

Ring 4 – betydning for lastebilnæringen?

Norges Lastebileier-Forbund

Roy N. Wetterstad

Ring 4 konferanse, Hokksund, 12. januar 2023



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

*NLF skal være
den samlende
kraften som styrker
konkurransen-
evnen til norske
transportører*

NLF er den største nærings- og arbeidsgiverorganisasjonen for norsk landtransport av gods

NLF REPRESENTERER:



3 000

BEDRIFTER
OG TRANSPORT-
SENTRALER



20 000

LASTEBILER



23 000

SYSSELSATTE



30 mrd

KR. I OMSETNING

Norsk
transportnæring er
dominert
av små og
mellomstore
bedrifter

VÅRE MEDLEMMER GJENSPEILER DETTE:

- 76% av NLFs medlemmer har 10 eller færre biler i daglig drift
- 60% av NLFs medlemmer har 5 eller færre biler i daglig drift
- 37% er selvstendig næringsdrivende enbilseiere



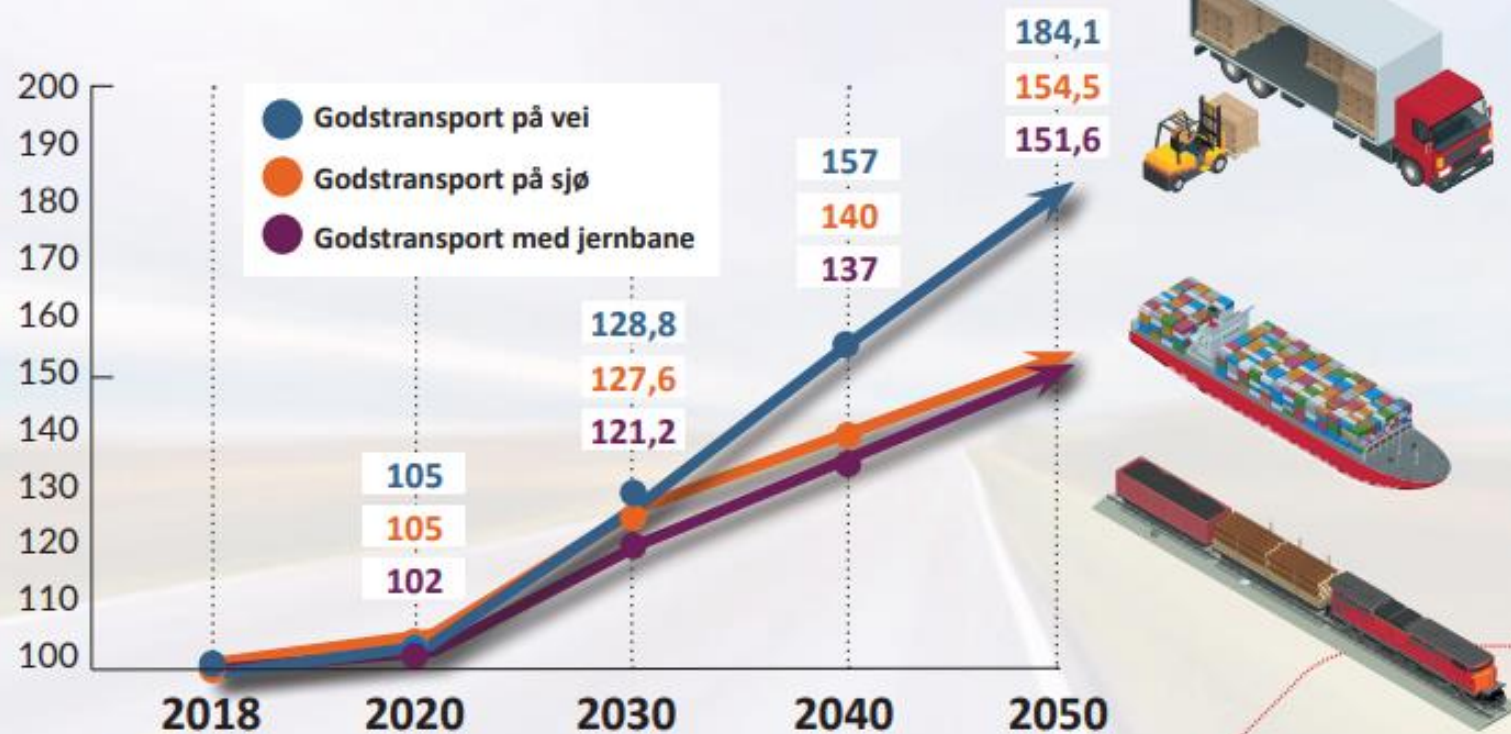
NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

