

Vår dato 27.06.2012  
Deres dato  
Vår referanse Erling Sæther  
Deres referanse

Samferdselsdepartementet  
postmottak@sd.dep.no

Oslo 22. juni 2012

## **Høring - Etatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023**

NHO Logistikk og Transport (NHO LT), (tidligere Logistikk og Transportindustriens Landsforening (LTL)) oversender med dette vår uttalelse til etatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023

### **Oppsummering**

Sett fra logistikknæringens synspunkt anbefales at regjeringen prioriterer følgende områder i sin Stortingsmelding om Nasjonal Transportplan:

1. For å effektivisere fremdriften i utbygging av riksveger og jernbane med tilhørende godsterminaler, bør det åpnes for andre planleggingsformer og alternative finansieringsmodeller. Et konkret eksempel er gitt i vårt vedlagte forslag til løsning for Alnabruterminalen. En slik måte å organisere større utbyggingsprosjekter på kan med fordel benyttes på flere områder.
2. For å oppnå en endring i transportmiddelfordelingen i favør av gods på bane, bør planen romme en godstransportstrategi for bane. Planen, slik den er fremlagt, rommer ikke både en omfattende persontransportsatsing og en godssatsing.
3. Fortsatt er store deler av riksvegnettet under akseptabel standard. Vi har i vårt forslag pekt på hvilke ruter og helhetlige korridorer som bør prioriteres.
4. Som følge av forslagene oppsummert i punktene 1-3 ovenfor, bør planrammen økes til +65%
5. For å stimulere til mer bruk av sjøtransport har vi utviklet et forslag til en nærskipfartstrategi sammen med andre samarbeidspartnere som inneholder konkrete forslag regjeringen anbefales å innarbeide i meldingen.
6. For å bedre fremkommeligheten for næringslivets transporter i byene, ber vi om at kollektivtrafikksatsing i de største byene suppleres med tiltak som ligger utenfor NTP-området tradisjonelle myndighetsområde. Etatene peker selv på manglende mandat og kompetanse innenfor rammeoverføringer til kommunal og regionalsektoren, avgiftsområdet, rushtidsavgifter og perkeringsvirkemidler. Dette bør regjeringen ta hensyn til i sin melding. Regjeringen bør også innarbeide mer

forpliktende bestemmelser i plan- og bygningslovens forskrifter når det gjelder bygging og ombygging av varemottak for å sikre bedre HMS-forhold hos mange tusen sjåførere som distribuerer varer.

7. For å oppnå vesentlig mindre miljøutslipp fra transportsektoren, bør det klargjøres i Stortingsmeldingen at det såkalte klimafondet besluttet av Stortinget i forbindelse med behandlingen av klimameldingen også skal omfatte transportsektoren. Det finnes et stort utnyttet potensiale for utslippsreduksjoner fra tunge kjøretøyer. Disse står for nesten 40% av landets utslipp fra landtransportsektoren.

## **Godsstrategi for jernbane– alternative utbyggingsformer**

### **Alnabruterminalen**

I Norge er det over tid bygget opp store og stabile markedsandeler for gods på tog langs hovedkorridorene mellom Oslo og Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø og Narvik. Dette skyldes gode grep, både politisk og markedsmessig i 70 og 80 årene. Navet i dette godstransport-systemet er terminalen på Alnabru.

Etter 12 års planlegging fra 2000 og frem til nå foreligger det en hovedplan for ny Alnabruterminal med et kostnadsestimert på 10,5 milliarder for gjennomføring av første byggetrinn. Planprosessen og stadig økende kostnadsestimater inngir ikke tillit.

Nåværende anlegg på Alnabru har en levetid på deler av utstyret/sikkerhetsanlegget som varer frem til 2019. Dette utstyret kan i følge JBV ikke vedlikeholdes/driftes pga. alder og mangel på deler/utstyrskomponenter.

Dersom Alnabruterminalen må stenges, vil all godstrafikk måtte overføres til lastebil. Dette vil medføre et økt trafikkarbeid med tunge kjøretøyer på ca. 300 millioner km pr. år fra 2019 og utover, noe som vil skape uholdbare situasjoner i form av dårligere trafiksikkerhet, økte Co2 utslipp, m.m. i tillegg til køer, økte transportkostnader og andre ulemper.

Arbeidet med ny Alnabruterminal og utbedring av flaskehalsen i det totale godstransportssystemet på bane må derfor starte nå og med stor kraft. Det foreslås at dette arbeidet gjennomføres av et eksternt prosjektmiljø, og at det forankres til en tung styringsgruppe med nødvendige fullmakter. Dette prosjektarbeidet bør starte nå og leveres slik at byggestart for Alnabruterminalen og andre flaskehalsen på banesiden for godstransport kan påbegynnes ved årsskiftet 2014/2015. Med en slik byggestart og optimal gjennomføring og tidsplan for prosjektet, kan nye Alnabruterminalen stå ferdig ved årsskiftet 2019/2010.

Vi har engasjert Bjørn Sund fra firmaet Advansia til å utarbeide et notat vedr Alnabruterminalen som følger i vedlegg 1.

Alnabru kan ikke ses adskilt fra jernbanenettet for øvrig eller øvrige hovedterminaler. Derfor er det i Bjørn Sunds skisse tatt til orde for en systemanalyse som omfatter godsbanenettet og andre terminaler.

### **Godsterminaler i Bergen og Trondheim**

Godsterminalene i Trondheim og Bergen er omtalt i planforslaget, men begge terminalene er skjøvet ut i tid til etter 2023. I stedet er det foreslått en bevilgning til opprusting på hhv 260 mill og 600 mill kroner for de gamle terminalene. Etter vår mening må det stilles spørsmål om dette er feil bruk av ressurser, dvs et beløp på nærmere en mrd kroner for opprusting av terminaler som likevel skal legges ned og flyttes. Vi foreslår at regjeringen vedtar en lokalisering for ny terminal i Trondheimsregionen i tråd med JBV's forslag og starter planleggingen umiddelbart. Intermodaliteten med sjø kan etter vår mening ivaretas i et samspill med Orkanger Havn.

I Bergen synes de fleste faglige vurderinger å gå i retning av en intermodal havn på Flesland. Dette støttes av Hordaland fylkesting. Vi mener at de 600 mill kroner som er avsatt til oppgradering på Nygårdstangen bør inngå i hovedfinansiering av ny jernbaneterminal på Flesland med oppstart i perioden 2018-2024 slik det også er prioritert i NHOs Samferdselsløftet.

### **Tiltak for å gjenopprette tillit til gods på jernbane**

Faste beslutninger knyttet til utbygging av infrastrukturen må fungere sammen med snarlige avhjelpende tiltak for å styrke tilliten til jernbane som godstransportalternativ.

I løpet av de to siste årene er det dessverre flyttet 1 mill tonn gods fra bane til veg på grunn av sviktende pålitelighet i jernbanenettet. NH OLT sammen med andre aktører har foreslått midlertidig avhjelp når driftsavvik er store. Samferdselsministeren har flere ganger uttalt at staten vurderer slike tiltak. Departementets policy-utvalg "Jernbanegruppa" har uttalt det samme. Etter et års vurdering må det forventes at det kommer en positiv avgjørelse lenge før, men senest ved stortingsmeldingens fremleggelse.

### **Finansieringsordninger**

En svakhet ved det fremlagte NTP-forslaget er at det ikke er foreslått alternative finansieringsordninger. Antakelig oppfattet etatene at det ligger utenfor deres mandat til tross for at det var gitt frihet til å beskrive større strategiske satsinger. I stedet nøyer etatene seg med å forutsette at finansieringen må bli forutsigbar og at planleggingen må bli mer effektiv.

Vi er usikre på om regjeringen nå arbeider med finansieringssiden. Dette bør gjøres slik at det fremkommer forslag til stortingsbeslutninger om dette ved fremleggelse av stortingsmeldingen. Vi mener etatene burde fått dette utredningsoppdraget allerede i mandatet.

