

valg 2021

Spørsmål til de politiske partiene. Valg 2021

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

SPØRSMÅL 1: GARTNERLØKKA

Gartnerløkka blir bygget før eller samtidig med Ytre ringvei. Dette mener vi vil gi oss store trafikale utfordringer i deler av byggeperioden samt i rushtiden. Vi trenger i den forbindelsen noen tiltak for å sikre framkommeligheten.

Det kan være:

1. Lastebiler kan bruke kollektivfelt i anleggsperioden.
2. Flytte ankomst/avgang ettermiddagsferje en time.
3. Gratis rushtidsbuss i deler av anleggsperioden.
4. Offentlig ansatte i bl.a. Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune må unngå rushtid i deler av byggeperioden.
5. Oppfordre andre arbeidsplasser til å unngå rushtid.
6. Ikke stenge gamle Lundsbroa før arbeidet med Gartnerløkka er ferdig.

Er det noen av disse tiltakene dere vil bidra til å gjennomføre?

SPØRSMÅL 1: GARTNERLØKKA

artnerløkka blir bygget før eller samtidig med Ytre ringvei. Dette mener vi vil gi oss store trafikale utfordringer i deler av byggeperioden samt i rushtiden. Vi trenger i den forbindelsen noen tiltak for å sikre framkommeligheten.

Det kan være:

1. Lastebiler kan bruke kollektivfelt i anleggsperioden.
2. Flytte ankomst/avgang ettermiddagsferje en time.
3. Gratis rushtidsbuss i deler av anleggsperioden.
4. Offentlig ansatte i bl.a. Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune må unngå rushtid i deler av byggeperioden.
5. Oppfordre andre arbeidsplasser til å unngå rushtid.
6. Ikke stenge gamle Lundsbroa før arbeidet med Gartnerløkka er ferdig.

Er det noen av disse tiltakene dere vil bidra til å gjennomføre?



AP: Arbeiderpartiet ønsker at Gartnerløkka bygges ut slik som SVV har skissert. Ytre ringvei er det Nye Veier som har ansvaret for. Vi ønsker ytre ringvei bygd så raskt som mulig. Arbeiderpartiet hadde sett at det var bedre koordinering mellom disse to etatene, og i det siste har vi sett at det har vært noe felles møter der også Fylkeskommunen er med. I utbyggingsperioden for Gartnerløkka prosjektet er det begynt å komme skisser på hvordan man kan få til en tilfredsstillende trafikkavvikling i byggeperioden. Bla med midlertidig bru i selve Gartnerløkka krysset over starten av RV 9 (ved dagens bensinstasjon). Men dette er langt fra nok til å unngå køer i rushtiden. Fleksibel arbeidstid, hjemmekontor o.l. For de som kan de bør det gå ut informasjon om uansett. AKT la opp til et gratis månedskort for husstandene på Søm ved byggingen av Varoddbroa (ble dog ikke iverksatt da pandemien i stor grad løste problemene) men det bør sees på tilsvarende løsninger i perioder.



KrF: Vi har over tid sett det store behovet for å løse de trafikale problemene i Kristiansand-området. KrF har derfor bidratt til at Gartnerløkka-Korsdalen nå blir prioritert. Dette vil gi betydelig bedre adkomst til viktige knutepunkt som jernbanestasjon, ferge- og containerhavner, sentrum vest og RV 9, men også for gjennomgangstrafikken. KrF noterer seg gode innspill til konkrete tiltak som kan lette problemene i anleggstiden.



MDG: Byggeperioden for Gartnerløkka vil bli veldig vanskelig for flere samfunnsgrupper - myke trafikanter, kollektivtrafikken og nyttrafikken med edt. Dette er en av grunnene til at vi ønsker en nedskalert løsning for Gartnerløkka, noe som vil forkorte byggeperioden med betydelige ulemper for både trafikantene og havna. Derfor forstår godt frustrasjonen rundt de trafikale utfordringene som kan oppstå under byggingen av Gartnerløkka. I tillegg frykter vi at prosjektet vil gi økt biltrafikk, dårligere luftkvalitet i Kristiansand samt økt klimagassutslipp, og burde derfor stanses.

Når det er sagt har vi ikke tatt stilling til eventuelle tiltak for å sikre framkommelighet for lastebiler i denne perioden. Det er naturlig å tenke seg at Lundsbroa ikke bør være stengt i byggeperioden for å sikre hensiktsmessig ferdsel gjennom byen. Men innspillet om gratis rushtidsbuss er veldig godt, og noe vi vil spille videre i forhandlingene som kommer. Ellers kan vi jo understreke at vi alltid ønsker oss at flere tar buss, om de kan, så veiene kan brukes av dem som trenger dem.



H: Høyre har tiltro til at SVV planlegger omkjøringen på en slik måte at trafikken skal bli best mulig for bilistene. Dersom de tiltakene som SVV ikke er tilstrekkelig vil det være naturlig å gå inn og se om kommunen må sette inn andre tiltak for å avhjelpe situasjonen. Høyre vil ikke den stenge gamle Lundsbroa, uten at det er kommet en erstatning på plass.



Av tiltakene dere lister opp vil vi være lydhøre for argumentasjonen deres uavhengig av hva vi tenker på forhånd. De tre tiltakene vi nok særlig vil kunne se på er de følgende: Gratis rushtidsbuss i deler av anleggsperioden. Om bussen vil være gratis eller prisene vil være redusert bør diskuteres, men det bør ikke være tvil om at samfunnet må stimulere til mindre kø. Vi er ikke fremmede for et slikt tiltak. Offentlig ansatte bl. annet i Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune må unngå rushtid i deler av byggeperioden. Coronaperioden har vist oss potensialet med hjemmekontor og det er liten tvil om at vi som samfunn har muligheten til å planlegge bedre for eksempelvis transportbehov. Det er Venstre åpne for også når det er praktisk gjennomførbart for å avhjelpe mot rushtrafikk. Det kan løses gjennom tiltak for å gjøre det mer attraktivt å gå, syke og ta kollektivt når reiser må gjennomføres i rushtiden. Oppfordre andre arbeidsplasser til å unngå rushtid. Dette er en oppfordring Venstre kan stå bak.