NLF skal være
den samlede
kraften som styrker
konkurransen-
evnen til norske
transportører

Godstransport på vei øker kraftig!

Grafen viser estimert utvikling for transportarbeid på norsk område i 2018-2050. Eksklusive transitt og råolje og naturgass.

Kilde: TØI rapport 1718/2019 Framtidens transportbehov





90% of the volum og goods transpored in Norway are on road.
97% of the value of the goods transported in Norway are on road.



Statens vegvesen
Norwegian Public Roads
Administration



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND



Statsbudsjettet – veiutvikling i fare

Etter enighet med SV:

- 900 millioner mer i kutt til Nye Veier
- Ingen reversering av AP og SPs veikutt
- Kuttet i veiutbygging og vedlikehold, ikke økte midler til døgnhvileplasser
- ...stans i fleste nye prosjekter i påvente av NTP i 2024

For 2024 er det foreslått:

- Engangsavgift for fossile lastebiler utredes
- Varslet strengere klimakrav for næringen



Politikk handler om prioriteringer

Employment in general government as a percentage of total employment, 2019



Source: Government at a Glance 2021

Statsbudsjett 2023

- Ingen nye veiprosjekter
 - E134 Røldal – Seljestad
 - E134 Saggrenda - Elgsjø
 - E134 Oslofjordtunnelen
 - E134 Dagslett
 - E6 Megården - Mørsvikbotn
 - E16 Hylland – Slæen
- Økt CO2-avgift
- 1,5 millioner til GLP (-500 millioner fra 2022)
- 500 millioner økning til Enova
- 40 millioner til tiltak mot sosial dumping i transportnæringa



Statsbudsjettet i tall

- Statsbudsjettet 2022: 1576 milliarder (ca 2400-2700 milliarder inntekt)
- Statsbudsjettet 2023: **1748 milliarder** (2875 milliarder inntekt)
- Provenyet til staten: fra 3,2 milliarder til **6,3** milliarder
 - Økt CO2-avgift: +250 millioner
 - Økning i dagens vektavgift: +300 millioner
 - NOx-avgift: +900.000
 - Ny vektavgift: +2,5 milliarder
- Veibudsjettets del av statsbudsjettet 2022: 2,65%
- Veibudsjettets del av statsbudsjettet 2023: **2,26%**
- Statens vegvesen: **-0,1%** fra 2022
- Nye Veier: **-5,2%** fra 2022



Noen vesentlige effekter Ring 4 vil kunne få for transportnæringen:

- Raskere og mer effektiv transport.
- Bedring av trafiksikkerheten.
- Lavere drivstofforbruk.
- Positiv miljømessig effekt.
- Påvirker transportkostnadene.

Forutsetter valg av riktige løsninger

Men..... – det er stort MEN

- Stor bompengebelastning for tungtrafikken vil kunne spise opp mye av gevinsten. Høyere fraktpriser = dyrere varer.
- Eventuelle dårlige valg av løsninger vil kunne svekke den samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinsten.

Godt og funksjonelt veinett avgjørende for transportnæringen

- God veistandard – fremkommelighet
- Helhetlig tenkning
- Fornuftig finansiering uten bompengebelastning som skaper inflasjon
- Løse akutte behov, bl.a.:
 - Oslofjordforbindelsen
 - Drammensområdet, Dagslett – E18
- Regularitet – stabilitet – sikkerhet

Kongsberg – landets første bompengesystem



Veier viktig – bomavgifter dårlig ide

- Samfunnsøkonomisk fornuftig å ha godt utbygget infrastruktur
 - Statlig finansiering av vei med oljeinntekter skaper ikke inflasjon slik som mye annen offentlig pengebruk.
- Bompengesystem kostnadsdrivende - skaper inflasjon.
- Selvmotsigende behandling av tungtransport
 - I NTP tas det til orde for å legge godt til rette for godstransport. Likevel straffes transporten med bomavgifter som ligger skyhøyt over privatbilismen som angivelig skal dempes/straffes/reduseres med bomavgifter.