Nylig uttalte finansministeren at regjeringen legger opp til flerårlig budsjettering for større prosjekter. Dette er et stykke på rett veg. Kombinert med eksempelvis organiseringen av Alnabruutbyggingen slik vi har foreslått ovenfor, vil dette kunne fungere.

Alternativt kan det gjøres slik regjeringen foreslo og Stortinget vedtok ved utbyggingen av Oslo Hovedflyplass; beslutte en tidsplan, et mandat, en finansieringsfullmakt og gi et utbyggingsselskap fullmakt til å trekke på likviditet i Norges bank i tråd med finansieringsfullmakten.

En slik prosjektfinansiering bør kunne gjøres på følgende prosjekter:

<b>Knutepunkter for gods:</b>	Alnabru godsterminal ferdigstilt før 2020
Bergen godsterminal, påbeynt i perioden	Tondheim godsterminal, ferdigstilt i perioden
<b>Jernbane:</b>	Intercityutbyggingen på Østlandet
<b>Vegprosjekter</b>	E18 Vestkorridoren fra Oslo
E18 Tvedestrand-Arendal	E39 Rogfast
E39 Svegatjørn-Rådal	E39 Nyborg-Klauveneset /Hordfast
E39 Hordfast	E6 Kolomoen-Lillehammer
E39 Lavik-Møre grense	E6 Oppland grense- Jagtøen.

### **Planleggingsprosesser**

NHOs samferdselsløftet gir gode anbefalinger for effektivisering av planprosesser, blant annet gjennom økt innslag av statlig regulering, utvidet bruk av eksterne

prosjektlederorganisasjoner, en styrking av bestillerkompetansen i det offentlige apparatet samt mer bruk av funksjonskontrakter med klare bestillinger på utbygging og drift av anlegg. Et eksempel på slik organisering er gitt for utbyggingsorganisasjonen for Alnabruterminalen, se vedlegg 1.

## Riksvegnettet

En statlig ambisjon om å sette stamnettet for bane og veg i god stand på 20 år, krever en økt ramme i forhold til referansealternativet på 65%. NHO bar på basis av en slik ambisjon stilt opp prioriteringene på riksvegnettet slik som tabellen viser. NHOLT har deltatt i arbeidet og støtter denne.

Korridor	Oppstart 2014-2017	Oppstart 2018-2023
<b>1 Oslo-Svinesund/Kornsjø</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>E18 Mosseveien</li> </ul>
<b>2 Oslo-Ørje/Magnor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E18 Vinterbro-Østfold grense</li> <li>Rv2 Slomarka-Nybakk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E18 Riksgrensen-Ørje</li> </ul>
<b>3 Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E18 Vestkorridoren</li> <li>E18 Bommestad-Sky</li> <li>E18 Rugtveit-Dørdal</li> <li>E18 Tvedestrand-Arendal</li> <li>E39 Ålgård - Sandved</li> <li>E39 Eiganestunnelen</li> <li>E39 Smiene-Harestad</li> <li>Rv 23 Dagslet – Linnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ny Oslofjordforbindelse</li> <li>E18 Langangen-Rugtveit</li> <li>E39 Gartnerløkka – Søgne</li> <li>E39 Søgne - Ålgård</li> </ul>
<b>4 Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E39 Rogfast</li> <li>E39 Sveгатjørn - Rådal</li> <li>E39 Nyborg-Klauvaneset</li> <li>E39 Lavik - Møre grense</li> <li>E39 Bretna-Klettelva-Hestneset</li> <li>Rv 555 fra E39 Sotra-sambandet</li> <li>E 39 Vikanes – Romarheim bru</li> <li>Rv 15 Strynefjellet</li> <li>E39 Bettna-Vinjeøra</li> <li>E 136 Breivika – Lerstad</li> <li>E 39 Lønset – Hjelset</li> <li>Rv 70 Ny innfartsvei til Kristiansund</li> <li>Rv 70 Tingvoll - Meisingset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E39 Arsvågen-Aksdal</li> <li>E39 Runaskaret</li> <li>E39 Vikeså</li> <li>E39 Arna-tunnelen/ringvei øst</li> <li>E39 Hordfast</li> <li>Sula fjorden (Hafast)</li> <li>Romsdalsfjorden (Møreaksen)</li> <li></li> <li>E136 Flatmark – Monge - Marstein</li> <li>E39 Halsafjorden</li> </ul>
<b>5. Oslo-Bergen/Haugesund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E134 Damåsen-Saggrenda</li> <li>E16 Sandvika-Skaret</li> <li>E16 Skaret - Rørvik</li> <li>E134 Haukelifjell</li> <li>Rv 52 Hemsedalsfjellet</li> <li>E134 Stordalstunnelen</li> <li>E134 Haugesund-Etne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E16 Rørvik-Hønefoss</li> <li>Rv 7 Svenkerud – Gol</li> <li></li> <li>Rv 35 Hokksund - Jevnaker</li> <li>Rv 7 Hardangervidda</li> </ul>

<b>6 Oslo-Trondheim</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E6 Kolomoen-Lillehammer nord</li> <li>• Rv4 Gjøvik Nord - Mjøsbrua</li> <li>• E6 Sør (E6 Oppland Grense – Jaktøyen i Trondheim, samt RV 3 Hedemark – Ulsberg)Trøndelag)</li> <li>• E 14 Oppgradering inkl Forra Bru</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E6 Lillehammer-Otta</li> </ul>
<b>7 Trondheim-Bodø</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E6 Steinkjer – Trondheim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E6 for øvrig gjennom Nordland</li> </ul>
<b>8 Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rv77/E6 Sørelv-Borkamo</li> <li>• E6 Hålogalandsbrua</li> <li>• E8 Skibotn-finskegrensen</li> <li>• Rv 83/E10/Rv 85 Utbedring av veinett Harstad - Sortland via Tjeldsund bru</li> <li>• E6 - ny innfartsåre til Alta</li> <li>• E6 Tana bru</li> <li>• E69 Skarvberg tunnelen</li> <li>• Rv 94 Skaidi – Hammerfest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E6 for øvrig gjennom Nordland</li> <li>• E6 for øvrig gjennom Finnmark</li> <li>• E6 fra Skibotn-grense Finnmark – oppgradering</li> </ul>

Vi vil i tillegg fremheve behovet for knutepunkt investeringer for intermodal transport bil/bane/sjø slik disse fremkommer i Samferdselsløftet. Her fremgår at Alnabruterminalen må utbygges i første halvpart av planperioden. Det fremgår også at nye godsterminaler for Bergen og Trondheim må utbygges sist i perioden. For øvrig er det listet opp behov for bedre vegtilknytning til en rekke havner.

Kategori	Oppstart 2014-2017	Oppstart 2018-2023
<b>Knutepunkter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alnabru godsterminal m/tilknytningsveger</li> <li>• RV 40 Larvik Havn – E18</li> <li>• Veg Risavika Havn-E39/Ganddal godsterminal</li> <li>• Veg Risavika Havn-E39/Rogfast (nord)</li> <li>• Godsterminal Drammen</li> <li>• Kristiansand havn – med tilknytningsveier og jernbane</li> <li>• Tilknytningsvei mellom Borg havn – E6</li> <li>• Tilknytningsvei til Grenland havn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nytt logistikk-knutepunkt i Trondheim</li> <li>• Ny jernbaneterminal i Bergensregionen</li> </ul>

### Nærskipsfartstrategi – mål: 5 mill tonn.

I planforslaget pekes det på behovet for å ta sjøen i bruk for å overta en stor del av godstransportveksten. Virkemidlene mangler, men flere av forslagene i planens side 33 og 35 inspirerer til å bidra med faglig funderte løsninger fordi det inviteres til dette. En styringsgruppe og tilhørende arbeidsgruppe som representerer Norges rederiforbund,

Fraktesfartøyenes Rederiforening, Norsk Havneforening, KS Bedrift havn, NHO Sjøfart, Maritimt Forum, Norsk Skipsmegler Forbund og NHO Logistikk og Transport har etter at planforslaget ble fremlagt utarbeidet forslag til en nærskipfartsstrategi med konkrete virkemidler og med målsetting om å overføre 5 mill tonn gods fra veg til sjø. I så fall vil et slik sjøtransportvolum tilsvare det volum som går på bane i dag.