Sp: Det er helt sikkert mange tiltak som vil være aktuelle i anleggsperioden, hvilke av dem som skal gjennomføres – og når – bør bestemmes av fagmyndighetene men gjerne i samråd med berørte interesser som transportnæringa, Kristiansand kommune og AKT.



FrP: Fremskrittspartiet ønsker å bygge ytre ringvei først for å unngå de problemene som vil oppstå når man ikke har omkjøringsvei for gartnerløkka og høybroa rives. Derfor fremmet FrP forslag om gartnerløkka i Stortinget men dessverre så stemte de fleste andre partier mot FRPs forslag nå i april 2021. Vi vil fortsette kampen mot gartnerløkka. Men vi vil så klart støtte forslag som sikrer framkommelighet dersom byggingen raskt blir en realitet. FrP har tatt opp flere av NLFs krav tidligere som f.eks å tillate lastebiler å bruke kollektivfelt og å ikke stenge Lundsbroa. Vi kommer til å ta opp disse tingene igjen.



SV:

- 1) Dette sier vi utgangspunktet nei til, men vil vurdere anbefalingene fra Statens vegvesen.
- 2) Vi mener det bør vurderes og kan løse en del trafikale problemer. Statens vegvesen bør derfor gå i dialog med Color Line og Fjord Line om dette.
- 3) Ja det ønsker vi, og vil bidra til å gjennomføre
- 4) Det er vanskelig å komme med noen generell oppfordring om dette, da mange offentlig ansatte er avhengige av tilstedeværelse med bruker/elever/pasienter osv. om trafikksituasjonen blir svært krevende kan det være aktuelt med en slik oppfordring til dem som kan gjennomføre sine oppgaver på hjemmekontor/tilsvarende uten at det forringer kvaliteten på offentlige tjenester.
- 5) Vi tenker de samme prinsippene må ligge til grunn for offentlige og andre arbeidsplasser.
- 6) Vi utsetter ikke saken om stenging av Lundsbroa.

SPØRSMÅL 2: BOMPENGER

Vi er opptatt av næringslivet i Agders konkurransekraft. Lastebileieren sender regningen for bompenger til sin oppdragsgiver. Men vi er helt avhengig av at oppdragsgiverne (kundene våre) har gode konkurransevilkår. Transportintensive produksjonsbedrifter vil få en betydelig økning i utgifter. Fra Landgangen ved Porsgrunn til Stavanger vil det koste mellom kr. 3 000 og 4.0 00 for et vogntog hver vei. Dette vil gjøre enkelte bedrifter i regionen mer konkurranseutsatt enn regioner som har et allerede utbygd veinett før bompengekostnadene eskalerer. Nå betaler et vogntog mer enn 3 ganger personbiltakst flere steder.

Vi er også bekymret for at de utenlandske lastebilene som ikke betaler bompenger vil vinne oppdrag pga. lavere bompengekostnader (Norske transportører må betale bompenger, brikke er påbudt). Derfor ønsker vi et strengere regime for de som ikke betaler, samt et påbud om kredittkort knyttet til en bombrikke. Da blir alle automatisk trukket. Høye bompengekostnader kan også medføre økt bruk av «gamleveien».

Er det noe dere vil foreta dere i denne sammenhengen?

SPØRSMÅL 2: BOMPENGER

Vi er opptatt av næringslivet i Agders konkurransekraft. Lastebileieren sender regningen for bompenger til sin oppdragsgiver. Men vi er helt avhengig av at oppdragsgiverne (kundene våre) har gode konkurransevilkår. Transportintensive produksjonsbedrifter vil få en betydelig økning i utgifter. Fra Landgangen ved Porsgrunn til Stavanger vil det koste mellom kr. 3 000 og 4.0 00 for et vogntog hver vei. Dette vil gjøre enkelte bedrifter i regionen mer konkurranseutsatt enn regioner som har et allerede utbygd veinett før bompengekostnadene eskalerer. Nå betaler et vogntog mer enn 3 ganger personbiltakst flere steder.

Vi er også bekymret for at de utenlandske lastebilene som ikke betaler bompenger vil vinne oppdrag pga. lavere bompengekostnader (Norske transportører må betale bompenger, brikke er påbudt). Derfor ønsker vi et strengere regime for de som ikke betaler, samt et påbud om kredittkort knyttet til en bombrikke. Da blir alle automatisk trukket. Høye bompengekostnader kan også medføre økt bruk av «gamleveien».

Er det noe dere vil foreta dere i denne sammenhengen?



AP: Arbeiderpartiet er ikke for bompenger, og har blant annet vært mot bompenger rundt Arendal. Men når all veiutbygging fra Stortingets side krever det, ønsker vi at det bygges vei. Da kommer vi ikke unna bompenger. Vi ønsker å se på ordninger for barnefamilier og næringsdrivende som gjør at vi får ordninger der en ikke betaler for mer enn en passering innen et gitt tidsrom.

For tungtransport ønsker vi en ordning der alle aktører har bombrikker, enten de er norske eller utenlandske. Vi må også sørge for en enda mer effektiv innkreving fra utenlandske vogntog, slik at bompenger i alle fall ikke blir noe som bidrar til å gi utenlandske virksomheter en konkurransefordel.



H: Høyre mener at det ikke skal være mulig å unndra seg bompenger bare fordi du kjører et utenlandsregistrert kjøretøy. Det vil være aktuelt å se på tiltak for at disse skal betale. Dersom trafikken velger å bruke den gamle veien i stedet pga kostnadene, så må vi se på hvordan vi unngår det. Dette er en kjent problemstilling fra andre steder og erfaringene herfra bør kunne brukes for å løse opp i dette.



