

Statens Vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Oslo, 06.09.18

Att: Trond Michael Andersen, Øystein Larsen, Vigdis Haugen

Innspill til nasjonal handlingsplan for vinterdrift – innspill NHO Transport

NHO Transport takker for å bli invitert til å komme med innspill til fremtidig nasjonal handlingsplan for vinterdrift. Foreningen organiserer bussbransjen i Norge, i tillegg til medlemsbedrifter innen drosje, godstransport, bane og tog. Foreningens innspill vil i hovedsak baseres på vinterdrift for busstransport.

Med referanse til de 9 spørsmålene det ønskes innspill til, har vi følgende kommentarer.

1. Hvilke forventninger har dere til føreforhold om vinteren og den vinterdriften (brøyting, strøing med sand og salt, snørydding) som bør utføres?

NHO Transport forventer at entreprenørene forholder seg til det nye regelverket for snørydding, og at de har utstyr som er tilpasset veiforhold. Snøploger og skjær må justeres slik at den gjør brøytingen den er konstruert til å gjøre. Dersom snøen blir fjernet raskt, sparer man operatørene mye arbeid i etterkant. Spesielt i bygater lages det «vaskebrett» i løpet av noen timer, dersom ikke brøyting blir utført raskt og effektivt.

Med referanse til de nye forskriftene for strøing skal det igangsettes forebyggende strøtiltak dersom værvarelet viser væromslag eller forhold som tilsier dette. I denne forbindelse understreker foreningen noen punkter vedrørende bruk av kjetting.

Kjetting kan ta tid å legge på og ta av, noe som kan skape forsinkelser for næring og busstransport. Med henblikk på å få flere til å benytte seg av buss bør det tilstrebes å holde rutetidene. Her medfører kjettinglegging en forsinkende faktor. Aktørene må regne med å bruke kjetting på lokal -og skoleruter, mens man på bybuss og regionruter bør ha tilnærmet svart asfalt for å unngå forsinkelser som kjetting medfører. Det understrekes at sjåfører selvfølgelig legger på kjetting når føreforholdene krever det. Hensikten er likevel å påpeke at det burde prioriteres god fremkommelighet på busstrekninger slik at disse er mest mulig i rute, som på sikt vil bidra til at flere benytter seg av bussen.

Videre bør strekninger med bybuss og regionrute ha en prioritet. Lokalt har flere selskaper samarbeidsmøter med utøvende entreprenør hvor det går gjennom rutestrekninger, rutetider og andre forhold som påvirker både busselskaps og entreprenørs hverdag. Dette

har fungert godt i flere år, blant annet i Brumunddal hvor en aktør som Nettbuss rapporterer om positivt samarbeid på dette området. Dersom det tilrettelegges for tilsvarende godt samarbeid på nasjonal skala vil en kanskje få en effekt av at folk i større grad stoler på bussen, og tar den istedenfor å benytte privatbil på dager med generelt vanskelige kjøreforhold.

2. Hva er de største utfordringene dere møter med hensyn til framkommelighet og trafiksikkerhet om vinteren?

Flere punkter kunne vært nevnt, men vi fremhever følgende:

- Andre trafikanters forståelse for utfordringene og begrensinger et stort kjøretøy har på vinterføre. Dette ser vi på både buss- og godstransport generelt.
- Manglende samarbeid mellom forskjellige offentlige etater om vedlikeholdsansvar for veier, holdeplasser, gang og sykkelveier.
- Store værromslag med regn på frosset snø eller veibane.

3. Er det spesielle forhold som blir dårlig ivaretatt i vinterdriften slik den gjennomføres i dag?

Vi fremhever her også de mest sentrale punktene:

- Fjerning av snø fra bygater med meget stor trafikk.
- Rydding av bussholdeplasser.

4. På hva slags vegger er det viktigst å opprettholde en god framkommelighet?

- Vegger som trafikkeres av bybuss og regionruter, herunder også flybusstraseer.

Dette er som regel ruter som følger avganger med korte tidsintervall, og hvor passasjerer er avhengig av forutsigbarhet i sin reiserute.

5. Hvor og når kan det aksepteres redusert framkommelighet hvis vinterdriftsinnsatsen reduseres?

NHO Transport understreker at vi ønsker en best mulig dekning hva gjelder innsats på vinterdrift. Dette følger naturlig av de utfordringene det medfører i et land med 4 årstider og en vinter som fremover vil bli mer utfordrende med tanke på vær- og føreforhold.

Med tanke på god framkommelighet og forutsigbarhet for kollektiv- og godstransporten, understrekes det likevel at gater i boligområder hvor bussen ikke kjører i rute er der vi anser det som mest akseptabelt med redusert framkommelighet.

6. Hvis vinterdriftsinnsatsen skal økes, hvilke oppgaver, hva slags vegger og hvilke tidspunkt/perioder bør prioriteres?

Under punkter økt innsats fremhever foreningen følgende:

1. kontroll og oppfølging av utførende entreprenører.
2. bedre samarbeid mellom fylke- og kommune om bedre definisjon på overganger av ansvar mellom fylkes-, kommunale vegger, holdeplasser og gang og sykkelveger.

7. Har dere forslag til hvordan trafikantinformasjon om vinterforhold fra Statens vegvesen kan forbedres?

Annonsering i media, avis, TV og radio om hvilke informasjonskanaler som benyttes, og deretter hyppig bruk av disse. Sannsynligvis er det forskjellige typer sosiale medier som også vil være aktuelt. Vi har gode erfaringer med og opplever Statens vegvesen sine Facebook sider som tilgjengelige kilder til informasjon.

Det understrekes også at det befinner seg en lang rekke utenlandske kjøretøy i Norge, innen både gods- og busstransport. I forbindelse med stengingen av Nordbyttunnelen høsten 2018 ble det gjort en god jobb fra myndighetene med å tilrettelegge informasjon på flere språk, noe vi også anser som aktuelt i dette arbeidet. Her vil grenseoverganger, hvileplasser langs riks- og fylkesvei, samt informasjon på skjermer ved større logistikk- og bussterminaler være gode punkter for å gi trafikkinformasjon til buss- og næringstransporten.

8. Har dere forslag til hvordan det kan gjøres enklere å gi tilbakemeldinger om vinterforhold til Statens vegvesen?

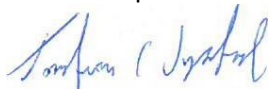
Foreningen foreslår å opprette en egen mail for tilbakemelding. Facebook fungerer godt, men kan bli for enkelt, og det er samtidig en risiko for at det vil komme flere useriøse tilbakemeldinger gjennom denne plattformen. Foreningen mener det er bedre å markedsføre en avviks-/forbedringskanal som nås med en mail til Statens vegvesen.

9. Har dere andre synspunkter eller forslag til endringer og tiltak i vinterdriften som kan bedre forholdene for gruppen dere representerer?

Vi foreslår å legge inn i framtidige anbudskontrakter at de som vinner anbud skal ha løpende kontakt med operatører av kollektivtrafikk i sitt anbudsområde, med minimum et møte i året.

Vi stiller oss tilgjengelig dersom det skulle være spørsmål eller behov for utdypning av våre kommentarer

Vennlig hilsen
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver