenker dere rundt et strengere innkrevingsregime?



AP: Arbeiderpartiet har fremmet forslag på Stortinget om å innføre et strengere innkrevingsregime, blant annet om å gjøre det enklere å holde igjen kjøretøy som har ubetalte bompasseringer, og vil fortsette å ha fokus på dette for å motarbeide konkurransevidningen dette medfører, og sosial dumping.



KrF: KrF ser viktigheten av like konkurransevilkår og vi må jobbe for tekniske løsninger som ikke gjør det mulig å unnlate å betale bompenger. Det hullet som måtte være der i dag, må tettes, slik at det ikke gir noe konkurransefortrinn å snike seg unna veibetalingen.



MDG: Dei Grøne forutsetter at det avsettes tilstrekkeleg ressurser for å handheve norsk lov og sikre forhold som ikkje er konkurransevidende.



H: HHøyre er opptatt av at vi skal ha like konkurransevilkår i transportnæringen, og jevnbyrdig innbetaling av bompenger er en viktig del av det. Gjennom kravet om obligatorisk bombrikke for tunge kjøretøy betaler de fleste regningene sine. Det er krav om brikke for alle tunge kjøretøy, ikke bare de norske. I tillegg er det åpnet for at selskapet som utsteder bombrikke kan kreve en sikkerhet for å få inn pengene fra kunden, i form av depositum eller at brikkeavtalen er koblet mot et betalingskort.



V: Venstre ser at det er et uheldig fortrinn for de utenlandske transportørene knyttet til innkreving av bompenger. Venstre ønsker å gjøre grep slik at norske og utenlandske transportører konkurrer på like vilkår.



Sp: 100 % enig.



FrP: FrP mener en tøffere innkreving er et av flere tiltak som må prioriteres for å styrke konkurransekraften til den seriøse delen av transportnæringen. FrP har gjennom flere tiltak med økt kontroll av kjøretøy, økt krav til kompetanse og økt krav til utstyr gjort grep som er med på å øke innflytelsen for seriøse aktører i bransjen. Kabotasje og utfordringene knyttet til det er også noe FrP har fokus på, senest i februar i år fremmet FrP en interpellasjon i Stortinget om ulovlig kabotasje og transportkriminalitet hvor vi tok opp problemet med at manglende kontrollsystemer gir useriøse aktører et konkurransefortrinn. FrP ønsker å samle kontrollansvaret for transportkriminalitet ved å opprette et eget transportpoliti. Det er også viktig at utenlandske transportører for sine vogntog holdt igjen til de har gjort opp for seg.



SV: Utenlandske lastebiler skal betale bompenger på lik linje med norske, og kontrollsystemet må bli mye strengere. SV er hovedarkitekten bak forslaget om digitalt transportregister for internasjonal transport, slik at vi faktisk har oversikt over utenlandske vogntog og hva de gjør. Det burde også vært obligatoriske, elektroniske fraktbrev, slik at de ikke kan manipuleres underveis.

SPØRSMÅL 5: KOLONNEKJØRING TUNGE KJØRETØY OVER E134 - HAUKELI

Hver vinter står lastebiler i kolonne kø over Haukeli sammen med personbiler. Lastebilsjåfører sitter høyere oppe og ser ofte over snødrevet. I tillegg har vi en annen framkommelighet enn personbiler. På Hardangervidda er det egne kolonner for tunge kjøretøy.

Er det noe deres parti kan gjøre for å påvirke Vegvesenet til en løsning slik at vi kan få egne kolonner for tunge kjøretøy over Haukeli?



AP: Arbeiderpartiet mener det må jobbes videre med å finne løsninger som gjør det lettere for næringstransporter å komme seg over fjellet på denne strekningen, inkludert å se nærmere på hvorvidt en kan bruke erfaringene fra Hardangervidda til å få egne kolonner for tunge kjøretøy.



KrF: Utbyggingen bør ta sikte på å legge til rette for at tungtransporten kan få egne felt på trafikkerte strekninger som ellers lett vil kunne skape kødannelser om ikke slike felt blir bygd.



MDG: Dei Grøne meiner at lastebilens fortrinn ift snøikkerheit bør utnyttas betre og praksisen med eiga kolonne som over Hardangervidda bør vere normalen.



H: Det er visse utfordringer med å gjennomføre egne kolonner for tungtransporten på E134 over Haukelifjell. Samtidig er vi positive til å finne løsninger og politisk ledelse i Samferdselsdepartementet vil ha dialog med næringen og driftsentreprenørene om saken. I skrivende stund har man kalt inn Statens vegvesen til møte og vil deretter involvere aktuelle aktører i næringen.