Vi har forsøkt å legge vekt på at en nærskipfartsstrategi må være et samarbeid mellom offentlige myndigheter og næringsaktørene.

Oppsummert er de viktigste virkemidlene gjengitt i nedenstående tabell. Hele strategien er vedlagt i vedlegg 2.

Aktør	Tiltak	Mål	Virkning
<b>Staten</b>	Øke planressursene og utvide mandatet til Kystverket for planlegging av langsiktig havnestruktur, infrastrukturtiltak og tilførselsruter i samarbeid med kommunene. Bidra med insentivordninger for regionalisering av havner.	Spesialisering og konsentrasjon av transportvolum.	Effektivisering og konsentrasjon om godsvolumer. Reduserte kostnader.
<b>Staten</b>	Kartlegging av overføringspotensialet: Gjennomføre en varestrømsanalyse sammen med markedsaktørene som gir faktagrunnlag for valg av transportkorridorer sjøveien.	Overføre deler av veibasert varetransport til sjøtransport	Miljøgevinst, mindre trengsel langs veiene.  Økt kunnskapsnivå om overføringspotensialet.
<b>Staten</b>	Redusere sjøtransportens samlede avgiftstrykk.	Overføre last fra vei til sjø.	Styrking av sjøtransportens konkurransevne sammenliknet med andre transportformer.
<b>Staten</b>	Lostjenesten: Skille forvaltning og drift, utvide ordningen med farledsbevis, effektivisering og mindre grad av brukerfinansiering, opprette en landsdekkende trafikkentral og losformidlingssentral, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten, forbedring av fyr og merkesystem, bedre ressursutnyttelse og flytting av losbordingsfelter.	En mer effektiv og moderne lostjeneste som ivaretar sikkerheten til sjøs og verner om miljøet.	Mer effektiv trafikkavvikling til sjøs, eksempelvis redusert ventetid på los.  Mer målrettet og effektiv bruk av losressursene.  Styrke sjøtransportens konkurransekraft i forhold til veitransport.
<b>Staten</b>	Arbeide for et internasjonalt klimafond eller et nasjonalt, konkurransenøytralt fond, bidra til å introdusere alternative drivstofftyper i sjøfarten, stimulere til økt bruk av landstrøm.	Omstille sjøflåten til mer miljøvennlig drift.	Redusert global og lokal forurensing.
<b>Staten</b>	Stimulere til flåtefornyelse gjennom å etablere en toppfinansieringsordning gjennom Eksportkreditt Norge AS	Fornyelse av kystflåten. Utvikling av skip i	Reduserte klimautslipp.

	uavhengig av flagg. GIEK bør kunne stille med tilsvarende garantier. Økte avskrivingssetter. Tilskudd til kondemnering av gamle skip. FoU-tiltak gjennom Forskningsrådet og Innovasjon Norge.	tråd med markedets krav.	Styrking av sjøtransportens konkurranseevne.
<b>Staten</b>	Introdusere en konkret insentivordning for overføring av last i tråd med forslagene fremmet av transportetatene.	Overføre last fra vei til sjø.	Styrke sjøtransportens konkurranseevne.
<b>Staten</b>	Fremme miljøvennlig transport, for eksempel sjøtransport, gjennom offentlige innkjøp av transporttjenester.	Benytte offentlige myndigheters innkjøpsmakt til å fremme miljøvennlige transportformer.	Overgang til miljøvennlige transportformer.
<b>Rederiene</b>	Delta aktivt i arbeidet med en statlig initiert prosess for kartlegging av overføringspotensialet som vil bidra til økt faktagrunnlag for valg av transportkorridorer sjøveien.	Overføre last fra vei til sjø.	Miljøgevinst, mindre trengsel langs veiene.  Økt kunnskapsnivå om overføringspotensialet.
<b>Rederiene</b>	Utvikle dør-dør løsninger for import, eksport og nasjonal last med faste regulære linjer og høy punktlighet.	Tilby totale verdikjeder til vareeiere og speditører.	Utvikle standard sjøtransportprodukter for Europa-last og nasjonal last.
<b>Rederiene</b>	Flåtefornyelse i tråd med markedets behov.	Utvikle kvalitet og regularitet for sjøtransport.	Øke valgmulighetene for vareeiere og speditører.
<b>Havnene og terminalene</b>	Delta aktivt i arbeidet med en statlig initiert varestrømsanalyse som grunnlag for spesialisering av havnedrift og containerhavner.	Spesialisering og effektiv drift.	Utvikle transportruter.
<b>Havnene og terminalene</b>	Effektivisering av driften, kontinuerlig drift for lasting og lossing i havnene.	Reduserte priser, effektivisering.	Økt konkurransekraft.
<b>Havnene og terminalene</b>	Utvikle tilleggstjenester og markedsorientering av tilbud og priser.	Mer produktutvikling.	Øke havnenes konkurransekraft
<b>Vareeierne</b>	Delta aktivt i kartleggingsarbeidet initiert av staten, beskrive forutsetningene for overføring av last til sjøtransport.	Utvikle sjøbaserte løsninger for import, eksport og innenlands distribusjon.	Andel av lasten flyttes til sjø.
<b>Speditører og samlastere</b>	Utvikle "grønne" transportløsninger for sjøtransport i/til og fra Europa og nasjonalt på linje med gjennomprøvede løsninger som finnes for jernbane, fly og veitransport.	Produktutvikling	"Grønne" transporttilbud til/fra og i Norge.

## Utfordringer i byene

### Varemottak og gatebruksplaner

NHO LT vil fremheve viktigheten av å betrakte vareforsyning og godsdistribusjon i byene som like viktig som kollektivtrafikk. Distribusjonen i Norge betjenes av ca 9000 sjøførere, omtrent det samme antallet som betjener landets busser. Å drive varelevering, særlig i byene, er meget utfordrende rent fysisk. Det bør derfor legges vekt på å utvikle næringsvennlige gatebruksplaner og leveringsforhold som reduserer slitasjen sjåførene blir utsatt for. Dette kan gjøres ved å innføre mer forpliktende bestemmelser i forskrifter til plan- og bygningsloven som stiller krav til å bygge godkjente varemottak og nye og ombygde butikker og kontorbygninger.

NHO LT, LUKS og Norges Lastebileierforbund har i samarbeid utviklet en bransjestandard for varelevering (BVL) som er en sammenstilling av alle kravene i Arbeidsmiljøloven, vegtrafikkloven og plan og bygningsloven med forskrifter som gjelder vareleveranse.

### Mer miljøvennlig varedistribusjon

Lokal forurensing i de største er et økende problem. Grensene for utslipp av NO<sub>2</sub> overstiges ofte. En vesentlig del av varedistribusjonen i disse byene foregår via et mindre antall selskaper som disponerer større bilflåter.

Eksempelvis distribuerer mindre enn 10 selskaper det meste av varene til mottakere i Oslo, Bergen og Trondheim.

I alt antas at ca 1000 distribusjonsbiler betjener de tre største byene. Bilene disponeres av et fåtall logistikselskaper. Dette gir mulighet til å innarbeide betingelser for biltype/miljøkrav til slike biler.

Siden transportbransjen er sterkt konkurranseutsatt og transportkjøperne neppe er villige til å betale mer for klimavennlig transport (klimavennlig transport ligger etter i prioritet i forhold til pris), må klimavennlig transport kunne tilbys til konkurransedyktig pris. Derfor er det behov for en fondsbasert toppfinansiering. Klimafondet bør derfor kunne benyttes i transportsektoren der en kan utvikle miljøprofiler for store bilflåter i byene.

