

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref:

Oslo, 28.04.2012
Vår ref: Sandberg/Straumann/ 12-11895

HØRINGSSVAR FRA VIRKE TIL FAGETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

Hovedorganisasjonen Virke representerer nærmere 16 000 norske virksomheter, som daglig er avhengig av effektive og tidsmessige reise- og transportsystemer. Det gjelder så vel medarbeidernes arbeidsreiser, virksomhetenes innkommende og utgående leveranser av varer og tjenester som kundenes handlereiser.

Samferdselspolitikkenes oppgave er å bidra til effektiv transport av personer og gods over hele landet. I dagens situasjon med en rimelig god landsdekkende infrastruktur på plass, og med sterk befolkningsvekst, sentralisering og både globale og lokale miljøutfordringer, må de største ressursene i samferdselssektoren kanaliseres dit flest ferdes og der den største godsmengden fraktes. Hovedutfordringen i transportsektoren framover er derfor å legge til rette for velfungerende transportsystemer i og rundt de største byområdene.

Virke mener:

- Fagetatens forslag inneholder svært lite materiale om næringstrafikkens framkommelighet. Vi vet imidlertid at denne allerede er svært vanskelig i de største byområdene, spesielt i Oslo- og Bergensregionen. I en fersk rapport fra Pöyry anslås f.eks. godstransportens kostnader som følge av kø på E18 Vestkorridoren gjennom Asker og Bærum, som er en nasjonal flaskehals, til mellom 670 mill. kroner og 1.000 mill. kroner i 2011. Uten vesentlige investeringer på strekningen vil køproblemerkene forsterke seg kraftig. Pöyry anslår at forsinkelseskostnadene for godstransporten i 2030 i så fall vil øke til ca 2.050 millioner kroner.¹
- Det er ikke akseptabelt at fagetatene ikke har vurdert tiltak for å sikre framkommeligheten til næringslivets transporter i storbyområdene. Virke er sterkt bekymret for at framkommeligheten til den økte næringstrafikken som vil komme for å betjene en sterkt voksende befolkning, vil forringes ytterligere i de største byområdene.

¹ Pöyry-rapport R-2012-006.

Hovedorganisasjonen Virke

Besøksadresse:
Henrik Ibsens gate 90
NO 0255 Oslo
Postadresse:
P.O. Box 2900 Solli
NO-0230 Oslo
Tel +47 22 54 17 00
Fax +47 22 56 17 00
E-post
info@virke.no
Bankgiro
6030.05.18543
Org nr.
970 134 646 MVA

www.virke.no

- Storbyområdenes transportutfordringer må møtes med et bredt sett av tiltak innrettet mot å avlaste disse områdenes mest belastede strekninger for personbiltrafikk, spesielt i rushtidsperioder. Virke er enig med fagetatene i at man ikke kommer utenom sterkere kollektivsatsing basert på vesentlig større innslag av statlig finansiering, men vi kan ikke se at fagetatene har dokumentasjon for sin tilråding om at denne trafikkveksten i sin helhet må tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling.
- Samferdselsdepartementet må derfor i sitt forslag til NTP 2014-2023 også presentere konkrete forslag som adresserer behovet for avlastende veginvesteringer i de største byområdene for å bedre næringstrafikkens framkommelighet på lenger sikt.
- Et slikt sett av tiltak må også omfatte investeringer i nye avlastingsveier for gjennomgangstrafikk som ikke er sentrumsrettet, herunder en *ring 4* i Oslo, og investeringer i nye buss-traseer og nye sambruksfelt for kollektiv- og næringstrafikk.
- Dersom ikke framkommeligheten i storbyområdenes vegnett sikres, er det fare for at redusert tilgjengelighet og lønnsomhet, på tvers av politiske målsettinger, vil øke motivene til utflytting av arbeidsplasser og boliger til områder i de største byenes omland med dårligere forutsetninger for kollektivbetjening.

Samferdselsdepartementets dialogmøter med næringslivet har fått fram en rekke viktige saker av betydning for departementets eget arbeid med NTP 2014-2023. Det er i den forbindelse aktuelt å vise til de høyest prioriterte sakene som Virke også støtter, spesielt:

- Utvikling av stamvegnettet, særlig rute 3, 4, 5, 6 og 7 samt fastforbindelse Horten-Moss
- Utvikling av avlastende terminalstruktur for godstransport på Østlandet til støtte for Alnabru
- Arbeid for bedret 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

Virke er ellers også enig med fagetatene på viktige områder som fremheves i deres forslag til NTP: Vi er enig med fagetatene i behovet for:

- En effektiv jernbaneutbygging med dobbeltspor i Inter-City triangelet
- Sterk satsing på drift og vedlikehold for å ta igjen forfall
- Styrket gjennomføringsevne gjennom bedre planprosesser og langsiktig finansiering av større strekningsvise utbygginger
- Tiltak for å redusere sårbarhet for ekstremvær og klimatilpassing
- Tiltak som styrker reiselivets konkurransesituasjon
- Økt satsing på ny teknologi og ITS for å styrke framkommeligheten, kapasitetsutnyttelse, forutsigbarhet og miljø

- Bred innsats for å øke trafikksikkerheten og redusere antall drepte og skadde vesentlig.