V: Vi er opptatt av å sørge for reel konkurranse, så det å sørge for at de som bruker veien må betale er fornuftig. Vi vil se på det konkrete forslaget knyttet til å innføre tiltak for å sikre at utenlandske og norske aktører betaler det de skal i bommene. Når det kommer til bomtakster så er det viktig at vi finner et balansepunkt som sikrer at vi får de inntektene vi skal til veiprosjektene som eksisterer, samtidig som det ikke blir lekkasje til mindre sikre lokale veier. Dette er en problematikk vi tar på alvor, men vi vil ikke komme med en generell lovnad om senkelser av bomsatsene.



Sp: Bompengefinansiering er mange ganger et «nødvendig onde» for å få i gang utbedring/utbygging av veistrekninger. Vi deler imidlertid bekymringa for at den samlende bompengebelastninga kan bli for høy. Senterpartiet mener bestemt at det må innføres forhåndsbetaling eller andre garantiløsninger som sikrer at alle betaler bompenger, slik at belastningen blir lik for både norske og utenlandske kjøretøy.



FrP: Fremskrittspartiet er i mot bompenger, det er en uheldig dobbeltbeskatning og en dyr og dårlig måte å finansiere vei på. Ingen andre partier har tatt opp kampen mot bompenger slik FrP har gjort og mens mange andre ønsker å bruke bompenger til å finansiere både trikk, buss og sykkelveier så sier FrP nei. Vi har vært i flere møter med NLF og tatt opp NLFs forslag og synspunkter.



SV: SV er enig i at man må forhindre at utenlandske aktører benytter seg av en urettmessig konkurransefordel ved å unnlate å betale bompenger. Vi er derfor enige i at det må innføres ordninger som sikrer likhet, og som forhindrer at noen slipper unna uten å betale for seg.

SPØRSMÅL 3: NYE VEIER AS

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



AP: Arbeiderpartiet ønsker ikke å legge ned Nye veier. Vi ønsker langsiktig og forutsigbar planlegging av vei og bane. Men om organiseringen og plasseringen av denne etaten er den beste slik det er i dag er en diskusjon vi ønsker å ta. Derfor vil vi gjennomføre en evaluering av Nye Veier. Hva har fungert godt, hva kan andre offentlige aktører som SVV lære av NV, og hva kan bli bedre. Som sagt tidligere ønsker vi at det også skal bli bedre samordning mellom SVV og Nye veier.



KrF: KrF har bidratt til at Nye Veier AS eksisterer, og ser at Nye Veier AS oppnår mer vei for pengene på en raskere og mer effektiv måte. KrF ønsker også i fremtiden å bygge gode, trafikksikre veier, og vil derfor bidra til at flere prosjekter tildeles Nye Veiers portefølje.



MDG: Miljøpartiet De Grønne foreslår å legge ned Nye veier AS. I tillegg vil vi at alle veiprosjekter i deres portefølje skal overføres til Statens Vegvesen. Nye veier har som formål å bygge veier som er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Rapport fra 2019 viser at det ekstra selskapet Nye Veiers vegløsninger IKKE er samfunnsøkonomisk lønnsomme, og de koster svært mye på mange måter. Det vil derfor være både økonomisk smart, føre til færre ulykker i følge rapporten fra 2019 (Vegdirektoratet) og gi mindre naturinngrep å bruke de enorme summene Nye Veier koster samfunnet på en bedre måte, feks mer penger til vedlikehold av eksisterende veier og utbedre E39 etter anbefalingene til Statens Vegvesen med middelere og flere felt.



H: Nei



V: Vi har ingen store planer for å endre på Nye veiers organisering eller oppdrag, men justeringer kan skje.



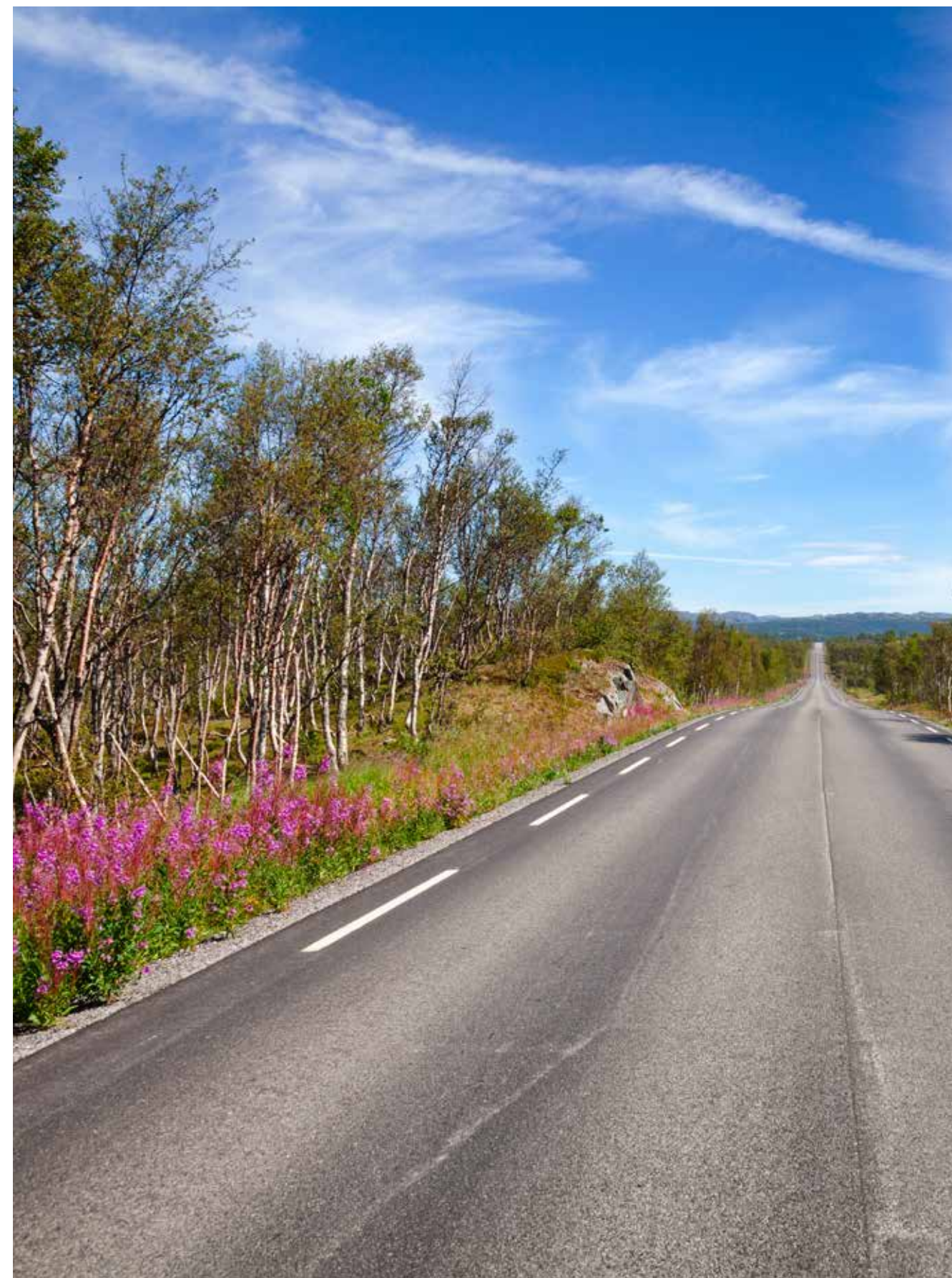
Sp: Senterpartiet mener at både Statens vegvesen og Nye Veier AS vil spille en viktig rolle i bygging av vei de neste årene. De to aktørene må i større grad likebehandles og få like vilkår. Statens vegvesen og fylkeskommunene må sikres mer langsiktig finansiering for å kunne bygge effektivt og sammenhengende. Nye Veiers styringsmodell og mandat må revideres for å sikre en bedre prioritering og samfunnmessig styring.