Vi jobber også for fullt for en helårs og vintersikker E134. Mye stigninger og skarpe svinger medfører som kjent at store kjøretøy setter seg fast og hindrer trafikken. Derfor har vi vært veldig opptatt av å få på plass E134 Røldal-Seljestad i nasjonal transportplan. Det er et viktig skritt for å gjøre E134 til en mer forutsigbar, effektiv og sikker transportåre mellom øst og vest. I tillegg utbedres syv skredpunkter langs dagens vei. Sammen med FrP har vi også blitt enige om rette ut Espelandssvingene og legge strekket Bakka-Solheim inn i NTP, som bidrar til at E134 samlet sett blir en bedre vei å kjøre på.



V: For Venstre er det viktig at næringslivet har god infrastruktur som sikrer verdiskaping. Venstre ser at ordningen som benyttes med egne kolonnefelt til tyngre kjøretøy på Hardangervidda også er aktuelt å se nærmere på for E134 over Haukeli.



Sp: Et bra innspill som vi vil ta tak i.



FrP: FrP har gjennom flere spørsmål til statsråden gitt saken oppmerksomhet og i tillegg sikret økonomiske bevilgninger øremerket prosjektet. Vi forventer fremdrift i saken og at ordningen med kolonnekjøring for tunge kjøretøy over E134 Haukelifjell er på plass ifra vinteren 2021/2022



SV: Ja, det kan vi være åpne for.

SPØRSMÅL 6: LASTEBILER I KOLLEKTIVFELTET / BUSSVEIEN

I store deler av kollektivfeltet / bussveien er det i dag ledig kapasitet. På enkelte strekninger er det ledig hele døgnet, andre steder utenom rushtid.

Ser dere for dere at lastebiler skal få kjøre i kollektivfelt i perioder og på steder der den ikke forsinkes kollektivtransporten?



AP: Vi har støttet forslag om prøveprosjekt hvor lastebiler skal få lov til å kjøre i egne tungebilfelt eller i kollektivfelt, slik det blant annet er etablert forbi Sola flyplass, og er åpne for å vurdere om dette kan være aktuelt på andre strekninger.



KrF: Vi tror ikke det er en god ide med tanke på å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken.



MDG:



H: For næringstransporten er framkommelighet viktig, og vi mener kommunene i større grad må legge til rette for effektiv transport av varer i bysentra. Tilgang til kollektivfelt i deler av døgnet kan være aktuelt å vurdere dersom det er utfordrende framkommelighet.



V: Det er ikke aktuelt for Venstre å tillate lastebiler i kollektivfeltet, men Venstre har bidratt til prosjektet med kombinert tungebil og kollektivfelt på Transportkorridor Vest.



Sp: Vi er positive til kombinerte løsninger som både sikrer framkommelighet for kollektivtrafikken, men også sikrer at veiens kapasitet utnyttes. Heller lastebil enn el-bil i kollektivfelt.



FrP: Forslag er ikke tidligere blitt forelagt til behandling i partiet, men om dette er mulig å gjennomføre uten at dette hindrer annen trafikk, så vil vi i utgangspunktet kunne stille oss bak forslaget.



SV: Dette er kanskje en besnærende tanke, men der det er egne kollektivfelt, er det som regel stort behov for at bussen kan få fritt leide. SV vil heller ha flere personbiler ut av vanlige kjørefelt. Da får nyttekjøring bedre plass også.

SPØRSMÅL 7: KONTRAKTER TILRETTELagt FOR LOKALE ENTREPRENØRER

Det offentlige ved stat, fylker og kommuner er store innkjøpere av transporttjenester. NLF har flere steder i landet vært med å tilrettelegge for byggherrestyrte kontrakter. Dvs. at lokale bedrifter kan ta del i en anbudssprosess på f.eks. drift og vedlikeholdskontrakt. De kan tegne kontrakten direkte med byggherren, f.eks. Rogaland fylkeskommune.

Hva tenker dere om byggherrestyrte kontrakter som er delt opp slik at mindre, lokale bedrifter kan delta i anbudskonkurranser?



AP: Arbeiderpartiet er tydelige i vårt partiprogram for kommende stortingsperiode at vi vil sørge for at store samferdselsutbygginger organiseres slik at nasjonalt, regionalt og lokalt næringsliv kan delta i konkurransen om oppdrag.



KrF: Det er viktig å vinne erfaring med ulike typer kontraktstørrelser og legge opp kontraktene slik at vi fortsatt kan sikre et sterkt innslag av norske entreprenører og mindre entreprenører. Samtidig må vi også hensynta formålet om å bygge ut sammenhengende og ikke stykkevis og delt.



MDG: Dei Grøne ønsker å styrke det lokale næringsliv. Me støtter tilrettelegging for kontrakter som er byggeherrestyrt.