Kapasitetsutvidende investeringer i lønnsomme samferdselsprosjekter er klokt, i både økonomiske oppgangs- og nedgangstider. Finanskrisen viste med tydelighet hvordan samferdselstiltak er ett av våre viktigste instrumenter for å kunne drive effektiv motkonjunkturpolitikk. Nevnte krise avslørte samtidig at Norge mangler en god beredskap for raskt å kunne igangsette gode samferdselstiltak. Den økonomiske krisen i euroområdet og den usikkerheten dette medfører også for norsk økonomi, aksentuerer betydningen av at det raskt etableres en slik beredskap, inneholdende både en portefølje av ferdig planlagte prosjekter og en plan for hvordan disse kan gjennomføres, herunder med bruk av utenlandsk arbeidskraft (eksempelvis fra Sør-Europa). Det er viktig at denne beredskapen forankres godt i NTP.

Ovenstående utdypes nærmere i det følgende.

Storbyutfordringene er store, men mangelfullt utredet

Virke deler fagetatenes forståelse om at ”Økonomisk vekst og økt inntekt vil sammen med befolkningsvekst gi kraftig økt etterspørsel etter transport” i Norge og at ”Denne utviklingen skaper utfordringer; kapasiteten i transportsystemet må bygges ut”.

Utfordringene knyttet til trafikkveksten i de største byområdene og miljøvirkninger knyttet til den, vil være den viktigste problemstillingen i norsk samferdsel i kommende tiårsperiode. Virke mener i likhet med fagetatene at man ikke kommer utenom sterkere kollektivsatsing basert på vesentlig større innslag av statlig finansiering.

Fagetatene skriver at denne trafikkveksten må tas med *kollektivtrafikk, gåing og sykling*. Virke har gått gjennom det bakgrunns materialet for fagetatenes arbeid med NTP som departementet viser til på sin hjemmeside, spesielt materiale som berører fagetatenes forslag knyttet til storbyområdenes utfordringer². De aktuelle rapportene og dokumentene viser at det er betydelig usikkerhet knyttet til de løsningene for storbyene som fagetatene anbefaler. Denne usikkerheten kommer ikke fram på en tydelig måte i etatenes hoveddokument med forslag til NTP 2014-2023.

Virke kan ikke se at fagetatene har gjennomført det utredningsarbeid som kreves for å vise hva som skal til av samlede tiltak for å ta hele veksten i persontrafikken på en slik måte, eller hvilke konsekvenser manglende måloppnåelse kan få, spesielt hva gjelder næringstrafikk på veg.

Virke er enig i at man ikke kan bygge seg ut av utfordringene med personbiltransport i de største byområdene. Problemet med fagetatenes forslag er at man trekker implikasjonene av en slik erkjennelse for langt.

En vellykket transportstrategi i storbyområdene må bygge på mange typer avlastende trafikktiltak; først og fremst et godt utbygd kollektivtilbud, rushtidsavgifter, god areal- og transportplanlegging, aktiv bruk av informasjonsteknologi også til trafikkstyringsformål, en mer kompetansebasert parkeringspolitikk enn den som praktiseres i dag og ny avlastende veginfrastruktur.

Fagetatene har ikke lagt fram beregninger som er egnet til å illustrere hva som skal til av samlede avlastingstiltak med og uten ny vegkapasitet, for å sikre en akseptabel flyt i storbyregionenes vegtrafikk.

Fagetatene har et særlig ansvar for å sikre flyt i hovedvegssystemene til fordel for all nødvendig nyttetransport. I flere store byområder ligger de største transportpolitiske utfordringene i det å finne gode løsninger for trafikk i byenes randsoner og hovedvegssystemer uten at dette går på bekostning av ønsket utvikling i sentrum.

Hva gjelder behovet for trafikkavlastende infrastruktur i de største byområdene, mener Virke konkret at det er behov for ny trafikkavlastende vegkapasitet i tunnel nord for ring 3 i Oslo-

² Behov for økte midler til kollektivtrafikken i byene? TØI-rapport 1169/2011, Kollektivtransport i fylkeskommunal regi, TØI-rapport 1197/2012, Vedlegg om Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området, Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023.

området. Vi viser i den forbindelse til forslag om ny ring 4 fra Maskinentreprenørenes Forening, avdeling Oslo/Akershus.

Nytt løp i Oslofjordtunnelen og fast forbindelse mellom Horten og Moss, er prosjekter som vil gi trafikkavlastende virkning i hovedstadsområdets trafikkbilde om og når de blir gjennomført. I Bergen er det også behov for ny vegkapasitet til å avlaste trafikk som i dag ledes inn mot sentrum, men som ikke skal dit.

Staten må ta større ansvar for å finansiere kollektivsatsing i de største byene

Virke ønsker i likhet med fagetatene at *"... klimamålet nås og (at) transportsystemet skal utvikles i en mer miljøvennlig retning. Vi er også enig i at "Befolkningsveksten i de største byregionene er utfordrende.."*

Det er i utgangspunktet positivt at fagetatene legger vesentlig større vekt på utfordringene i de største byområdene enn tidligere. Vi er enige med fagetatene i at Staten bør ta på seg et større ansvar for å finansiere tidsmessige kollektivløsninger i de største byene i lys den sterke befolkningsøkningen.

Myndighetene i de største byområdene setter av betydelige midler til både drift og investeringer i kollektivtrafikken. En vesentlig del av dette er finansiert gjennom brukerbetaling i vegtrafikken. De største byområdene har knutepunktfunksjoner av stor regional og nasjonal betydning som tilsier et større statlig ansvar for finansiering av kollektivtiltak. Den siste rapporten³ om Oslopakke 3 viser at finansieringsbehovet er stort.

Fare for byspredning - kollektivtransporten må ikke tillegges en rolle som er mer omfattende enn den faktisk har mulighet til å løse

Virke deler imidlertid ikke fagetatenes oppfatning om at det *"gir også muligheter til å utvikle tettere bysamfunn og et transportsystem der kollektivtrafikk, gåing og sykling tar veksten i persontransporten. Dette vil bidra til reduserte klimagassutslipp fra transport"*.