FrP: Fremskrittspartiet opprettet Nye Veier AS og satt i gang den største samferdselsutbyggingen i Norge i nyere tid og er garantisten for at både Nye Veier AS skal bestå og at firefelts E39/E18 blir bygget. FrP er eneste parti som sikrer fullfinansiering i Nasjonal Transportplan til Nye Veier AS. Alle andre partier bortsett fra FrP har enten mangelfull finansiering, eller så vil de evaluere eller legge ned Nye Veier AS.



SV: SV mener at Nye Veier bør avvikles, eller at det må gjøres vesentlige endringer i mandatet. Når mandatet er å bygge billigere og raskere går det på bekostning av noe. Vi ser at et slikt mandat medfører alvorlig arealnedbygginger og fragmentering av både arters leveområder og folks friluftsområder. Nye Veier velger i stor grad arealkrevende løsninger i jomfruelig terreng når de skal bygge vei. I tillegg har det vært forslag om å kutte ut veibelysning, mye bruk av skjæringer, og prosesser som i stor grad har gjort at mange lokale prosesser har vært konfliktfulle. Når prosessene skal gå så raskt som Nye Veier legger opp til medfører det store endringer i folks omgivelser og kommuner mister viktig areal samt at lokale trafikale flaskehalser kan forverres uten at det er gode nok løsninger på bordet. Bygging av infrastruktur må bestå av gode prosesser som ivaretar lokale ønsker og har god forankring, samt at kvalitet i alle ledd og trafikksikkerhet må stå høyt på agendaen. Vi er derfor kritiske til hvordan Nye Veier utvikler en del av sine prosjekter og hvordan de blir presentert for kommunene.



SPØRSMÅL 4: TRANSPORTKJØPERS ANSVAR

Fylket og kommunene er store innkjøpere av transporttjenester.

Hvordan vil dere arbeide for at det offentlige tar sitt ansvar som transportkjøper og kun kjøper transporttjenester fra sertifiserte bedrifter, f.eks. Fair transport sertifiserte bedrifter?



AP: Vi har hatt fokus på et seriøst arbeidsliv ved å fremme sak om seriøsitetsbestemmelser for politisk behandling for Agder fylkeskommune flere ganger i denne perioden i opposisjon. Det er nå lovt sak høsten 2021. Kjøp av transporttjenester fra sertifiserte bedrifter kan være ett element å legge inn i fylkeskommunens seriøsitetsbestemmelser.

Agder fylkeskommune er medlem i Agder FairPlay, og vi har fremmet støtte til organisasjonen i de to siste budsjettene, uten å få flertall for det.



KrF: KrF ser viktigheten av et anbudskontrakter sikrer at helse, miljø og sikkerhet ivaretas. Det er viktig at det offentlige går foran og stiller krav som sikrer forsvarlige arbeidsvilkår. I tillegg er det viktig med kontrollvirksomhet, for å luke ut useriøse aktører. KrF kan ved sine representanter i kommunene og fylkeskommunene påvirke avtalevilkårene, ved å sette søkelys på viktigheten av at transporttjenestene innenfor trygge rammer.



MDG: Vi er veldig opptatt av at det offentlige eier sitt ansvar som stor transportkjøper. Vi vil også bruke statlig og kommunalt eierskap i bedrifter og den offentlige innkjøpsmakten for å skape nye grønne næringsmuligheter.



H: Høyre opplever at kommunen har fokus på dette allerede. De etiske retningslinjene og arbeidet gjennom Fair Play skal sikre at kommunen skal bruke seriøse, aktører uansett bransje.



V: Venstre har stor tro på å bruke innkjøpsmakten og er ikke fremmed for å bruke ulike sertifiseringsordninger som Fair Transport som et av kriteriene for innkjøp.