Andre land klarer det – hvorfor ikke Norge?

- Andre land med dårligere forutsetninger enn Norge finansierer veier uten bomavgifter – hvorfor klarer ikke, eller vil ikke, vi det?
- Plasserer vår formue i svært usikre finansmarkeder istedenfor å bruke noe mer på investeringer med varig verdi.
- Organiserer, planlegger og utreder oss i hjel. Norsk byråkrati for stort og kostbart, og vi gjør ting for komplisert og dyrt.
- Nye Veier viser vei og bekrefter potensial.

Gode veier – økonomisk og miljøvenning - eksempel

Grimstad - Sørlandsparken

GAMLE E18



=

5,78 l/mil

NYE E18



=

4,58 l/mil

*testet med 50-tonns semitrailer

35 km ny vei

- Grimstad – Sørlandsparken
- 35 km ny firefelts motorvei
- Testkjøring semitrailer 50 tonn
- 1,2 liter lavere dieselforbruk pr. mil
- Daglig kjøring t/r arbeidsuke: Ca. kr 30.000,- spart pr. år
- Redusert CO2 utslipp med 3 450 tonn pr. år
- Handler om god flyt i kjøringen – unngå hyppige nedbremsinger

Forbruk og miljø med dagens teknologi

Ved kjøring på tilnærmet flat vei



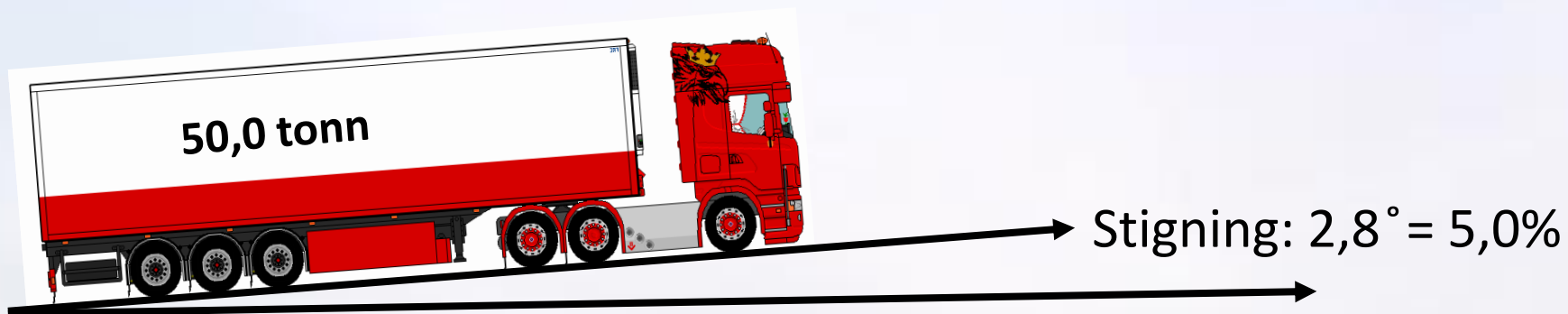
Stigning: 0° = 0%

Kjøredata

Motorstørrelse:	500 – 600 HK (Euro 6)
Stigning:	0 grader/ 0 prosent
Totalvekt:	50,0 tonn
Forbruk:	4,5 – 5,0 liter/mil
Forurensing, Co ₂ (pr. mil):	12 - 13 kg Co ₂ pr. mil (2,66 kg pr. liter forbrent diesel)
Hastighet:	Lovlig fartsgrense, max. 80,0 km/t

Forbruk og miljø med dagens teknologi

Ved kjøring i stigning



Kjøredata

Motorstørrelse:	500 – 600 HK (Euro 6)
Stigning:	2,8 grader/ 5,0 prosent
Totalvekt:	50,0 tonn
Forbruk i stigning:	20 - 30 liter/mil
Forurensing, Co ₂ (pr. mil):	53 - 80 kg Co ₂ pr. mil (2,66 kg pr. liter forbrent diesel)
Hastighet i stigning:	60 - 70,0 km/t