H: Høyre er opptatt av å legge til rette for et velfungerende leverandørmarked der også mindre lokale bedrifter har mulighet til å delta i anbudskontrakter. Det er positivt for bedriftene og sysselsettingen i regionen. I noen tilfeller kan det være byggherrestyrte kontrakter. Hvilken kontraktstrategi som er best må vurderes i det enkelte anbudet.



V: Venstre er positive til at anbudskonkurranser deles opp i mindre delanbud Dette er noe som er blitt gjort med gode erfaringer i noen offentlige kontrakter.



Sp: Det er vi for.



FrP: Frp er for økt konkurranse for å sikre at vi får gode løsninger hvor et stort mangfold av aktører deltar. At vi bruker kontrakter som i større grad sikrer at lokale mindre bedrifter kan delta vil absolutt være positivt. Større frihet innenfor kontrakter og kontrakter som baseres på kvalitet og leveranse fremfor virkemiddel ser vi på som positivt.



SV: SV ønsker velkommen alle tiltak som gjør det enklere for mindre, lokale leverandører å delta i konkurranse om oppdrag. Vi er heller ikke redde for å utfordre EU dersom EØS-avtalen legger begrensninger på hvordan offentlige kontrakter kan utformes. Hensynet til lokale bedrifter må gå foran.

SPØRSMÅL 8: BERGINGSBIL I RENNFAST

I 2020 var By- og Mastrafjordtunnelen stengt 191 ganger.

Dette skaper store forsinkelser, og vi skal rekke en ferje. Vi får også kjøre/hviltid problematikk i forbindelse med alle de uforutsette stoppene. Vi mener de 8 millionene til bergingsbil som var i budsjettforliket i høst ville bety mye for bransjen vår ifht regularitet. Det må selvfølgelig være en anbudsprosess for å likestille tilbydere.

Er dette en sak hvor dere kan være en pådriver for saken?



AP: Arbeiderpartiet er positive til alle tiltak som kan bidra til færre uforutsatte stopp og bedre regularitet, inkludert det å få på plass en bergingsbil. Dersom det er en løsning som vanskelig lar seg gjennomføre, må det ses nærmere på andre alternativer, f.eks. lyssignal i taket.



KrF: KrF er positive til å bidra til en slik løsning her.



MDG: Dei Grøne støtter nullvisjonen. Dei Grøne støtter difor tiltak som gjer dagens vegnet og spesielt utsatte strekninger som tunneller både sikrere og betre framkommeleg. Bergingsbil i Rennfast kan Dei Grøne vere pådriver for.



H: Vi har vært positive til bergingsbil og i budsjettenigheten med de ikke-sosialistiske partiene ble det som nevnt satt av 8 millioner. Å montere kjørefeltsignal i tunnelene vil samtidig være et mulig effektivt, alternativt eller supplerende, tiltak som kan gjøre god nytte. Kjørefeltsignal gjør det mulig å avvikle trafikk ved bilstans ved at man ikke trenger å stenge tunnellop. Dette gjør også at bergingsbil kan komme frem raskere til havaristen.



V: Venstre har hele tiden ønsket en bergingsbil stasjonert mellom Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen. Det har vært utfordrende å få gjennomslag for dette i forhandlinger med de andre partiene. Regjeringen har foreslått å montere kjørefeltsignal i tunnelene. Kjørefeltsignal gjør det mulig å avvikle trafikk ved bilstans ved at man ikke trenger å stenge tunnellop. Dette gjør også at kommersiell bergingsbil kan komme frem raskere til havaristen. Dette er det bevilget 8 millioner kroner til i revidert budsjett for 2021.



Sp: Ja.



FrP: Dette prosjektet fikk FrP kjempet inn i budsjettet 2021 og forventet at redningsbil skulle være på plass i løpet av året. Nå kommer det frem at Statens Vegvesen ikke klarer å organisere et slikt tilbud, noe som dessverre støttes av regjeringspartiene, men FrP arbeider videre for en slik ordning blir etablert.



SV: Det må åpenbart innføres tiltak som bedrer situasjonen. Det er delte meninger om hva som er beste løsning, bergingsbiler eller lysregulering. Men hvis de som virkelig bruker veien mener at bergingsbil er best, vil SV vurdere støtte til dette ved behandlingen av budsjettet. Samtidig viser dette noe av problemene ved tunneler, og SV er som kjent imot alle undersjøiske tunneler som Rogfast. Der er SV og NLF enige har vi forstått. SV vil ha hyppige og rimelige nullutslippsferger i stedet.



**UTEN
LASTEBILEN
STOPPER
NORGE**

www.lastebil.no



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

www.lastebil.no