Sp: Senterpartiet mener det bør innføres det bør innføres et solidaransvar for de største innkjøperne av transporttjenester. På samme måte som i bygg og anleggsbransjen må det vurderes å innføre ansvar for store, profesjonelle innkjøpere (både private og offentlige) for at deres leverandører lever opp til de standardkrav som norske myndigheter setter.



FrP: Konkurransen er bra, men det må skje på like vilkår. Transportkjøper har allerede i dag forpliktelser knyttet til seriøsitet hos transportør. I praksis er dette vanskelig å kontrollere og derfor bør informasjon bli lett tilgjengelig. Stortingsrepresentant Gisle Saudland (FRP Vest-Agder) var saksordfører for endringer i allmenngjøringsloven og kabotasjekjøring som NLF har tatt til ordet for å endre flere ganger.



SV: Dette er et viktig tema som SV ønsker å løfte og ha fokus på. Derfor ønsker vi å stille endrede krav i tildelingskriteriene som vekter kvalitet, seriøsitet og klima høyere enn pris. Vi mener at pris ikke kan vektes så høyt som de gjør ved innkjøp i dag.

SPØRSMÅL 5: YTRE RINGVEI

Planprosessen på Ytre ringvei er i gang. Hvis planprosessen går uten store utsettelse, kan Ytre ringvei starte opp i 2023 og det er ca. tre års byggetid.

Hvordan ser ditt parti for seg bygging av Ytre ringvei rundt Kristiansand og er dere for en rask og effektiv planprosess?



AP: Vi ønsker ytre ringvei bygd så raskt som mulig. Arbeiderpartiet hadde sett at det var bedre koordinering mellom Nye Veier, som bygger Ytre Ringvei og SVV som bygger Gartnerløkka. Dette har vært påpekt i politiske møter, og i det siste har vi sett at det har vært felles møter mellom Nye Veier og SVV, der også Fylkeskommunen er med nettopp med tanke på best mulig samordning.



KrF: KrF er svært opptatt av at Ytre Ringvei blir bygd og at den kan skje så raskt som mulig. Så er det slik at det Nye Veier som selv prioriterer utbyggingsrekkefølge på de prosjektene de har i sin veiportefølje. Men fra KrFs side ønsker vi at utbyggingen kan skje uten opphør når planarbeidet er ferdigstilt.



MDG: Miljøpartiet de Grønne ønsker ikke å bygge Ytre Ringvei. Denne veien vil legge beslag på enorme mengder natur, gi økte klimagassutslipp, gi økt veitrafikk, støy og økte bompenger på vegnettet vårt. I tillegg frykter vi at den vil stjele store mengder statlige midler fra andre viktige samferdselsprosjekter.



H: Vi er positive til at Ytre Ringvei skal bygges så fort som mulig og Høyre ønsker å bidra til dette.



V: Venstre ønsker en ansvarlig prosess fordi utviklingen vil påvirke beboere, næringsvirksomhet og havna. Vi har vært kritiske til å bygge to sett med motorveier gjennom kommunen, men vil oppføre oss seriøst i planprosessen for både gartnerløkka og ytre ringvei. Ingen er tjent med trenering. Videre vil vi se på hvordan kommunen kan bidra til at samfunnsnyttan blir størst mulig.



Sp: Vi er for å bygge ytre ringvei rundt Kristiansand, og mener denne burde vært prioritert foran utbygging av Gartnerløkka, dette fremmet vi forslag om allerede for åtte år siden. Når arbeidet nå først er satt i gang bør man imidlertid ta den tid som er nødvendig for å sikre at denne blir bygd så hensiktsmessig som mulig, og at det ikke velges lettvinne løsninger som viser seg å ikke holde mål i ettertid. Dette er et kjempeprosjekt som skal være hovedåren forbi Kristiansand i veldig mange år framover.



FrP: Fremskrittspartiet har alltid sagt og sier fortsatt at ytre ringvei må bygges så fort som mulig. Derfor har vi også med fullfinansiering til alle Nye Veiers prosjekter i vår alternative nasjonale transportplan. Vi ønsker en rask og effektiv planprosess.



SV: Vi er imot planprosessen.

SPØRSMÅL 6: DØGNHIVILEPlass

Vi er avhengig av et effektivt nettverk av døgnhvileplasser. Langs E18 er det blitt veldig bra. E39 kommer etterhvert som det kommer ny vei.

Men vi trenger en døgnhvileplass sentralt i Arendalsområdet og vi setter pris på om dere setter dette på dagsorden.



AP: Vi har ikke vært kjent med ønsket til Norges Lastebileier-forbund i Agder sitt ønske om døgnhvileplass sentralt i Arendalsområdet, men vil ta det videre med til våre lokalpolitikere i Arendal så det også er kjent for de. Ved E18 østover er det nå bygget en fin døgn- og hvileplass i Tvedestrand, og håper den vil komme godt til nytte for dere.



KrF: KrF ser viktigheten av døgnhvileplasser langs motorveiene våre for å sikre at kjøre- og hviletidsbestemmelsene blir overholdt. KrF noterer seg ønsket om døgnhvileplass i Arendalsområdet.



MDG: Dette var et godt innspill som vi gjerne løfter videre som et skriftlig spørsmål på Stortinget.