Det er riktig at et større og tettere befolkningsgrunnlag styrker forutsetningene og argumentene for kollektive transportløsninger, men det betyr ikke at den sterke befolkningsveksten som man nå opplever i storbyområdene, vil gjøre det vesentlig enklere å utvikle gode, tette bysamfunn. Det vil heller ikke gjøre det mindre utfordrende økonomisk å betjene veksten i persontransporten gjennom økt gang-, sykkel- og kollektivtrafikk i eksisterende storbyområder.

I TØI-rapport 1169/2011 "Behov for økte midler til kollektivtrafikken i byene" heter det blant annet *"Spørsmålet om hva det vil koste å drifte et kollektivsystem som kan ta storparten av etterspørselsveksten i de store byområdene er vanskelig å besvare på grunnlag av tilgjengelige data. Utfordringen er spesielt stor når det gjelder å konkretisere kostnaden for en ny kollektivreise i rushperiodene. Det er vist at statistikken ikke gir et tilstrekkelig pålitelig og detaljert bilde av kostnadsstrukturen..."*

³ "Grunnlag for langsiktige prioriteringer Oslopakke 3".

Det er åpenbart en klar forskjell på kostnadene knyttet til drift av kollektivtilbudet i rushperiodene og resten av driftsdøgnet. En toppet etterspørsel betinger materiell og bemanning som ofte vil få dårlig utnyttelse resten av driftsdøgnet. Dårligere framkommelighet i rushperiodene gjør det vesentlig mer kostbart å tilby ny kapasitet i rushperiodene enn utenfor – i hvert fall på veg...

Denne rapporten viser at det vil bli en utfordring å finansiere infrastruktur, materiell og drift for å kunne utvikle et kollektivtilbud som tar mye av etterspørselsveksten og derved kan bidra til å avlaste vegsystemet.”

Flere konseptvalgutredninger (KVU) viser at satsing på kollektivtransporten kommer best ut. Vi forstår imidlertid på bakgrunn av TØIs gjennomgang av utredet behov for kollektivsatsing i Rapport 1169/201, at kompleksiteten i utredningsarbeidet tilsier at man ikke bør tillegge kollektivtransporten en rolle som er mer omfattende enn den faktisk har mulighet til å løse. Det er verdt å merke seg at metodene i KVU-arbeidet ofte undervurderer næringstransportens trafikantnytte. Dette kommer ikke fram i fagetatenes forslag.

På samme måte som vi er for sterkere kollektivsatsing, er Virke også positiv til en aktiv gang- og sykkelsatsing. Man bør imidlertid være forsiktig med å tillegge de to siste transportformene vesentlig trafikal betydning hva gjelder avlasting av personbiltrafikken på veg.

Fagetatene har ikke presentert tallmateriale som er egnet til å belyse hva som skal til av offentlig finansiering for å utbygge og finansiere et kollektivtilbud som vil være i stand til å makte de formidable trafikale utfordringene i storbyene, hvis kollektivtilbudet skal ta det meste av trafikkveksten.

Det er likeledes uheldig at man ikke har gjennomført mer helhetlige analyser av de samlede virkningene av mange typer tiltak (kollektivkapasitet i vegnettet, bil- og drivstoffavgifter, kjøprising, parkeringsregler, areal- og transportplaner) med sikte på å finne en balanse mellom veginvesteringer og økt satsing på gang, sykkel og kollektivløsninger.

Transportetatene skriver at *”I praksis må folks transportatferd i byene endres”*. Det er imidlertid nettopp transportatferden fagetatene skal belyse i sitt NTP-arbeid; å foreslå konkrete tiltak i lys av eksisterende kunnskap om folks transportatferd, herunder hvordan publikums transportatferd kan og bør påvirkes. **Virke mener Vegdirektoratet må ta et betydelig større ansvar på sitt eget fagområde som vegetat overfor de største byområdene.**

Vi legger vekt på spørsmålet om endring i *transportatferd* fordi det er en reell fare for at transportatferden faktisk *ikke* vil endre seg slik transportetatene legger til grunn, kanskje tvert i mot. Den ønskede overgangen fra personbiltrafikk til kollektivreiser som fagetatene ser for seg, kan bli langt svakere enn de legger til grunn. Dårligere framkommelighet for næringstransporter i byenes kjerneområder og for alle trafikanter i hovedveisystemene, vil gi svekket lønnsomhet ved lokalisering til byenes tettbygde områder.

Det vil i sin tur øke insentivene og dermed faren for økt byspredning hva gjelder både virksomheter og boliger. Det vil si økt flytting til mer perifere områder i samme region, mao. områder som det er vanskelig å betjene med kollektivløsninger. Faktisk endring i

transportatferd kan dermed bidra til en vesentlig mindre miljøvennlig transportutvikling enn fagetatene ser for seg i sitt forslag til NTP. Den massive byspredningen med utflytting av boliger og virksomheter til byenes omland i USA har blant annet sin årsak i et ikke-tilsiktet resultat av parkeringsregler som gir redusert lønnsomhet ved lokalisering i byenes kjerneområder.