### Kollektivtrafikk

NHOLT gir våre synspunkter på kollektivtrafikken rolle fordi den har forutsetninger for å øke fremkommeligheten for alle, også næringslivets transportere.

Til sammen har vi ca 500 mill kollektivreiser i landet av et totalt transportomfang på ca 5 mrd reiser når alle transportmidler, personbiler inklusive, regnes med.

For at kollektivtransporten skal dekke veksten i reiseomfang må bust, t-bane, trikk og tog fordoble volumet til ca 1 mrd reiser. Økningen må skje i byene. Fylkene, som i dag har ansvaret for kollektivtrafikken, makter ikke et slik løft alene. For hver ny lokalreisende med kollektivtransport vil den offentlige kostnaden være ca 10 kroner. Dette innebærer et offentlig kjøpsbehov på ca 5 mrd kroner hvis en mener alvor med at kollektivtrafikken skal ta veksten. I tillegg må avgiftspolitikken for bilbruk legges om og parkeringspolitikken i byene må bli strammere samt at rushtidsavgifter tas systematisk i bruk.

Bortsett fra NSB rår staten bare over indirekte virkemidler i kollektivtrafikken. Vi foreslår derfor to alternative forslag:

1. Enten bør tildelingskriteriene for rammetilskudd til kommunesektoren legges om og økes slik at fylkene blir i stand til å dekke sitt ansvar, eller
2. belønningsordningen som samferdselsdepartementet rår over økes i takt med behovet opp mot det nødvendige ressursbehovet og rutes gjennom denne



ordningen. Forutsetninger og regler knyttet til ordningen bør utvikles slik at den tar opp i seg alle nødvendige virkemidler, for eks byplanlegging, parkeringspolitikk, rushtidsavgifter mv. På denne måten vil staten øke sin innflytelse over et sett av virkemidler som vi vet må til for å oppnå en endret modal split.

### **Behov for sektorovergrepene virkemidler.**

Mange departementer og forskjellige forvaltningsnivåer rår over virkemidler for å oppnå en endret transportmiddelfordeling fra bil- til kollektivtrafikk og fra vegtransport til sjø- og banetransport. Dette gjelder eksempelvis:

Samferdselsdepartementet	Belønningsordningen for kollektiv bytrafikk
Regional og Kommunaldepartementet	Rammeoverføringer til fylkeskommuner og kommuner
Fiskeri- og Kystdepartementet	Virkemidler i nærskipfarten
Nærings- og Handelsdepartementet	Maritime rammebetingelser
Finansdepartementet	Avgifter i samferdselssektoren og finansieringsløsninger
Fylkeskommunene	Kollektivtrafikk
Kommunene	Arealplanlegging og parkeringspolitikk

Listen kan gjøres betydelig lengre og særlig hvis en inkluderer de underliggende etater til departementene.

Det er godt dokumentert at for å oppnå viktige mål i overføringsstrategier, må mange virkemidler fungere sammen. NTP fra 2008 omtaler behovet for samordnede tiltak. I NTP-forslaget for 2014-2023 legges det enda større vekt på saken, men det slås også fast at -"satsning på kollektivtrafikk i byene ligger utenfor de rammer som transportetatene har for arbeidet med NTP 2014-2023" (pkt 3.1.4 Virkemidler.. side 25)

-"Dette krever tiltak utenfor etatenes kompetanse og ansvarsområde" (pkt 9 Bred samfunnsanalyse... side 35)

-"Gjennomføringen forutsetter forutsigbar finansiering og effektive plan- og beslutningsprosesser" (Sammendraget side 12)

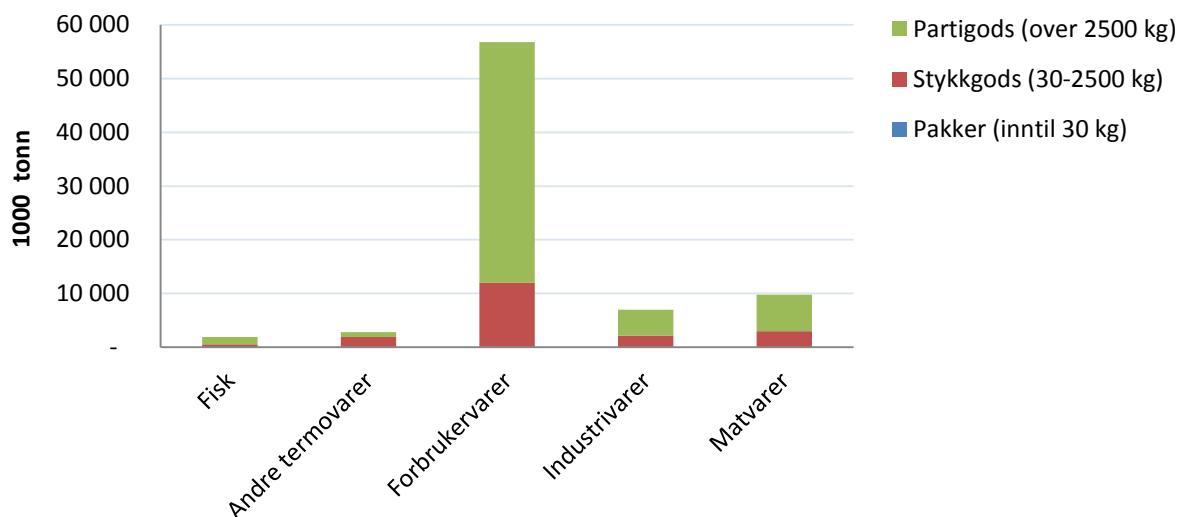
Ovenstående er den viktigste utfordringen regjeringen står ovenfor etter NHOLTs mening. Planforslaget har pekt på viktige forutsetninger som må oppfylles, men unnlatt å foreslå løsninger på viktige områder. Det må forventes at regjeringen gir svar på:

- Finansieringsordninger som sikrer ferdigstillelse av gjennomgående prosjekter til planlagt tid
- Planleggingsprosesser som øker effektiviteten i prosjektene.
- Virkemidler i godstrategien som gjenoppretter tilliten til godstransport på jernbane
- Virkemidler i nærskipfarten som bidrar til overføringsstrategier
- Virkemidler i en kollektivtransportstrategi som bidrar til endret transportmiddelfordeling

## Om NHO Logistikk og Transport (NHO LT)

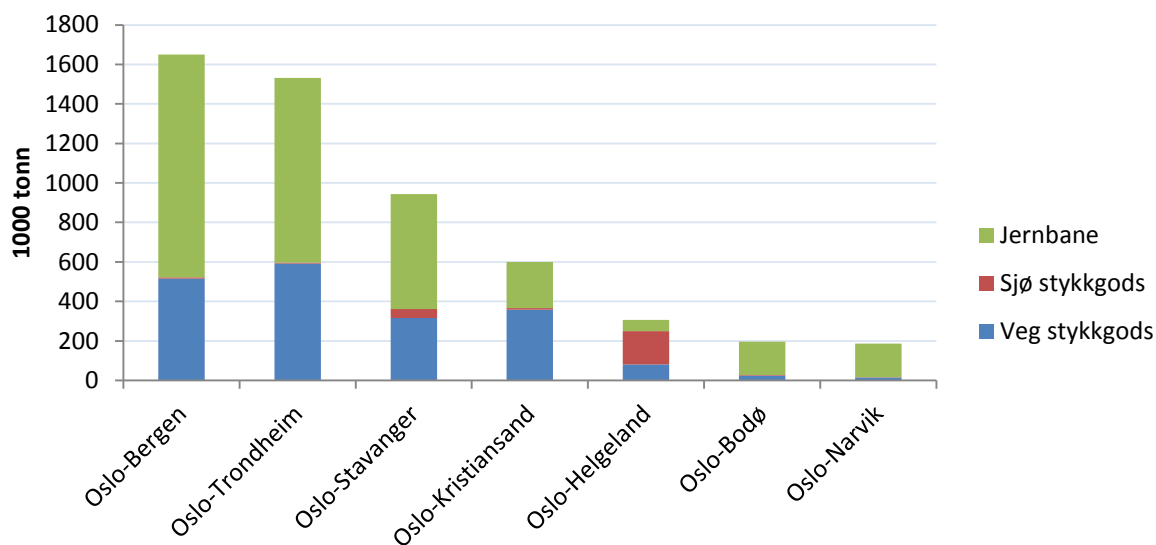
NHOLT representerer 300 logistikkforetak som står for det meste av vareforsyningen i/til/fra Norge av forbrukervarer og industrigods.