H: Notert



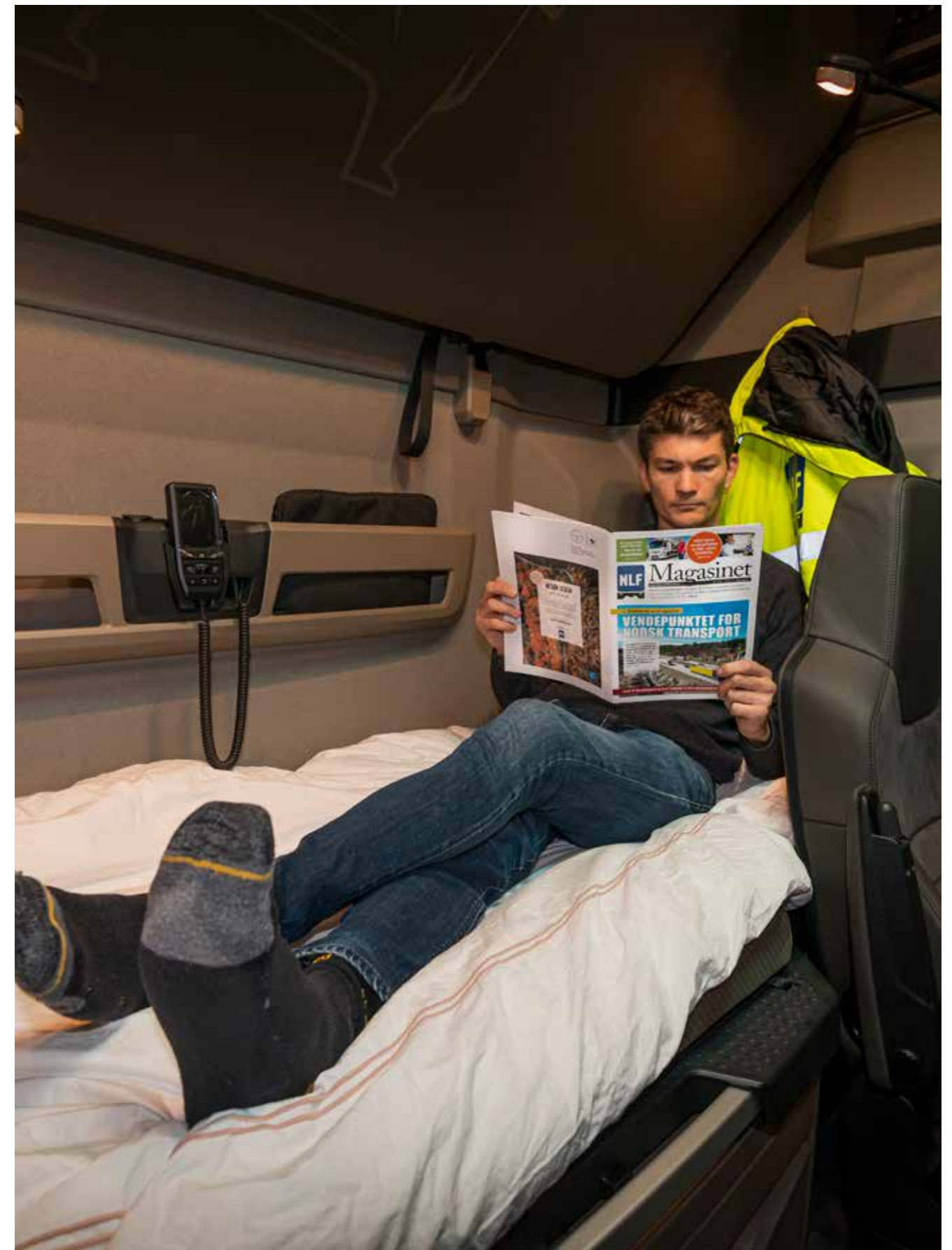
V: Dette ser vi gjerne på.



Sp: Det er som dere sikkert er kjent med åpnet en ny døgnhvileplass på Grenstøl rett ved E18 i Tvedestrand, men vi vil selvsagt være positive til å få en slik i Arendalsområdet dersom det er behov for det. Det vil være naturlig å se på dette i sammenheng med utbedring av E18 Arendal-Grimstad.



SV: SV er enige at det bør være tildelte døgnhvileplasser med dertil egnede fasiliteter for sjåførere.



SPØRSMÅL 7: BYVEKSTAVTALE / BYMILJØAVTALE

En byvekstavtale skal gjerne legge til rette for KSG samt næringstrafikken.

Hvordan ser dere for dere fordelaktige tiltak for næringstransporten i en bypakke?



AP: Fordelaktige tiltak kan være miljødifferensiering og tidsdifferensiering



KrF: Byvekstavnene bidrar til forbedringer innen kollektiv, gang og sykkel, noe som gjør at øvrige trafikanter får mer ro på det ordinære veinettet. Videre utvikles mange stasjons- og knutepunkt som også vil være forbedringer for transportnæringen. Mindre kø gjennom byene vil både medføre mindre utslipp og mer effektiv transport for næringslivet.

I tillegg ønsker flere byer lavere bompengetakster og miljøvennlige transportsystemer.



MDG: Hovedfordelen for næringstrafikken ved en effektiv byvekstavtale (og bymiljøavtaler generelt) er at man reduserer antall privatbiler på veiene, og gjør det lettere å ferdes trygt for næringstrafikken. I tillegg kuttes det utslipp, gir bedre luftkvalitet, og midler til trafikksikkerhetstiltak - som vi alle nyter godt av.



H: Ved å få mest mulig av trafikken over på kollektivt, sykkel og gange. Det gir mer plass på veiene og slipper bl.a. nyttetraffikken lettere frem. Vi er i oppstarten av å tenke på en ny byvekstavtale, så det er ikke så mange konkrete forslag som er klare.



V: Det viktigste tiltaket er en generell reduksjon av transport som gjøres gjennom bruk av bil, det vil redusere kø og sørge for at det blir mer effektiv transport for de som har behov for å bruke veien.



Sp: Slike avtaler må innrettes slik at det blir bedre forhold for nødvendig trafikk, som næring og kollektiv. Hvilke virkemidler som er aktuelle vil nok være ulikt i de forskjellige avtalene, og vi vil ikke forskuttede hva som kan være aktuelt for avtaler i vår region. Det som er viktig for oss er at virkemidlene er presise og hensiktsmessige og oppfattes positivt. Om denne type avtaler blir videreført i fremtidig NTP etter valget er det viktig at Kristiansandsregionen fortsatt er offensiv slik at vi kan få merfinansiering fra staten i likhet med andre regioner.



FrP: Fremskrittspartiet ønsker ikke en byvekstavtale.