Hensynet til næringstransportens plass i storbytrafikken er neglisjert

Godstransporten forventes å vokse kraftig fremover. I følge Pöyry-rapport R-2012-006, forventes veksten "å bli særlig sterk i Osloregionen, blant annet som følge av lagersentralisering med tilhørende økning av importør- og distribusjonslagre i Østlandsområdet. TØI har i en rapport for Samarbeidsalliansen i Osloregionen i 2009 (Hansen m. fl, 2009) konkludert med at veksten i godstransportarbeid i Osloregionen kan bli det dobbelte av befolkningsveksten i 2020, med henholdsvis 43 prosent og 20 prosent vekst. Innen 2030 anslås det at godstransporten vil øke med 80 prosent, en gjennomsnittlig årlig vekst på 2,5 prosent⁴. (Hansen, 2009)."

Virke mener at det er uakseptabelt at fagetatene ikke har vurdert tiltak for å sikre framkommeligheten til næringslivets transporter i storbyområdene. Virke er sterkt bekymret for at framkommeligheten til den økte næringstrafikken som vil komme for å betjene en sterkt voksende befolkning, vil forringes ytterligere i de største byområdene.

Fagetatenes forslag inneholder i det hele tatt svært lite materiale om næringstrafikkens framkommelighet i storbyområdene. TØI-rapport 1169/2011 inneholder en henvisning til at man har forsøkt å gå inn på dette i arbeidet med Oslopakke 3, men uten at man har blitt vesentlig klokere. I sammenfatningen av hovedfunn fra det arbeidet, jf pkt 3 heter det: "Framkommelighet for næringstransport krever nytenkning".

Virke mener det vil være aktuelt å både bygge nye kollektivfelt/sambruksfelt for busstransport og tyngre kjøretøy og å omregulere kollektivfelt til sambruksfelt på enkelte strekninger for å sikre næringslivets transporter høyere prioritet mht framkommelighet i vegtransporten. Utredningsarbeid utført i Storbritannia, viser at sambruksfelt generelt gir større samfunnsøkonomisk nytte enn rene kollektivfelt.

Nøkterne transportfaglige vurderinger tilsier at man parallelt med kollektivsatsing, ikke kan la være å investere i økt vegkapasitet for å sikre framkommeligheten til den voksende næringstrafikken på veg som vil følge av befolkningsveksten. For å sikre næringstransportenes framkommelighet, mener vi man ikke kommer utenom å realisere prosjekter som bidrar til å avlaste de største byområdenes vegsystemer for gjennomgangstrafikk som ikke er sentrumsrettet og vegbygging som øker vegkapasiteten med nye kollektivfelt, "2+" løsninger eller helst sambruksfelt, siden dette er mest samfunnsøkonomisk.

Det er aktuelt å vise til at den positive utviklingen som har funnet sted for Drammens vedkommende, ikke ville ha vært mulig uten de grunnlagsinvesteringene som ble gjort i form av ny avlastende veistruktur for gjennomgangstrafikk som tidligere var en sterk belastning i området. Det er likeledes aktuelt å vise til Bergen Næringsråds høringssvar til NTP 2014 –

⁴ Basisår for beregningene var 2006.

2023 sendt til Hordaland fylkeskommune, hvor det også pekes på behovet for supplerende vegsatsing for å redusere sårbarheten i transportnettet og som kan lede trafikken utenom Bergen sentrum.

Store utfordringer i Oslo-regionen

Utfordringene er størst i Osloregionen. Rapporten "Grunnlag for langsiktige prioriteringer Oslopakke 3" anslår at befolkningsveksten i Oslo og Akershus vil gi en kraftig trafikkvekst, fra hhv 1,6 mill bilreiser i 2010 til 2,2 mill bilreiser i 2030 og at antall kollektivreiser vil øke fra 750 000 til 1 000 000.

Punkt 6.1 i fagetatenes forslag inneholder situasjonsbeskrivelser av trengselsituasjonen i Oslo-trafikken som Virke og Virkes medlemmer, ikke kjenner seg igjen i.

Det er betydelige stedlige trengselsproblemer både på vegnettet og i kollektivsystemet i Oslo. Trengselsproblemene er imidlertid ikke størst i Oslo indre by slik fagetatene skriver. Det henger sammen med et allerede dyrt og svært begrenset parkeringstilbud i Oslo indre by og at kollektivtilbudet er konkurransedyktig tidsmessig på viktige strekninger i rushtiden.

Både parkeringsforholdene og kollektivtilbudet i Oslo indre by er beheftet med svakheter som gir uønskede effekter mht sentrumsutvikling, men bidrar likevel til en så sterk avvisningseffekt på personbiltrafikken at trengselsproblemene er begrensede og ikke krever ytterligere tiltak i så måte.

Virke etterlyser en mer kompetansebasert parkeringspolitikk

Ovenstående innebærer at ytterligere parkeringsrestriksjoner i sentrum, vil ha liten trafikal effekt, men svært negativ effekt på utviklingen i Oslo sentrum som nærings-, handels- og boligområde.

Det som savnes i Oslo indre by er et sterkere innslag av kompetansebaserte parkeringsløsninger, herunder moderne parkeringsfasiliteter (helst under bakken) for sykkel, turistbusser og handle-besøks-reiser. Med det forstår vi også en mer bevisst pris- og kapasitetspolitikk som skiller bedre mellom hensynet til boligparkering, handle- og fritidsreiser og en restriktiv parkeringspolitikk hva gjelder arbeidsreiser i områder med god nok kollektivdekning.

Virke mener mer generelt at parkeringspolitikken i for stor grad har blitt et spørsmål om restriksjoner. Parkeringspolitikken er et sterkt undervurdert kompetanseområde transportøkonomisk, byutviklingsmessig, areal- og boligpolitisk som både kommunale og statlige myndigheter vil være tjent med å prioritere vesentlig høyere.