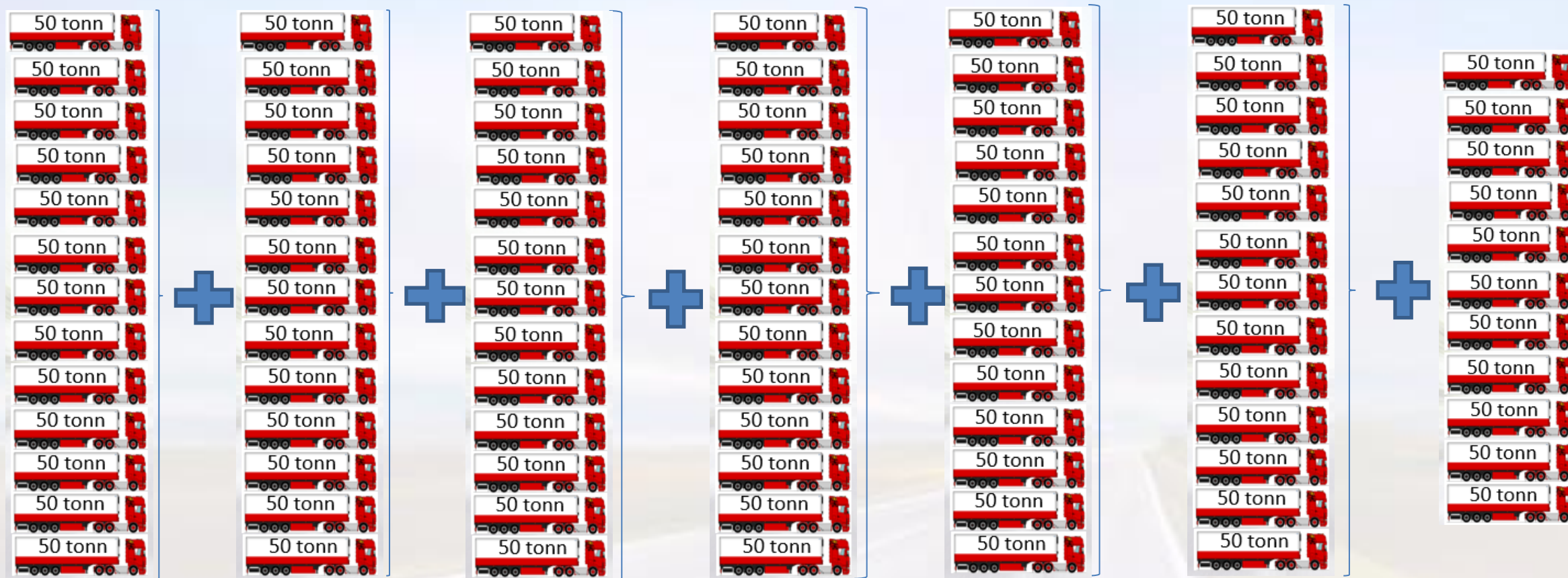
Årsdøgntrafikk og miljø

Årsdøgntrafikk (ÅDT): 800 stk. tunge kjøretøy
Forutsetning: 30% av er vogntog med 50 tonns totalvekt (240 vogntog).
1 liter forbrent diesel gir 2,66 kg Co₂ utslipp.

Forbruk pr. mil i stigning	Forbruk 10 km stigning	Forurensning pr. døgn	Forurensning pr. døgn	Forurensning pr. måned	Forurensning pr. år
20-30 liter diesel	20-30 liter diesel	52 – 80 kg. Co ₂	12,4 – 19,2 tonn Co ₂	372 – 576 tonn Co ₂	4464 – 6912 tonn Co ₂
(pr. vogntog)	(pr. vogntog)	(pr. vogntog)	(240 vogntog)	(240 vogntog)	(240 vogntog)

Årlig Co₂ utslipp ved kjøring i inntil 5% stigning

Utslipp fra 240 vogntog – pr. 10 km strekning: min. utslipp av 4464 tonn Co₂ pr. år



