

NTP-revisjonen 2014-2023

Oppsummering fra Samferdselsdepartementets dialogmøter med næringslivet juni-
oktober 2011:

Næringslivets 9 innspill



Erling Sæther

NTP-revisjonen 2014-2023

RAPPORT FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS DIALOGMØTER MED NÆRINGSLIVET JUNI-SEPTEMBER 2011.

Sammendrag.

God infrastruktur er vitalt for landets konkurransevne, verdiskaping og utvikling av levedyktige arbeidsmarkedsregioner.

1. Utvikling av stamvegnettet, særlig rute 3,4, og 5, 6 og 7 samt ny Oslofjordforbindelse Horten-Moss, må prioriteres.
2. Utvikling av terminalstruktur for godstransport på Østlandet til støtte for Alnabru må gjennomføres.
3. Det er svekket tillit til godstransport med jernbane. Oppetid og punktlighet må forbedres, Alnabruterminalen må utbygges i trinn, og planarbeider for intermodale terminaler i Bergen og Trondheim må startes. Bevilgningsnivået for veg og bane må være tilstrekkelig til å sette infrastrukturen i god stand på maksimalt 20 år.
4. For å overføre gods fra veg til sjø er det nødvendig med statlig medvirkning i utvikling av knutepunkthavner, en detaljert kartlegging av overføringspotensialet av gods innenlands og utenlands og en vesentlig reduksjon av los- og havneutgifter. De offentlige planressurser må økes, og ansvar for godstransport på sjø over trafikkhavnene bør overføres til samferdselsdepartementet.
5. Den fremtidige mobilitetsutfordringen i de største byene krever en ny statlig kollektivstrategi, særlig for de største byene. Fylkene og bykommunene makter ikke dette alene.
6. Planprosessene må effektiviseres, og det bør utredes om statlige aksjeselskap for planlegging, utbygging og drift av større infrastrukturprosjekter kan benyttes for å effektivisere ressursbruken og finne andre finansierings- og inntektsformer. En nasjonal reiseplanlegger for reiselivet bør utvikles av samferdselsdepartementet.
7. Næringslivet ønsker å bidra til en sterk reduksjon av utslipp til luft. Det forventes incitament til bruk av andre drivstoffformer, for eksempel etter modell av NOx-fondet. LNG-skip må ikke diskrimineres på grunn av nåværende beregningsregler. Det offentlige som stor bruker av transporttjenester bør innarbeide krav til miljø i sine innkjøpsgrunnlag.
8. Sjøførutdanning må etableres som fag i videregående skole, og det må tillates å komme inn i yrket ved 18-års alder. Tilstrekkelig sikre hvileplasser må bygges. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene må gjøres mer fleksible.
9. Ordningen med 25,25 m modulvogntog må utvides til hele stamvegnettet og gjøres permanent. Det må ikke innføres begrensninger i vogntoghøyde. Det må bli forpliktende etter plan- og bygningsloven å følge regler for dimensjonering av varemottak ved bygging eller ombygging.

Næringslivet bistår gjerne med konkretisering av forslagene.

INNLEDNING.

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med revisjonen av Nasjonal Transportplan for 2014-2023 gjennomført en serie med dialogmøter med næringslivet. Det er andre gang en slik møterunde er gjennomført i forbindelse med NTP. I alt har 146 næringslivsrepresentanter deltatt på møtene i tillegg til de departementsansatte.

Hensikten har vært å innhente synspunkter fra næringslivsrepresentanter og representanter for organisasjoner som departementet sammen med øvrige innspill kan ta med inn i det videre planarbeid.

Transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan ventes lagt fram for departementet i februar 2012. Deretter vil Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan ventelig bli framlagt våren 2013.

Denne rapporten er et sammendrag av de synspunktene som er fremkommet på møtene. I tillegg finnes det referater fra hvert møte som fortløpende er sendt møtedeltakerne i etterhånd fra samferdselsdepartementet.

Møtene har vært planlagt av Samferdselsdepartementets Fra departementets side har følgende deltatt: Tore Raasok (Kirkenes og Ålesund), Anders Martin Fon og Torbjørn Tråholt. På de fleste møtene har representant fra Fiskeri og Kystdepartementet også deltatt. Nærings- og handelsdepartementet har også deltatt på 2 møter.

Til å delta i planleggingen og på møtene, samt å skrive denne rapporten har departementet engasjert Erling Sæther som konsulent.