Kollektivpolitikk for sentrumsutvikling

Fagetatene skriver at antall busser ikke bør øke i Oslo sentrum av hensyn til veg- og gatekapasitet og miljø. Dette innebærer at det bør bli en større grad av bussmating til tog og t-bane enn i dag. Virke kan slutte seg til det. Oslo sentrum er i dag for sterkt belastet av busser i gjennomgangstrafikk mellom øst og vest. Dette er kollektivtrafikk som holder høyere hastighet enn ønskelig av hensyn til trafiksikkerhet og bymiljø.

Det er derfor sterkt å ønske at terminalstrukturen øst i byen ved Oslo bussterminal styrkes, at det investeres i ny terminalkapasitet for busstrafikk vest i byen og at busstilbudet i Oslo indre by styrkes med et mer saktegående busstilbud (rullende fortau).

De største trengselsproblemerne i Oslo er knyttet til kapasiteten i hovedvegnettet mellom øst og vest i hovedstaden, dvs Festningstunnelen og ring 3. Det vesentligste av denne rushtrafikken er gjennomgangstrafikk av arbeidsreisende med personbil som i hovedsak har destinasjoner i byens randsoner eller omland og som stort sett ikke skal til indre by.

Det medfører at det er et klart behov for ny trafikkavlastende vegstruktur mellom hhv nord og vest, og mellom øst og vest i Oslo. Ny ring 4 peker seg derfor ut som et nødvendig tiltak som bør prioriteres for rask planlegging og gjennomføring.

Oslopakke 3 må gjennomføres og staten må ta ansvar

Styringsgruppen for Oslopakke 3 har tidligere lagt frem flere handlingsplaner for lokale myndigheter. Et helhetlig bilde av utfordringene er utredet og presentert i en nylig rapport⁵. Virke mener i likhet med styringsgruppen at innsatsen må økes betydelig for å bedre forholdene.

Den største utfordringen framover er at kostnadene har økt kraftig, og at det derfor må tenkes nytt for å finansiere planlagte tiltak. Befolkningsveksten i Oslo-regionen gjør det helt nødvendig å oppgradere hele transportsystemet for å sikre nødvendig kapasitet til kollektivsatsing, både skinnegående i egne traseer og i veisystemene.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 har tidligere lagt frem en helhetlig pakke av tiltak, kalt Lokalt forslag Oslopakke 3. Kostnadsberegningene for dette forslaget har økt kraftig, fra 65,4 mrd til om lag 100 mrd kroner. Dette skyldes blant annet økte byggekostnader og økte krav til utforming og detaljering av prosjektene.

Oslopakke 3 har i dag tre hovedfinansieringskilder; brukerbetaling fra vegtrafikanter, statlig bidrag til riksvegprosjekter og lokale bidrag fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. I tillegg brukes statlige midler til jernbanenettet i regionen.

Virke mener det er en statlig oppgave å sørge for at Oslopakke 3 blir gjennomført. Primært bør de statlige bidragene til riksvegprosjekter i Osloområdet økes i årene fremover. Bilister, kollektivreisende og varetransportører bør ikke bli ytterligere belastet med kostnadene for det som er en felles samfunnsoppgave.

Også Bergen, Trondheim og Stavanger trenger bypakker

Oslopakke 3 har hatt sine utfordringer, men er likevel en modell som er verdt å bygge videre på også for andre storbyers vedkommende.

Oslopakke 3 og tidligere Oslopakker er ledet av en styringsgruppe som består av representanter både fra kommunen og staten, i tillegg til transportetaten. Dette gir en større

⁵ "Grunnlag for langsiktige prioriteringer Oslopakke 3".

grad av helhetstenking og kan også gi mer forutsigbar finansiering enn andre former for organisering av arbeidet.

Vi støtter forslaget fra transportetatene om å organisere samferdselssatsingene i de øvrige storbyene på en tilsvarende måte. Både Bergen, Trondheim og Stavanger har utfordringer som best kan løses i et samarbeid mellom staten og regionale myndigheter. I dagens system hvor fylkene har fått større ansvar for vegsystemet er det gode grunner til større samkjøring i de viktige knutepunktene byene utgjør.

Bergen, Trondheim og Stavanger har stort behov for et mer fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem. Et eksempel er Bybanen i Bergen som vil gi et viktig bidrag når den er ferdigstilt.

Nye anbefalinger for samfunnsøkonomiske vurderinger må benyttes aktivt

De store byområdene opplever sterk trafikkvekst. Prognosene peker videre i samme retning. Virke mener at man i erkjennelsen av storbyutfordringene må følge opp med en geografisk omprioritering av midlene basert på et forbedret sett av samfunnsøkonomiske lønnsomhetskriterier.

De positive virkningene av samferdselsinvesteringer blir ofte undervurdert. Prognosene for trafikkutvikling til NTP har også ofte vært for lave sammenliknet med den faktiske veksten i trafikkgrunnlaget. Det har medvirket til at planlagte investeringer i ny infrastruktur ikke har stått i forhold til de faktiske behovene i de mest belastede områdene. Det er satt ned et offentlig utvalg for å se nærmere på metodegrunnlaget for samfunnsøkonomiske analyser i samferdselssektoren, herunder om klimagassutslipp og andre virkninger prissettes på riktig måte.

Virke venter at utvalgets arbeid vil gi bedre forutsetninger for riktige prioriteringer og at Regjeringen følger opp dette så raskt som mulig. I arbeidet med NTP 2014-2023 bør man ta konsekvensen av nye anbefalinger for samfunnsøkonomiske vurderinger og bruke disse aktivt i prioriteringen av prosjekter.