4464 tonn

(89 fullastede vogntog)

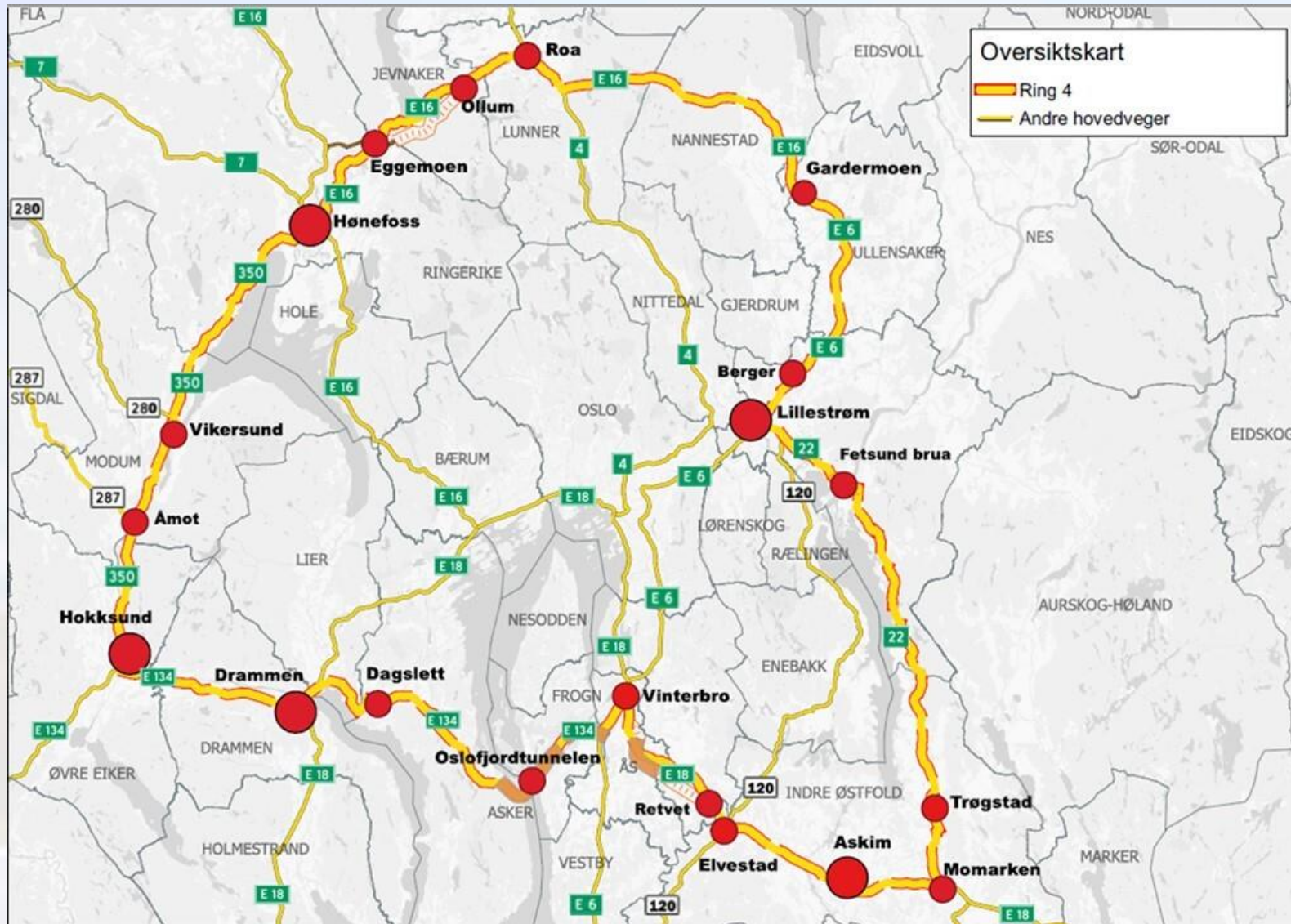
Miljøkonsekvenser av bedre veier

Konklusjoner - SINTEF analyse

Generell konklusjon:

- **Bedre veier i form av god linjeføring, god kapasitet og god bredde som gir mulighet til jevn kjøring fører til mindre utslipp og er positivt for miljøet**
- **Vi må heller ikke glemme at nye biler er vesentlig mer miljøvennlige enn gamle. Det er god miljøpolitikk å stimulere til raskere utskifting av bilparken.**

Fremtidsrettet for hovedstadsområdet





Takk for oppmerksomheten!