I alt flytter næringen på 78 mill tonn varer i 2010 fordelt på 66 mill forsendelser fordelt på 17 mill pakker, 41 mill stykkgodssendinger og 7,5 mill partigodssendinger.



NHOLTs bedrifter fyller godstogene i Norge og bidrar til den store markedsandelen godstog har på de korridorer det finnes togtilbud.

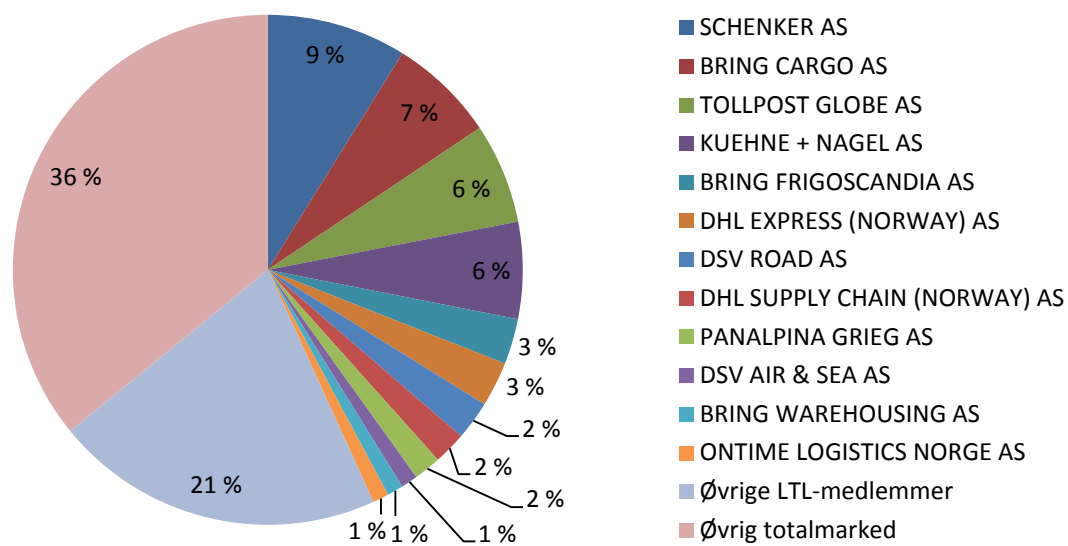
Figuren viser markedsandeler for jernbane på hovedkorridorer. (kilde TØI)



Det fremgår av figuren der det er banetilbud er jernbanens markedsandel fra 50% til 100%

Næringen omsatte i 2010 for 36,4 mrd kroner.

Figuren nedenfor viser hvordan transportmarkedet fordeler seg mellom bedriftene. Det fremgår at NHOLTs medlemsbedrifter betjener 64% av markedet. Dette fordeler seg i hovedsak på 12 større bedrifter og mange små. Det øvrige markedet betjenes av et stort antall mindre logistikkbedrifter.



NHOLT setter pris på muligheten til å bidra med sin kompetanse i arbeidet med Nasjonal Transportplan og vil selvsagt bistå ytterligere i prosessen fram til Stortingets beslutning i valgåret 2013.

Med vennlig hilsen  
NHO Logistikk og Transport

Erling Sæther (sign)  
Direktør næringspolitikk.

Vedlegg 1: Notat om utbygging av Alnabruterminalen. Bjørn Sund, mai 2012  
Vedlegg 2: Innspill til nærskipfartstrategi, mai 2012



## *Raskere ferdigstillelse av Alnabru godsterminal - for miljøet, godskunder og transportutøverne*

### *Oppsummering*

I Norge er det over tid bygget opp store og stabile markedsandeler for gods på tog langs hovedkorridorene mellom Oslo og Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø og Narvik. Dette skyldes gode grep, både politisk og markedsmessig i 70 og 80 årene. Navet i dette godstransport-systemet er terminalen på Alnabru.

Etter 12 års planlegging fra 2000 og frem til nå foreligger det en hovedplan for ny Alnabruterminal med et kostnadsestimat på 10,5 milliarder for gjennomføring av første byggetrinn. Planprosessen og stadig økende kostnadsestimater inngir ikke tillit, og JBV har heller ikke fremmet dette prosjektet i forslaget til Norsk Transportplan for 2014-2023.

Nåværende anlegg på Alnabru har en levetid på deler av utstyret/sikkerhetsanlegget som varer frem til 2019. Dette utstyret kan i følge JBV ikke vedlikeholdes/driftes pga. alder og mangel på deler/utstyrskomponenter.

Dersom Alnabruterminalen må stenges, vil all godstrafikk måtte overføres til lastebil. Dette vil medføre et økt trafikkarbeid med tunge kjøretøyer på ca. 300 millioner km pr. år fra 2019 og utover. Noe som vil skape uholdbare situasjoner i form av dårligere trafiksikkerhet, økte Co2 utslipp, m.m. i tillegg til køer, økte transportkostnader og andre ulemper.

Arbeidet med ny Alnabruterminal og utbedring av flaskehalsen i det totale godstransportsystemet på bane må derfor starte nå og med stor kraft. Det foreslås at dette arbeidet gjennomføres av et eksternt prosjektmiljø, og at det forankres til en tung styringsgruppe med nødvendige fullmakter. Styringsgruppen bør bestå av departementsråd Samferdselsdepartement, jernbanedirektør og representant for transportnæringen. Dette prosjektarbeidet bør starte nå og leveres slik at byggestart for Alnabruterminalen og andre flaskehalsen på banesiden for godstransport kan påbegynnes ved årsskiftet 2014/2015. Med en slik byggestart og optimal gjennomføring og tidsplan for prosjektet, kan nye Alnabruterminalen stå ferdig ved årsskiftet 2019/2020.

### *Gods på jernbane i Norge – til nå et foregangseksempel*

Det er neppe noe annet land i Vest Europa som kan vise til slike markedsandeler for gods på tog langs hovedkorridorene som Norge. Dette skyldes djerpe markedsmessige og politiske hovedgrep på 70- og 80-tallet. Tidlig på 70-tallet ble godsvirksomheten i NSB sammenslått med rutebilene godsvirksomhet, og Linjegods (nå DBSchenker) ble dannet. Dette medførte at godsterminalene ble samlokalisert med jernbaneterminalen som i sin tur ble den viktigste forutsetningen for det store godsvolumet som etter hvert gikk på bane. Alnabruterminalen ble

bygget som følge av denne samordningen. Deretter ble det etablert noen større samlastaktører (Norsk Godslinjer, senere NorCargo, senere Bring) som en markedsmessig reaksjon på dannelsen av Linjegods og som fulgte samme jernbanestrategi. Parallelt vokste det opp en landsomfattende aktør fra Vestlandet; Tollpost Globe som satset på jernbanetransport. Alle de nevnte bedriftene fyller i dag godstogene i Norge sammen med et fåtall andre selskaper. På 80-tallet ble det meste av stykkgodstransporten i Norge lagt over til containerdrift av de samme nevnte aktørene. Neppe noe land i Europa har containerisert sin stykkgodsdrift som her til lands. I øvrige land er terminaler lokalisert mye ut fra bilbaserte driftsoppsett og er derfor i liten grad samlokalisert med jernbaneterminaler.