SV: SV jobber for at vi skal nå nullvekstmålene i persontrafikken. Derfor er det hele tiden viktig for oss å legge til rette for at alle som kan benytter kollektiv, gange eller sykkel for å transportere seg. Det vil redusere trafikkmengden på veiene og dermed bedre både fremkommelighet og trafikksikkerhet for blant annet næringstrafikken. Man kan også se på fordeler for utslippsfri næringstrafikk.

SPØRSMÅL 8: FYLKESVEIER

Vi er bekymret for forfallet på fylkesveier. Hvordan vil dere arbeide for å ta igjen etterslepet?

Vil dere fokusere etterslepet med prioritet på hva som er næringslivet sitt behov?



AP: Vi ønsker å styrke fylkesbudsjettet med mer penger til etterslepet på Fylkesveier.



KrF: KrF har et tydelig fokus på fylkesveiene våre, ikke minst fordi vi ser at det betydelig antall ulykker skjer nettopp på disse veiene. I trafikksikkerhetsarbeidet, hvor nullvisjonen står sentralt, er det derfor viktig å forbedre nettopp disse veiene, KrF vil fortsette arbeidet med å redusere etterslepet på fylkesveiene rundt om i landet. Vi er med på satsingen gjennom Nasjonal transportplan med 16 milliarder ekstra til fylkesveiene, noe som vil bedre fremkommelighet også for godstransporten rundt om i landet.



MDG: Vi er også ekstremt bekymret for forfallet på fylkesveier. I Agder regner man nå forfallsetterselepet til så mye som 896 millioner kroner. Det er bakgrunnen for at vi, i vår alternative nasjonale transportplan, foreslår å bruke 11 milliarder mer enn regjeringa på fylkesvegnettet (rassikring og trafikksikkerhet). I tillegg foreslår vi at kommunen og fylkeskommunen skal få 3,5 milliarder mer i frie midler de kan bruke på fylkesvegnettet vårt.



H: Høyre jobber kontinuerlig for å redusere forfallet på fylkesveier, både regionalt og nasjonalt. I de snart 8 årene Høyre har sittet i regjering, har bevilgningene til å ta igjen etterslepet økt og tilstanden blitt noe bedre. Vi er likevel ikke tilfreds med dagens tilstand og ser at arbeidet med å få ned særlig det kritiske forfallet, må intensiveres. Dette er et svært langt lerret å bleke, men vi mener vi er godt i gang og må fortsette det gode arbeidet.

Når det gjelder næringstransport, har vi for Agders del særlig fokus på Fv. 460 til Lindesnes, Fv. 415 Tvedestrand - Åmli og den nye veien fra E18 til Eydehavn. Disse veiene er alle viktige veier for næringstransport, men er så kostbare å bygge ut at det er nødvendig med statlige bidrag for at de kan bli realisert. Punktvis og strekningsvis utbedringer kan til en viss grad gjennomføres for på den måten å bedre situasjonen for næringstransporten.



V: Venstre har stort fokus på trafikksikkerhet og prioriterer dermed tiltak for å sikre at nødvendig transport kan gå trygt på disse viktige veiene. Vi er særlig opptatt av å sørge for at gående og syklende ikke må ferdes i samme felt som biler og tungtransport.



Sp: Senterpartiet deler bekymringen for etterslepet på fylkesveinettet, og vi vil gjennomføre et ekstra fylkesveiløft der staten bidrar med ekstra midler. Det må i forkant gjennomføres en helhetlig behovsanalyse for fylkesveinettet slik det er gjort for riksveinettet.

Senterpartiet har på Stortinget fremmet forslag om at det må utarbeides et program for å redusere vedlikeholdsetterselepet på fylkesveiene. Programmet skal skissere en opptrappingsplan for fylkesveivedlikehold med forslag til finansieringsmodeller og organisering som skal gi økt vedlikehold og etterslepsreduksjon på fylkesveinettet. Både næringsliv og privatpersoner skal ha et godt og trygt fylkesveinett å ferdes på.



FrP: FrP vil bruke mer penger på vei, både på fylkesvei, riksvei og europavei. Dessverre er fylkesveinettet i Norge i dårlig forfatning. Fylkeskommunene har ofte verken råd eller vilje til å bruke mye penger på fylkesveier. SPs store samferdselsreform var å flytte mange riksveier ned til fylkeskommunen hvor de så ble nedprioritert eller så fulgte det ikke med penger. Dessverre ser vi resultatet av det i dag. FrP vil at staten tar tilbake en del av fylkesveiene slik at de kan sikres i Nasjonal transportplan og statsbudsjettet.



SV: SV er bekymret for det store etterslepet som foreligger på våre fylkesveier. Derfor fremmer vi stadig forslag og støtter opp om å øke midler til tiltak som prioriterer vedlikehold og forbedring av fylkesveinettet. Trafikksikkerhet og fremkommelighet for næring og nyttetraffikk er viktig for oss. Vi ønsker å prioritere midler til rassikring og utbedring av smale veier for å få gul midtstripe, veiskuldre og midtdelere gjennom hele fylket.

SPØRSMÅL 9: MODULVOGNTOG / MILJØVOGNTOG

Modulvogntog er lange og frakter mer gods enn et vanlig vogntog (25,25 meter og 60 tonn). Det er ca. 20 prosent mer gods per tur enn et vanlig vogntog. Det vil redusere antall lastebiler på veiene. Det er også et godt bidrag til et bedre miljø. De fleste riksveier og fylkesveier er åpnet for «miljøvogntogene», men kommunene har ikke prioritert arbeidet.

Kan dere presse på kommunene for å prioritere arbeidet med veglister slik at vi kan kjøre større og tyngre kjøretøy til havner, næringsparker og handelsparker?



AP: Modulvogntog til næringsområder bør prioriteres av både fylket og kommunene, så ja vi vil ta dette opp med våre ordførere og gruppeleder i kommunene det gjelder.