Virke mener det i forbindelse med samfunnsøkonomiske analyser av aktuelle samferdselsprosjekter, bør tilordnes en anbefalt gjennomføringsperiode. Det vil bl.a. bidra til å synliggjøre de samfunnsmessige gevinstene ved raskere planlegging og gjennomføring og kan kanskje på den måten medvirke til tidligere realisering av lønnsomme prosjekter.

Samferdselsprosjekter må planlegges og gjennomføres raskere

Både Samferdselsdepartementet og transportetatene har tatt inn over seg at planleggingsarbeidet i forbindelse med samferdselsprosjekter tar for lang tid i Norge. Rapporten fra en arbeidsgruppe satt ned av Samferdselsdepartementet viser at det i dag tar det om lag ti år å forberede store samferdselsprosjekter før bygging.

Virke mener at arbeidsgruppens forslag om mer strategisk planlegging er et steg i riktig retning. Det vil gjøre transportetatene i stand til å gjøre de riktige faglige vurderingene og i større grad gi Stortinget og andre politiske myndigheter muligheten til å ivareta helheten i transportsystemet.

Arbeidsgruppens rapport inneholder flere gode forslag til tiltak til hvordan disse prosessene kan skje raskere og mer effektivt. Rapporten peker blant annet på at arbeidet med kommunedelplan er mest tidkrevende. Flere av forslagene går i retning av å gi staten større frihet til å gjennomføre planarbeidet når vi står overfor prosjekter med stor nasjonal eller regional betydning. Vi støtter derfor forslagene om å gi videre fullmakter for staten i planprosessene. Det bør settes tydelige og forpliktende mål for samlet tidsbruk i planleggingsprosessene, slik arbeidsgruppen foreslår.

Virke mener at mer langsiktige, forutsigbare finansieringsopplegg for store infrastrukturprosjekter med sikte på raskere, mer teknisk rasjonell og dermed mer økonomisk gjennomføring, bør bli hovedregelen for arbeidet med større infrastrukturinvesteringer.

Virke forstår det slik at kortsiktigheten i den "norske" budsjettfinansieringsmodellen for samferdselsinvesteringer, har gjort det mindre interessant for store internasjonale entreprenører med god gjennomføringsevne å legge opp til langsiktig tilstedeværelse i det norske markedet med utstyr og kompetent personell.

Det kan blant annet derfor være aktuelt med alternativer til direkte statlig finansiering. Målet med alternative finansieringsopplegg behøver ikke kun være rimeligere finansiering krone for krone, men større forutsigbarhet og større fleksibilitet for transportmyndigheter og utbyggere. Økt innslag av offentlig-privat samarbeid (OPS) er en av flere mulige tilnærminger for å få dette til. Alternative finansieringsopplegg vil også kunne gjøre planleggingsprosessen raskere og mer forutsigbar.

Nærmere om vegsektoren

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

Virke har deltatt på Samferdselsdepartementets dialogmøter med næringslivet i forbindelse med NTP-arbeidet. Vi er på samme måte som øvrige næringsaktører enig i at utvikling av stamvegnettet, spesielt rute 3, 4, 5, 6, og 7 må prioriteres.

Vi har forståelse for at det må settes av betydelige midler til drift og vedlikehold av vegstrukturen. Hva gjelder nye investeringer, bør de skje i henhold til en høy planramme. Fagetatenes vektlegging av større prosjekter for sammenhengende utbygging synes åpenbart riktig.

Bygging av ny Ring 4 i Oslo-området (Drammen – Hønefoss – Gardermoen) er nødvendig grep for å gi kapasitetsmessig avlastning av trafikken på dagens ringveier, på E18 og tunnelene i sentrum. Sammen med ny Rv 2 fra Kløfta til Kongsvinger vil dette gi en sterkt forbedret forbindelse til Sverige.

Arbeidet med nytt løp for Oslofjordtunnelen mellom Drøbak og Hurum bør få høy prioritet i NTP 2014-2023. Både kapasitetsvurderinger og trafiksikkerhetshensyn taler for dette. Tunnelen har av sikkerhetshensyn i lengre tid vært stengt for tyngre kjøretøy. Tunnelen var belastet opp mot kapasitetsgrensen før stengningen. Det bør samtidig legges opp til

nødvendig kapasitet i tilkomstveiene på begge sider av fjorden. Det bør legges et helhetlig perspektiv på tunnelens rolle som tverrforbindelse for all aktuell trafikk over denne delen av Oslofjorden.

Arbeidet med utredning av ny fast forbindelse (for vei og evtnt jernbane) mellom Moss og Horten, bør utredes med høy prioritet slik at planer for gjennomføring kan foreligge i løpet av planperioden. Utredningsarbeidet bør skje med utgangspunkt i at nytt løp 2 i Oslofjordtunnelen blir realisert i planperioden.

Nærmere om kollektivtransport

Av miljøhensyn og hensyn til manglende areal rundt de store byene, er det helt nødvendig å håndtere store deler av trafikkveksten i de store byene gjennom utbygging av kollektivtransport. Det krever et helhetlig perspektiv, hvor også veisystemene i større grad må innrettes mot å håndtere økning i kollektivtransporten. Busstransport er i mange tilfeller den mest fleksible formen for kollektivtransport, og i påvente av større kapasitet i jernbanenettet er det buss som vil måtte stå for den største veksten. Derfor må man gjennomføre kapasitetsøkende investeringer i vegsektoren som bedrer fremkommeligheten for bussruter.