Den jernbane-baserte godstransporten i Norge står nå i fare fordi Alnabru-terminalen er i en kritisk fase og fordi spornettet svikter pga. av nedslitt banenett og manglende terminalkapasitet på flere endepunkter.

### ***12 års planlegging- til ingen nytte?***

I 2000 startet JBV med planlegging av opprusting av Alnabru containerterminal. Utbyggingen ble kalkulert til en kostnad på ca. 300 mill. kroner. Senere er planene revidert i flere faser og skulle fire år senere ha en kostnad på ca. 900 mill. kroner.

Jernbaneverket utarbeidet ved hjelp av konsulenter en ny hovedplan for terminalen som ble slutført i oktober 2010. Den hadde en kostnadsramme på 5 mrd. kroner, senere endret til 8 mrd. kroner. Dette kostnadsestimatet **er nå av JBV hevet til 10,5 milliarder kroner.**

Planprosessen forut for den foreliggende hovedplanen og de stadig økende kostnadsestimatene inngir ikke tillit, og prosessen fremstår som mangelfull og lite forutsigbar.

Det verdt å merke seg at alle NTP-revisjoner fram til den nåværende gjeldende for 2010-2019 fremhever viktigheten av Alnabru som regionalt og nasjonalt godsnav.

Statsbudsjettet for 2010 og 2012 hadde ingen bevilgninger til utbygging. Tvert om meddelte samferdselsdepartementet at terminalen skulle underlegges en KVVU-prosess før planlegging eventuelt kunne startes opp. Dette ble bestemt til tross for at det forut for dette tidspunktet forelå en hovedplan som var klar til å fremlegges til offentlig planprosess og detaljplanlegging for det såkalte byggetrinn 1.

En start med ny KVVU ville i så fall medføre mange års utsettelse før offentlig planprosess kunne starte på nytt.

Departementet har som følge av betydelig press fra brukerne iverksatt en KS1 av den fremlagte planen for å korte ned tiden. Denne KS 1 er planlagt levert i månedsskiftet mai/juni 2012.

### ***Dagens situasjon***

Terminalen er i dag dimensjonert for ca. 600 000 TEUs/år og håndterte dette volumet i 2008. I 2009 sank volumet pga. finanskrisen men også pga. lite stabilt jernbanenett og manglende tillit til punktlighet og regularitet på banenettet. Denne negative utviklingen har fortsatt fram til 2012. Pr dato har samlastbedriftene flyttet ca. 1 mill. tonn, tilsvarende 100 000 containere, fra jernbane til vegtransport. Dette gir et økt trafikkarbeid for tunge lastebiler på 40 mill. km, og gir

i tillegg en økning i Co2 utslipp på ca. 40 000 tonn i forhold til om godset hadde vært transportert på jernbane som tidligere.

I hovedplanen slås det fast at Alnabru- terminalens tekniske anlegg har nådd sin levetid allerede. Om syv år, dvs. i 2019 anslår jernbaneverket at den ikke lenger vil fungere, og at det ikke finnes kompetanse til kritisk vedlikehold av nåværende anlegg.

### ***Etatenes fremlagte forslag til NTP for 2014-2023***

Etatene slår fast at selv med en utvidet ramme på +45 % av nåværende investeringsnivå til jernbane, vil det ikke være plass til utbyggingsprosjekter som Follobanen, intercityprosjekter til Lillehammer, Grenland og Halden og Alnabrutermnalen i samme planperiode. Langt mindre er det plass til en ny Ringeriksbane.

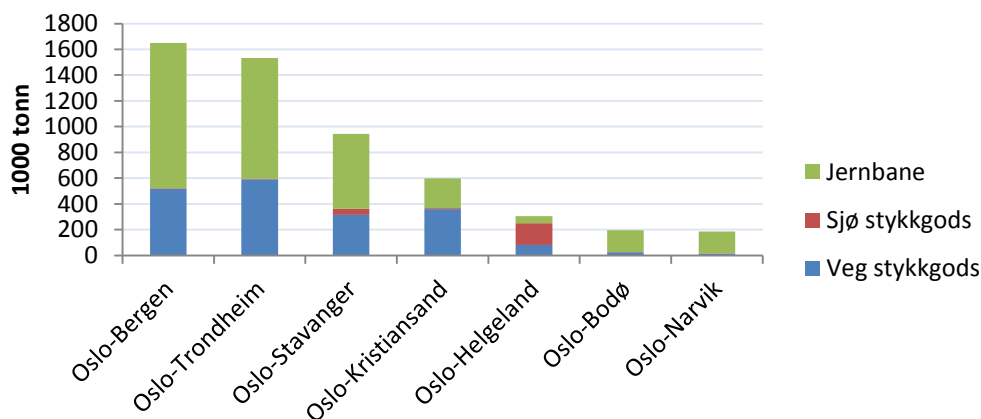
Dermed er det fare for at det sedvanlige skjer: godsstrategien blir nedprioritert til fordel for persontransporten.

Om Alnabru blir prioritert, vil neppe første byggetrinn stå ferdig før i 2023 med en prosjektgjennomføringstid på ca. 10 år, slås det fast i plandokumentet.

### ***Konsekvensene av manglende utbygging/kapasitetsøkning***

I 2019 er det i følge JBV ikke mulig å opprettholde Alnabruterminalen i drift. I så fall vil all godstrafikk som i dag avvikles med jernbane fra denne terminalen, måtte tas med lastebiler.

Pr i dag har godstransport på bane meget høye markedsandeler langs hovedkorridorene, jfr. de store beslutninger som ble tatt på 60- og 80-tallet..



**Figur 1: Transport på bane, markedsandeler i hovedkorridorer (kilde TØI)**

Figur 1 viser at på godskorridoren Oslo-Bergen har jernbanen en markedsandel på 70 %. Oslo-Trondheim har en andel på 60 %, mens andelen gods på bane mellom Oslo og Nord Norge er tilnærmet 100 %.

I 2008 håndterte Alnabruterminalen 600 000 TEUs. Fra 2008 til 2011 sank volumet til 500 000 TEUs. Vi legger til grunn at det vil være mulig å gjenvinne bortfallet av 100 000 TEUS i løpet av 2012 og 2013. Deretter (fra 2013) legger vi til grunn en årlig vekstrate på 3 % i trafikk volum (målt i 1000 TEUs) ut fra Alnabru. Den årlige norske veksten i godstransport er prognosert til 2

% . Dette innebærer at godsterminalen på Alnabru må vinne markedsandeler i forhold til i dag. Med en årlig jevn 3 % vekst på Alnabruterminalen vil godstrafikkmengden her fordobles innen 2040.

En slik trafikkutvikling over Alnabru er mer realistisk enn en tredobling innen 2040 som er det målet JBV arbeider etter i sin utvikling av hovedplanen. TØI mener også at det et relativt begrenset potensial for overføring av godstransport fra veg til bane og har tallfestet det maksimale overføringspotensialet innenriks for stykk gods til 2,89 mill.tonn. TØIs tall støtter denne vurderingen og viser at JBV's angitte mål om tredobling av gods på bane fra Alnabruterminalen innen 2040 er lite realistisk.