Opplegg for møtene har vært en kombinasjon av foredrag, samtaler og drøftelser. Følgende personer har hatt foredrag:

Navn	Sted	Tema
Torbjørn Naimak, Statens vegvesen	Kirkenes	Effektive transportnettverk i nordområdene
Felix H. Tschudi, Tschudi Shipping Company	Kirkenes	Arktisk shipping, erfaringer og muligheter.
Gunvor Ulstein	Ålesund	Investering i samferdsle – investering i verdiskaping.
Ole Sævild, Seacargo og Geir Berg, Sitma	Ålesund	Overføringsmulighet fra veg til sjø
Bjørn Røstad, SR Transport	Stavanger	Utfordringer ved effektiv landtransport for offshoresektoren
Kjetil Førsvoll, Boreal Transport	Stavanger	Virkemidler for økt kollektivtrafikk.
Ole A Hagen, Tollpost Globe	Tønsberg	Hvordan internasjonale beslutninger påvirker norske vareeiere og transportører
Pål Asbjørn Vindegg, Komplett.	Tønsberg	Utfordringer for en internasjonal netthandelsbedrift i Vestfold.
Torbjørn Johannson, Norgesgruppen	Oslo	Virkemidler for næringslivets bidrag til bedre miljø.
Hege Nymo, Ringnes.	Oslo	Distribusjon av næringsmidler i byer.
Bernt Reitan Jensen, Ruter.	Oslo	Hvordan løse mobilitetsbehovet i hovedstadsområdet?

Tabellen nedenfor viser møtested, tid og antall deltakere.

Møte for region:	Møtested:	Møtedato:	Antall fremmøtte*:
NORD	Kirkenes	07.06.2011	40
MIDT	Ålesund	15.06.2011	26
VEST	Stavanger	24.08.2011	28
SØR	Tønsberg	15.09.2011	22
ØST	Oslo	28.09.2011	30
<i>*Ekskl departementenes ansatte</i>			<i>Fremmøtte 146</i>

Rapporten gjengir først felles synspunkter som er fremkommet i flere av møtene. Deretter gjengis kort egne synspunkter for det aktuelle møtet/region.

FELLES SYNSPUNKTER FREMKOMMET I ALLE DIALOGMØTENE.

Generelt:

God infrastruktur er vitalt for å videreutvikle næringsliv, arbeidsplasser og konkurransevne. Det bidrar til å utvide arbeidsmarkedsområder, mobilitet og gode pendlingsomland og til å dekke behovet for øket arbeidskraft.

Veg:

Det er stor enighet om viktigheten av å satse på stamvegnettet når dette defineres i utvidet forstand, dvs etter rutedefinisjoner med tilknytninger til havner, terminaler og fylkesvegnett.

I tillegg er tilstrekkelig satsning på vedlikehold, vintervedlikehold og rassikring viktig.

Følgende ruter er utpekt som særlig viktige: Rute 3, 4, 6 og 7. Det vises til kartet nedenfor. Dessuten er det pekt på behov for bro/tunnelløsning over Oslo-fjorden ved Horten-Moss.



Figur 10.1 Det nasjonale transportnettet – alle transportformer



Figur 10.3 Nasjonale og utenlands transportkorridorer

Korridorene er:

1. Oslo – Svinesund/Kornsjø
2. Oslo – Ørje/Magnor
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund
7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grenser

Bane:

Det er svekket tillit til jernbane som viktig transportmiddel for gods. Norge har som ett av få land maktet å gjøre godstransport med tog som betydelig aktør de siste 40 år. De siste fire år er denne posisjonen svekket. Oppetiden på banenettet må bli vesentlig bedre, Alnabruterminalen må prioriteres og planleggingen av intermodale terminalløsninger i Bergen og Trondheim må forseres. Terminalstrategi for Østlandet må utvikles.

Sjø/havn:

En nødvendig forutsetning for å overføre gods fra veg til sjø er statlig medvirkning til utvikling av knutepunkthavner, tilknytning til havnene, detaljert kartlegging av overføringspotensialet fra veg til sjø og en vesentlig reduksjon av loskostnader og havneavgifter.

I arbeidet for å overføre gods fra veg til sjø er import- og eksportstrømmer like viktige som innenlandske godsstrømmer.

LNG-skip er ofte større i volum og bruttovekt enn ordinære skip og rammes derfor av økt NO_x-avgift, til tross for at NO_x-utslipp fra LNG-skip reduseres til et minimum. Beregningsgrunnlaget for avgiften bør endres.

Byutvikling:

De største byene vil vokse mer i befolkning enn snittet for landet for øvrig. Dette krever en sterk satsing på kollektivtransport for å oppnå en endret transportmiddelfordeling. Fylkene og byene

makter ikke et slikt løft alene. Det er behov for en statlig kollektivtrafikkstrategi for hovedstadsområdet og øvrige større byområder.

Distribusjon av varer i byer er krevende. Det må bli et krav i plan- og bygningsloven med forskrifter å følge veiledninger for bygging av varemottak.

Planlegging og bevilgningsnivå.

Det pekes på at planprosessene er for lange gjennom finansdepartementets regler om KVV og KS1/KS2 i tillegg til prosessene i plan- og bygningsloven. Et gjennomsnitt på 9-10 år før spaden settes i jorda er for lenge og svekker fremdriften på viktige samferdselsprosjekter. Kalkulasjonsrenten er for høy, nedbetalingstiden for anlegg for lav, ÅDT-beregningene er konsekvent for lave. Handlingsregelen må brukes til det den er ment for; Forskning, utdanning og infrastruktur.

Nye innspill, alternative løsninger.

Det ble lansert en idé om statlig organiserte aksjeselskap for utvikling og drift av større infrastrukturprosjekter som veger og jernbaneterminaler og muligens intermodale terminaler som også inkluderer sjøtransport. En slik metode gjør det mulig for slike selskaper å foreta låneopptak i markedet eller fra staten. Et konkret forslag er å lage et planleggings-, gjennomførings- og driftsselskap for Alnabruterminalen eller modell av OSL med et klart oppdrag fra staten. Pr i dag preges godstrafikk med jernbane av tilbakegang pga gammel infrastruktur og mangelfulle terminaler.

Det pekes flere steder på behovet for sterkere planmiljøer for å overføre gods fra veg til sjø og bane, samt at all infrastruktur må ses i sammenheng.

Ansvar for godstransport på sjø via trafikkhavnene må overføres til samferdselsdepartementet.

Reiseliv.

Det er behov for statlig medvirkning for en bedre tilgjengelighet og forutsigbarhet til informasjonen om reise- og rutetilbud i landet. En nasjonal reiseplanlegger bør legges under samferdselsdepartementets ansvar.

Sjåfør.

Rekruttering av sjåfører er krevende, og yrkessjåførdirektivet gjør rekruttering mer utfordrende. Staten må bidra til mer sjåførutdanning i videregående skole kombinert med at de kan tillates å kjøre fra 18-års alder.

Behov for sikre hvileplasser er påpekt.

Det samme gjelder behovet for døgnåpne tollpasseringssteder med veterinærtjeneste i nord pga ferskfiskeeksporten.

Kjøre- og hviletid.

De nåværende regler er for stivbente til at det gir sjåførene ønsket fleksibilitet. Et alternativ kan være å innføre den såkalte 11-timers-regelen som innebærer at dette er den maksimale døgnarbeidstiden

en sjåfør kan ha, men at han/hun mer fleksibelt kan ta ut hviletid innenfor dette utstrekket så sant første hvil tas maksimalt etter 5,5 timer.

Kjøretøy.

Det ble påpekt et behov for flere strekninger med 25,25 m lengder og 60 tonn selv etter den utvidelsen som ble gjennomført 1. juni 2011. Ordningen bør gjøres permanent..

På samtlige møter ble det uttrykt uenighet mot å innføre begrensninger i kjøretøyhøyde.

Miljø.

En endret transportmiddelfordeling i favør av kollektivtransport krever kundeorientering, godt tilbud med høye faste frekvenser og god flatedekning. Det forventes incitament for å gå over til andre drivstofftyper, for eks biogass. Et slikt incitament kan være en fondsordning på linje med NOx-fondet.

Offentlig sektor, som er en stor kjøper av transporttjenester, bør gå foran ved å innarbeide miljøkrav i sine innkjøpsgrunnlag.

SÆRSKILTE SYNSPUNKTER FOR DEN ENKELTE REGION FREMKOMMET I DIALOGMØTENE

Kirkenes 7. juni 2011.

Gode utsikter innen petroleumsvirksomheten, fiskerinæringen og gruveindustrien krever effektive transportruter på veg, bane og sjø både nord-sør og øst-vest. Det er også interessante perspektiver for skipsfart gjennom Nordøst-passasjen mot Asia.

Ålesund 15. juni 2011.

Verdiskapningsfylkene Sogn- og Fjordane og Møre og Romsdal må ses på som industriklustere. Det må gis prioritet til ferjefri kyststamveg E39 (rute 4) og eksportveien E36 og videre E6 (rute 6). Landbrukssamvirket har igangsatt kartlegging av flaskehalsen på sekundærvegnettet som vil bli stilt til disposisjon for myndighetene.

Hinderet for å øke andelen sjøtransport er oppsummert; for høye havne- los og farledsavgifter, flaggregler, NOx-avgifter, laste- og lossearbeidermonopolet og manglende fokus fra planmyndighetene.

Stavanger 24. august 2011.

Det er høy aktivitet i regionen og dette skaper press på infrastrukturen.

Sysselsettingsveksten bidrar til store volumer i personreiser og pendling. Jernbanen gir mulighet til å bygge ut et robust kollektivnett på Jæren, i Sandnes, i Stavanger og Sola ved hjelp av et kollektivt stamnett for jernbane og bussruter.

Det pekes på behovet for utbygging av E39 (rute 4).

Et særlig trekk er at mye lastebiltransport går fra Rogaland via Østlandet til Trøndelag selv om strekningen er lengre. Dette skyldes det skjeve forholdet med ferje og bompenger langs vestlandsfylkene.

Det ble tatt til orde for at konsolidering av gods i fjerne østen og kontinenthavner gjør det mulig å frakte mer importvarer sjøveien til sørvestlandet for videretransport med båt/bil til sluttdestinasjoner langs kysten for å avlaste transporten via Oslo og Østlandet.

Godset finner "minste motstands veg" ble benyttet som begrunnelse for at alternative transportformer, som sjø, må være attraktive og konkurransedyktige på pris, presisjon og service, om ikke alltid på ledetid.

Lastebilers bruk av kollektivfelt ble nevnt som verdifullt for tilgjengeligheten for varetransporten.

Det ble hevdet at 40% av nåværende basetransport med bil mellom Stavanger og Bergen kunne overføres til båt forutsatt at det var en ro-ro-service med avgang senere enn kl 1600 og ankomst senest kl 0800 dagen etter.

Norlines, som har kontrahert 2 gasskip, er avhengig av endret beregningsgrunnlag for NOx-avgifter. Fordi båtene er større i volum, får de økt NOx-avgift til tross for at utslippet blir redusert til et minimum.

Datokjøring i de største byene på vinterdager med lokal forurensning må ikke gjelde nødvendig vareforsyning.

Tønsberg 15. september 2011.

Det er enighet om at disse korridorer bør prioriteres: E18 med Rugtvedt-Dørdal, Tvedestrand-Arendal, Langangen-Rugtvedt. God tilkobling mot Torp Lufthavn, Sandefjord og Larvik havner. (Rute 3) Likeledes ble E39 vestover prioritert (Rute 4) samt E134 Århus-Gvammen og Haukelitunnelene (Rute 5) Dessuten ble Rv9 Haukeligrend-Kristiansand trukket fram samt Rv 36 i Grenland.

En fremtidig bruforbindelse Moss-Horten med jernbanespor ble trukket frem for å avlaste hovedstadsregionen for langdistansetraffikk og varedistribusjon som i dag går gjennom Oslo.

Havnene i Oslofjorden ønsket kartlagt overføringspotensialet for import/eksportgods fra veg til sjø.

En fremtidig avlastning av Oslo som importpunkt kunne også være bygging av jernbaneterminal i Vestfold Nord samt Moss/Vestby-området.

Ny Ringeriksbane ble trukket fram både som avlastning av lokaltrafikk i hovedstadsområdet, men også som en vesentlig forbedring av Bergensbanen.

Oslo 28. september 2011.

Kollektiv varetransport:

Leveringsforholdene for varer, særlig i byene, er vanskelige med mangel på laste/losseramper, mye løfting over fortauskanter og manglende brøyting om vinteren. Plan og bygningsloven med forskrifter

bør inneholde forpliktende bestemmelser om bygging/tilpasning for varelevering ved nybygg eller ombygging. Gatebruksplaner må legge til rette for varelevering.

Om det besluttes å innføres lavutslippssoner, er det bedre å innføre forbud for biler med dårlig Euro-standard enn å avgiftslegge slike.

Incitament for mer miljøvennlig drivstoff etterspørres, for eks ved å innføre regler etter NOx-fondets modell for bilflåter i byer, hvor flåteeier betaler miljø-avgift til fondet i stedet for til staten mot at flåteeier etter søknad får støtte til investering i utslippsfattige biler.

Kollektiv persontransport:

Kollektivtransporten i hovedstadsregionen er i framgang gjennom etableringen av Ruter AS. Markedsføring og innkjøp av lokale togtjenester bør ivaretas av dette selskapet slik at alle transportslag inngår i en enhet og hvor hvert transportmiddels fortrinn utnyttes i en sammenheng.

Planlegging og utbygging av kollektiv infrastruktur bør skje forut for eller samtidig med utbygging av institusjoner og boligområder. Hovedstadsområdet vil vokse med 450 000 innbyggere de neste 30 år. Dette utløser 1,5 millioner nye daglige reiser. Utbygging av infrastruktur og kollektivtilbud bør skje tidligst mulig. En metrotunnel under bysentrum er nødvendig å få på plass. Bykommunene makter ikke oppgaven med å løse mobilitetsutfordringene alene. Staten må ta et større ansvar ved å utvikle kollektivstrategi med større statlig medvirkning i de største byene.

Oslo 17. oktober 2011.

Erling Sæther