Følg NLF på

www.lastebil.no

facebook.com/lastebil



Statsbudsjettet – veiutvikling stor taper

En «katastrofe» for næringsliv og miljø at veiutviklingen stopper opp – dårlige veier har høy pris



- Gir **økte transportkostnader** og **redusert konkuranseevne** for bedrifter.

- **Stort dieselforbruk**

Økte kostnader og unødvendig stort utslipp til miljøet.
Ny vei halverer forbruk og utslipp.

- **Stor slitasje på kjøretøy**

Gode veier reduserer vedlikeholdskostnadene betydelig.

- **Stor «slitasje» på sjåfører**

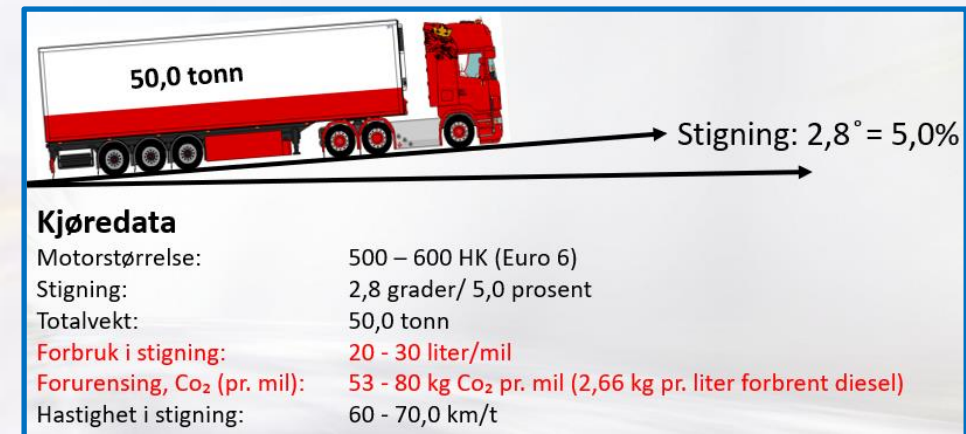
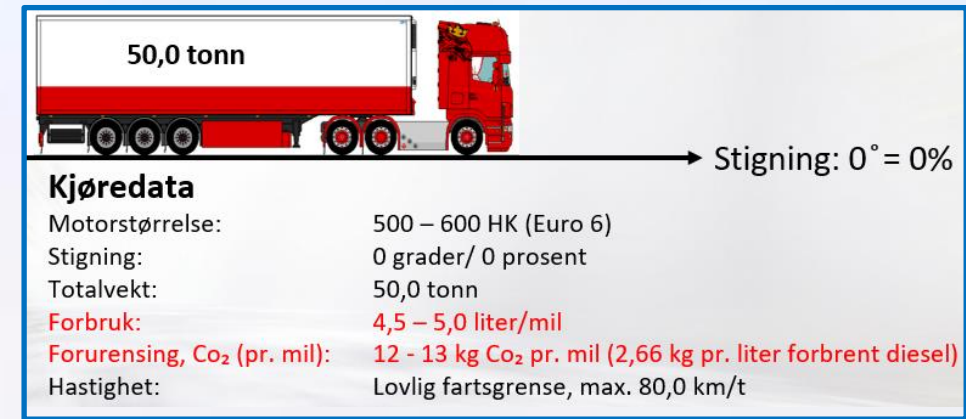
Dårlig regularitet en utfordring vinterstid.

Flere som slutter i vintersesongen, belastningen blir for stor.

- **Rekrutteringsstopper**

Vanskelig å rekruttere nye sjåfører.

- Vanskelig å planlegge transporten i forhold til bl.a fremføringstid.



Hvordan blir fremtiden?

Diesel?



Biodiesel?

Gass?

Hybrid?

Elektrisk?