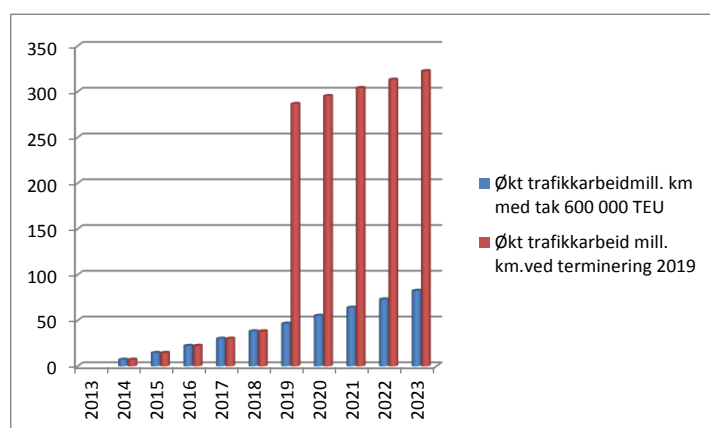
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Årlig vekst											
Vekst etterspørsel 1000 TEU	600	618	637	656	675	696	716	738	760	783	806
Kapasitetstak på Alnabru	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
Økning på veg 1000 TEU	0	18	37	56	75	96	116	138	160	183	206
Økt trafikkarbeid mill. km	0	7,2	14,6	22,3	30,1	38,2	46,6	55,2	64,0	73,1	82,5
Økt Co2 utslipp 1000 tonn	0,0	7,2	14,6	22,3	30,1	38,3	46,6	55,2	64,1	73,2	82,6

**Figur 2: Økning i trafikk ut fra Alnabru og overføring til veg med kapasitetstak 600 000 TEUs på Alnabru.**

En markedsvekst på Alnabruterminalen på 3 % pr. år og gjenvinning av tapt volum (-100 000 TEUs) i løpet av 2013, vil gi 716 000 TEUs i 2019.

Dersom det ikke er mulig å heve kapasitetstaket ut over 600 000 TEUs pr. år på Alnabru, vil alt godstrafikkvolum utover 600 000 TEUs i sin helhet bli overført til veg.

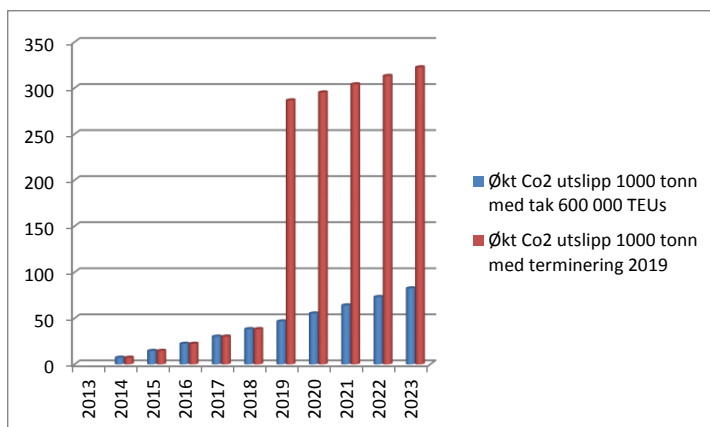
Dette gir et betydelig økt trafikkarbeid med tunge kjøretøyer, en økning opp til 47 mill. km i året pr. 2019 stigende til 82 mill. km i året i 2023, og med evt. tilsvarende CO2 utslipp på 47 000 tonn CO2 i 2019 og 83 000 tonn Co2 i 2023 som følge av dette.



**Figur 2: Økning i trafikkarbeid med tunge kjøretøyer med tak, og med bortfall av Alnabru 2019**

Dersom terminalen må stenges pga. manglende funksjonsdyktighet (levetid) i 2019, vil øke trafikkarbeid på veg bli formidabelt, og skape store miljøproblemer, dårligere trafiksikkerhet og fremkommelighet m.m. Som figur 2 viser vil trafikkarbeidet på veg øke med ca. 300 mill. km tunge kjøretøyer i 2019. Dette vil være helt uakseptabelt.





**Figur 3: Økt Co2 utslipp (1000 tonn CO2) ved tak (600 000 TEUs) og terminering 2019**

Figur 3 viser utslippsøkningen i 1000 tonn Co2 ved et kapasitetstak på 600 000 TEUs årlig på Alnabru og overføring av overskytende godsvolum til lastebil. I tillegg er illustrert utslippsøkning fra 2019 dersom terminalen opphører å fungere og må stenges ned. Ved en nedstengning av terminalen i 2019 vil all godstrafikk måtte overføres til veg, og dette gir en økning av Co2 utslipp på nesten 300 000 tonn..

**En slik utvikling kan ikke aksepteres. Det er derfor nødvendig at infrastrukturen (terminaler og spor) utvikles slik at gods på jernbane greier å beholde og øke sin andel av transportarbeidet og er konkurransedyktig på pris og kvalitet.**

Navet i godstransport på jernbane, terminalen på Alnabru, fremstår som et særdeles viktig element for at dette skal lykkes, men må også være i balanse med Oslo Havn, spor/kryssingsspor og endeterminalene slik at det er et helt system som virker optimalt sammen.

Alnabruterminalen er gammel og mye teknisk utstyr går mot slutten av sin levetid med drifts- og vedlikeholdsproblemer og bl.a. vanskeligheter med utstyrskomponenter m.m.

Om terminalen skulle slutte å fungere i 2019 slik JBV angir, vil det eksempelvis bety en økning på nærmere 300 daglige trailerturer gjennom Kongsberg på veg mot Bergen eller 250 trailerturer gjennom Gudbrandsdalen. Dette er på basis av dagens godsmengder. Godsvolumet vil ut fra kjente prognoser fordobles mot 2040, og dermed fordoble antallet daglige lastebilturer på de nevnte korridorer. Tilsvarende virkning vil oppstå på de øvrige jernbanekorridorene.

### ***Samfunnsøkonomisk lønnsomt?***

Hovedplanen for Alnabru beskriver at en utbygging av terminalen vil ha høy nytteverdi for brukerne, men viser ikke samfunnsøkonomisk lønnsomhet basert selv på en lav kalkulasjonsrente.

Beregningen har ikke medtatt konsekvensene av en rekke ikke prissatte elementer. Blant annet viser den ikke konsekvensene i form av støy, ulykker, trengsel og miljøkonsekvenser av en økning i trafikkarbeid med tunge kjøretøyer på ca. 285 mill. km pr år fra 2019 gitt at Alnabruterminalen må stenges. Denne trafikkøkningen innebærer ca. 360 000 nye turer pr. år

med tunge lastebiler (eller 1400 pr. virkedag i gjennomsnitt) på et vegnett som ikke på neon måte er i stand til å ta i mot en slikt volumøkning.

En annen svakhet med utredningsarbeidet for Alnabru, er at 0-alternativet ikke drøftes (kapasitetsøkning av dagens terminal). 0-alternativet skal etter Finansdepartementets regler for utredning av store statlige prosjekter alltid medtas.

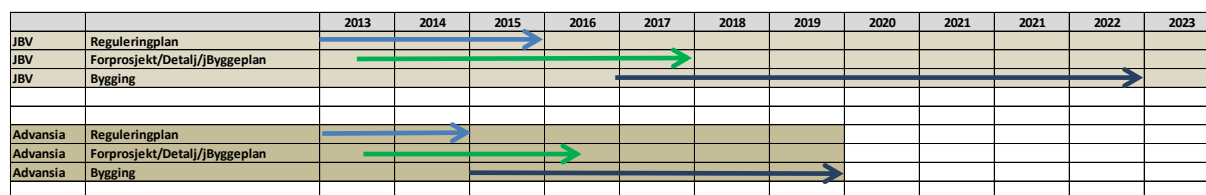
Med en mer realistisk målsetning for fremtidig trafikkvekst på Alnabru, (en dobling i stedet for tredobling innen 2040), og med en tilnærming hvor det ses på hvordan dobling av kapasiteten på Alnabru rimeligst mulig kan oppnås, bør det være mulig å gjennomføre investeringene langt rimeligere enn JBV's 10,5 milliarder kroner. Dette også fordi JBV's første byggetrinn til 10,5 milliarder kr. har med seg en rekke investeringer som først kan utnyttes fullt i 2.-4-byggetrinn som samlet er forutsatt å tredoble kapasiteten ved Alnabru-terminalen innen 2040.