En helhetlig satsing må skje på tvers av fylkes- og kommunegrenser. Det er utfordringer knyttet til koordinering og etablering av fylkeskryssende kollektivtransport, særlig når det gjelder andre transportformer enn tog. Med stadig lengre pendlerreiser og større tilbud av ekspressbuss på viktige strekninger, vil denne utfordringen øke. I et slikt perspektiv må staten ta større ansvar for utbygging av infrastruktur til kollektivtransport. Virke mener det bør legges opp til en særskilt statlig budsjettpost for kollektivsatsing utenom jernbane i de største byene. Den bør inneholde vesentlig større midler enn det er aktuelt å legge til de største byene fra belønningsordningen.

Belønningsordningen er en insentivorientert ordning som i dag bare gir de mellomstore byene noe mer enn en begrenset pott til finansiering av lokale tiltak. For de største byområdene er det tiltak i en helt annen størrelsesorden som må til. Virke er positiv til at belønningsordningen styrkes og utvides til å gjelde fylker (evnt Oslovegionen), slik at det stimuleres til en helhetlig satsing på kollektivtransport.

Bybanen i Bergen bør utvides slik det er foreslått i etatenes planforslag. De store utfordringene med lokal luftkvalitet i Bergen gjør det særlig viktig å satse på miljøvennlige transportformer.

Det er store økonomiske utfordringer hva gjelder kollektivbetjening av storbyenes omland. Det er også vanskeligheter knyttet til å bruke parkeringsbestemmelser til å fremme økt kollektivbruk og reduserte arbeidsreiser med bil i slike områder. Mer tynt befolkede områder er vanskeligere å betjene med gode kollektivløsninger.

Virke mener det vil være regningsssvarende med et *nytt skattefradrag* som belønner arbeidsgivere som tar samfunnsansvar hva gjelder "subsidierte" kollektivreiser for sine ansatte, som premierer ansatte med 2+ i bilen til og fra jobb (car-sharing /car-pool-ordninger) eller generelt ikke benytter personbil ved arbeidsreiser (cash-out).

Jernbane

Jernbaneverket leverte tidligere i vinter en konseptvalgutredning for InterCity-forbindelsene rundt hovedstaden⁶. Siden det er vanskelig å finne areal til å bygge ut vegkapasitet rundt Oslo for å møte trafikkveksten, vil en jernbanesatsing være helt nødvendig for å løse transportutfordringene. Betydelige reisetidsreduksjoner (30-40 min på strekningene til Hamar, Tønsberg og Halden) er et av de viktigste argumentene for en slik utbygging. Det er gledelig at Regjeringen i klimameldingen har lovet å tidfeste utbyggingen av InterCity-triangelet. Dette følges også opp gjennom klimaforliket. Vi mener at fristen må settes til utgangen av kommende NTP-periode, dvs. 2023.

Vi mener at InterCity-triangelet er det viktigste større jernbaneprosjektet nå. Departementet bør ikke prioritere ytterligere arbeid med lyntog i Norge. Problemstillingen er grundig utredet av kompetente miljøer. Den siste lyntogutredningen⁷ viser hvor lite aktuelt, både økonomisk og teknisk lyntog er i Norge.

Vare- og godstransporten har behov for mer effektive terminaler

Punktligheten og tidseffektiviteten i jernbanesegmentet må bedres vesentlig for å kunne avlaste vegbasert vare- og godstransport. Etatene mener mer konsentrerte godsstrømmer vil øke effektiviteten og redusere kostnadene. Alnabru-terminalen er viktig slik sett.

Man bør imidlertid også få på plass en avlastende terminalstruktur utenfor hovedstadsområdets randsoner, slik at Alnabru-terminalen og transportsystemet der ikke belastes unødige i lys av forventet vekst i godstransporten.

Virke forstår på bakgrunn av tilbakemeldinger fra våre medlemmer, at havnestrukturen på begge sider av Oslofjorden, ikke minst på vestsiden fra og med Grenlandsområdet kan utnyttes bedre. Havnestrukturen og oppbygging av nye terminalområder til avlastning for Alnabru-terminalen, bør ses i sammenheng.

Miljø, teknologisk utvikling og transport

Utslipp fra transportsektoren utgjorde 32 prosent av alle klimagassutslipp i Norge i 2010. Vegtrafikken står for store deler av utslippene av NOx og svevestøv i de store byene. Målsettingene fra Regjeringen på dette området er store, noe som også gjenspeiles i klimameldingen og klimaforliket. Målet om reduserte utslipp fra personbiltrafikken, kan ikke begrenses til tiltak i storbyområdene. Nasjonal Transportplan bør derfor inneholde grep for å vri mest mulig slik trafikk over på miljøvennlige transportformer.

Virke mener at Regjeringens målsetting om betydelig reduserte utslipp av klimagasser fra vegtransporten må følges opp med en vesentlig sterkere avgiftsmessig favorisering av kjøretøy som er energi-økonomiske og har en gunstig miljøprofil for øvrig.

⁶ KVV IC 16. februar 2012. Jernbaneverket

⁷ Høyhastighetsutredningen 2010-2012. Oppsummeringen av arbeidet i fase 2. Jernbaneverket

Virke er generelt positiv til en avgiftsomlegging til fordel for mer energiokonomiske kjøretøy og andre transportmidler. Det er i denne forbindelsen aktuelt å vise til Klimaforliket ⁸.

Hva gjelder sammenhengen mellom energi-økonomi, avgasskvalitet, andre miljøhensyn og behovet for vegkapasitet, er miljøgunstige kjøretøy om lag like arealkrevende i drift på veg og ved parkering. Miljøgevinstene ved en raskere innfasing av miljøgunstige kjøretøy vil antakelig være størst i storbyområdene, men samtidig slik at man lokalt ikke vil oppleve redusert press på kapasiteten i vegsystemene.