KrF: KrF ser fordelene med større og mer effektive vogntog som ledd i et grønnere transportsystem. Kommunene bør også oppdatere de kommunale veiene i Veglistene, slik at modulvogntog kan kjøre til de nødvendige destinasjonene på en trygg måte. KrF vil ta initiativ til å oppfordre kommunene til å prioritere dette arbeidet.



MDG: MDG ønsker seg at mest mulig av framtidens transport skal gå på togs Skinner. Hvis det likevel skal gå på vei håper vi den teknologiske utviklinga og omstillinga skjer raskt så mest mulig blir transportert fossilfritt.



H: Vi vil fra fylkeskommunalt nivå gjerne bidra til at flere veistrekninger åpnes for modulvogntog. På samme måte som for fylkesveier generelt, kan punktvis og strekningsvis utbedringer til en viss grad være med på å bedre situasjonen. Fylkeskommunen kan ikke tvinge kommunene til å spille på lag, men hensynet til næringstransporten er med i de løpende samtaler vi har med våre 25 kommuner og er noe kommunene selv også er opptatt av. I noen tilfeller vil også kommuner være med på å finansiere tiltak på fylkesveier, og da gjerne veier som er viktige næringsveier.



V: Dette ser vi gjerne på, tiltak som reduserer transportbehov og utslipp er vi positive til. Her skal selvsagt kommunene ha siste ord.



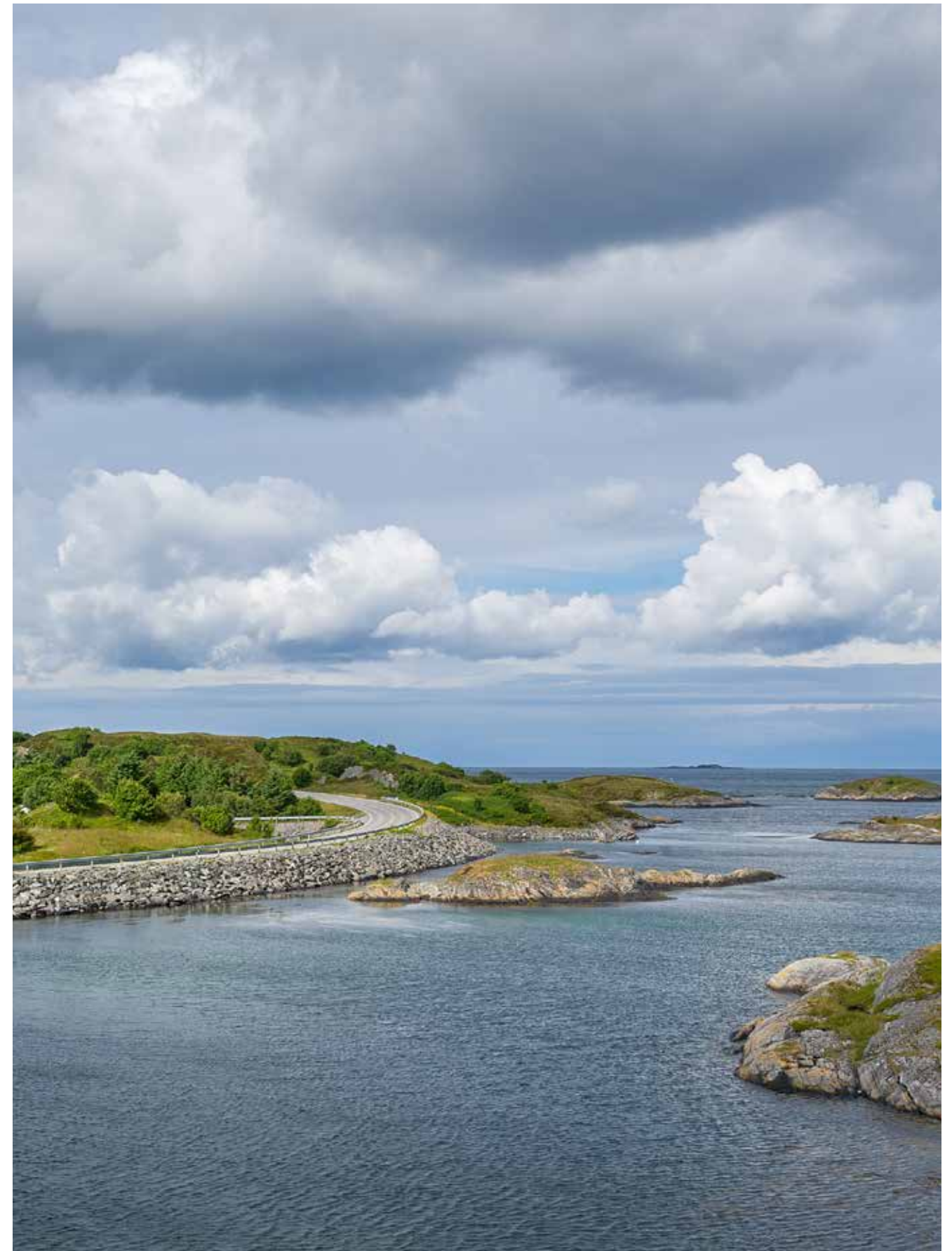
Sp: Det må være opp til den enkelte kommune hvordan de vil prioritere egne midler til utbedring av vei, og det er nok lite realistisk å tenke at staten kan pålegge kommunene dette. Men ved nyanlegg må selvsagt dette momentet tas med i vurderinga.



FrP: Ja, FrP er positive til modul/miljøvogntog og ønsker å fjerne flaskehalser både på riks, fylkes og kommunal vei.



SV: SV ønsker primært å få så mye gods som mulig over på tog og sjø, men vil også prioritere de mest miljøvennlige løsningene, og da må vi sikre god infrastruktur som gjør det fremkommelig og trygt for disse løsningene.



**UTEN
LASTEBILEN
STOPPER
NORGE**

www.lastebil.no



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

www.lastebil.no