Virke har vanskelig for å forstå hvorfor fagetatene er tilbakeholdne med mer konkrete vurderinger om hvordan den teknologiske utviklingen vil prege transportsektoren mot 2023, når man samtidig tror at den teknologiske utviklingen faktisk vil få stor betydning.

Hva gjelder utviklingen i transportteknologi for veg, bane, sjø og lufttransport leverte Statens vegvesen så sent som i mars 2010 en sektoranalyse for transport i forbindelse med Klimakur 2020. Denne inneholder en systematisk gjennomgang av aktuelle teknologier som det burde vært naturlig å bygge videre på i arbeidet med NTP.

Det er ellers liten tvil om at ITS, som allerede er en integrert del av mange systemer, vil vokse i betydning for ulike former for trafikkstyring og påvirkning av trafikantatferd. Dette bør være et satsingsområde i NTP 2014-2023.

Behov for økt kompetanse om reiselivsnæringens behov

Reiselivet har særlige behov knyttet til fremkommelighet og kapasitet i ulike deler av året. Det henger blant annet sammen med at mange reiselivsbedrifter er lokalisert utenfor sentrale strøk og utenfor stamvegnettet.

Virke mener Samferdselsdepartementet og transportetatene bør øke sin kompetanse om næringen og involvere reiselivsnæringens kompetansemiljøer mer aktivt i samferdselsplanleggingen. Både Samferdselsdepartementet og de relevante transportetatene må ha ansatte som har særlig kompetanse på turiststrømmene, reiselivets bruk av infrastrukturen og de norske reiselivsaktørenes samferdselsbehov.

Et godt eksempel på hvor viktig det er at tiltak for reiselivet er koordinert og at samferdselsmyndighetene får reiselivskompetanse, er håndteringen av cruisetrafikk og gruppeturister i Osloområdet. Oslo er den viktigste innfallsporten for utenlandske turister. En tredel av alle turister som ankommer Norge passerer gjennom Osloområdet. Det brukes store ressurser på reklame og annen profilering. Antall ankomster øker.

Samtidig er en viktig detalj som tilstrekkelig turbussparkering ikke ivaretatt. Manglende turbussparkering rundt Operaen og andre sentrale turistmål er en utfordring. Dårlig tilgjengelighet for turbusser gjør det norske reiselivsproduktet mindre attraktivt. Nærings- og handelsdepartementets rapport om cruisenæringen i Norge, viser at turistene, både cruiseturistene og rundreiseturister, legger igjen mindre penger når de ikke har tilgang til handel, kultur og andre aktuelle tilbud.

⁸ Jf Energi og miljøkomiteens tilrådning om norsk klimapolitikk, pkt XV.

Reiselivsnæringen vil kunne øke sin lønnsomhet og omsetning vesentlig gjennom bedre tilgjengelighet, bedre skilting og langt bedre koordinering av kollektivtilbud, rutetider mv. Slik informasjon om det offentlige transport- og infrastrukturtilbudet må foreligge på et mye tidligere tidspunkt enn det gjør i dag, slik at det blir i samsvar med tur- og reiseoperatørens planleggingshorisont. Det er positivt at dette er omtalt i forslaget til NTP. Vi viser også til behandlingen av temaet i regjeringens reiselivsstrategi.

Et eksempel på reiselivets utfordringer knyttet til planlegging og rutetider er Sogn og Fjordane fylkeskommunes avtale med ny operatør for båtrutene på Sognefjorden. Så sent som i april, med høysesongen nært forestående, var det fortsatt usikkerhet om rutetabellen for sommeren. Slike forhold skaper store problemer for planleggingen hos reiseoperatørene.

Sentrale reiselivsdestinasjoner opplever i dag unødig forkortet sesong eller redusert tilgjengelighet som kunne vært avhjulpet gjennom forsering av prosjekter knyttet til utbedring av flaskehals, samt brøyting og utvidet ferjetilbud for å forlenge sesongen. Her må næringen høres på hvilke konkrete utfordringer de møter. Dette er til en viss grad reflektert i fagetatens forslag til NTP.

Virke støtter satsingen på nasjonale turistveger. Virke mener Nærings- og handelsdepartementet og Innovasjon Norge, sammen med Samferdselsdepartementet, og sentrale reiselivsaktører, bør intensivere samarbeidet for å realisere de mulighetene turistvegprosjektet kan gi norsk reiseliv.

Oppsummering

Fagetatens innspill til NTP inneholder informasjon som på en tydelig måte understreker behovet for et sterkt statlig ansvar for styrket innsats i samferdselssektoren. Vi er enige med fagetatene om at hovedutfordringene framover vil være knyttet til utviklingen i de største byområdene og at et vesentlig sterkere innslag av statlig finansiering til fordel for kollektivsatsing er helt nødvendig.

Vi kan imidlertid som arbeidsgiver- og næringsorganisasjon ikke la være å påpeke den reelle bekymringen som våre medlemmer opplever og som fagetatene ikke har gått nærmere inn på, nemlig utfordringene knyttet til næringstransportens framkommelighet i de største byområdene.

Det er ikke minst i et slikt perspektiv, departementet bør gå gjennom det faglige grunnlaget til fagetatene og legge opp til en bredere tilnærming hvor man også prioriterer avlastingsveger og sambruksfelt for å fange opp den veksten i person- og næringstrafikken som kollektivtrafikk, gåing og sykling ikke vil klare å ta alene.

Vennlig hilsen

Hovedorganisasjonen Virke

Harald Jachwitz Andersen
Direktør

Morten Sandberg
Fagsjef