Det mangler videre en analyse av system og systembalanse for gods på jernbane. Med dette menes hele transport ruten med: sjøtransport til havn-overgang havn/terminal-jernbane/kryssningssporkapasiteter-endeterminale og vice versa.

JBV er avhengig av å få disponere et større areal som ROM AS (100 % eid av NSB) eier. JBV frykter at det vil bli meget kostbart, over 3 milliarder kroner, å erverve dette arealet fra ROM, og anfører dette som en betydelig usikkerhet som ikke er med i investeringsestimater på 10, 5 milliarder kroner. At JBV skal være nødt til å betale for et areal som ROM AS fikk som følge av at NSB og JBV ble to selskaper/etater i 1996, fremstår som helt urimelig. Her må staten ved Samferdselsdepartementet skjære i gjennom og fjerne denne usikkerheten.

### ***Bygging av ny Alnabru-terminal med raskere gjennomføring fullt mulig***

Det er neppe tvil om at det er behov for raskt å etablere en utvidet kapasitet på Alnabru. Det er gjennomført en analyse av gjennomføringstiden for et slikt prosjekt. Dette er vist i figur 5.

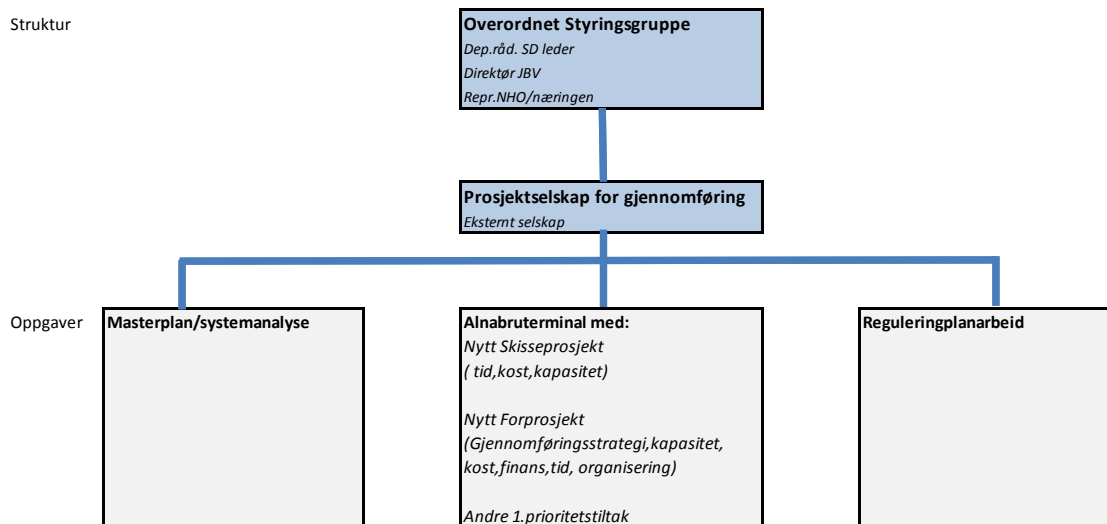


Figur 5: Tidsplan prosjektgjennomføring, JBV versus alternativ fremdrift (Advansia)

Jernbaneverket (JBV) har skissert en gjennomføringsinnsats som vil ta 10-11 år. Denne kan gjennomføres på 6-7 år. Forskjellen i tidsbruk ligger først og fremst i at reguleringsplanperioden kan kortes inn med 2 år og prosjekteringsperioden og byggeperioden tilsvarende med 2 år.

## Organisering og tidsplan for videre Alnabru-prosjektinnsats

Det videre arbeid med Alnabru-prosjektet bør gis en meget klar prioritering og forankres i en overordnet styringsgruppe som består av departementsråden i Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektøren og representant for næringen. Denne styringsgruppen får som mandat og legge frem en «tiltaksplan» for godstransport på bane med Alnabru-terminalen som nav.



Figur 6: Overordnet organisering, styringsgruppe med eksternt prosjektselskap

Tiltakspakken bør inneholde (slik det fremgår av figur 6):

- En overordnet masterplan hvor alle godsterminalene i tilknytning til Alnabrunavet inngår, samt sporforbindelsene inklusive kryssingsspor, også mot Gøteborg og Malmø. Dette siste for å være attraktiv i forhold til grensekryssende godstrafikk fra Gøteborg og Malmø-området hvor stor andel av godsvolumet i dag kommer på lastebil, og hvor overføringspotensialet til jernbane er stort.
- Reguleringsplaner som sikrer nødvendig og balansert utbygging i dette systemet. **Reguleringsplanene gjennomføres som statlige reguleringsplaner for å spare tid** (flere kommuner involvert, sporstrekninger, storsamfunnets behov, m.m.)
- Markeds- og konkurransemuligheter, målsettinger, dimensjonering, skisseprosjekt og kostnadsanalyse av Alnabru-terminalens første byggetrinn.
- Forprosjekt med KS2 for Alnabru-terminal og tilhørende tiltak i terminal/banenettet, inklusive gjennomføringsstrategi, investerings-, kostnads- finansierings- og tidsrammer. Et opplegg tilstrekkelig for endelig politisk behandling i Samferdselsdepartement, Regjering og Storting (etter modell Nye Hovedflyplass/Gardemobanen )

Disse oppgavene gjennomføres parallelt. Det engasjeres et eksternt prosjektselskap til å gjennomføre disse oppgavene. Dette bør skje umiddelbart slik at innsatsen kan startes opp høsten 2013.

Oppgavene bør kunne gjennomføres i løpet av halvannet år med reguleringsplaner og forprosjekt som leveres i årsskiftet 2014/2015 og med mål om behandling i Stortinget i

vårsesjonen 2015. Det antas at nevnte oppgaver kan gjennomføres innenfor en total kostnadsramme på ca. 400 MNOK.

Ved positiv behandling i Stortinget kan forberedende byggearbeider igangsettes primo 2015. Byggeperioden avsluttes ved utgangen av 2019, dvs. 5 års byggetid. (Til sammenlikning var fysisk byggetid for Gardemobanen og Hovedflyplassen 4,5 år).

For at Alnabruterminalen skal fungere godt og ta unna vekst i trafikken i denne planlegging og byggeperioden, vurderes kapasitetsøkende utstyrstiltak og driftsendringer (omlegging/forbedring av drift, bedre bruk av døgnets 24 timer m.m.). Det bør tas sikte på å løfte kapasiteten ved terminalen til 750 000 TEUs pr. år. Dette bør kunne gjennomføres uten omfattende nyinvesteringer.

### ***Videre behandling-politiske vedtak***

Samferdselsdepartementet får KS1 utredningen som firmaet Terramar utfører i månedsskiftet mai/juni 2012.

Samferdselsdepartementet bør umiddelbart sette ned en overordnet styringsgruppe som beskrevet i forrige kapittel. Denne overordnede styringsgruppen legger opp en tidsplan, engasjerer et eksternt prosjektselskap og sørger for finansiering av de arbeidsoppgaver som skal utføres og leveres innen utgangen av 2014.

Samferdselsdepartementet sørger for koordinering mot andre statlige etater og legger opp til en politisk behandling som gir muligheter for direkte videre innsats fra forprosjekt til forberedelser bygging og bygging.

Samferdselsdepartementet legger opp til et en politisk behandling med et utbyggingsvedtak hvor organisering/selskapsform, gjennomføringsstrategi, hva som skal bygges, kostnadsramme, finansiering og fremdriftsplan med ferdigstillelse og åpningsdato fremgår. Dette basert på det utarbeidede forprosjekt- og reguleringsplanmateriale som er levert til og behandlet av den overordnede styringsgruppen

Oslo 7.juni 2012

Bjørn Sund

Advansia AS

# Et innspill til regjeringens arbeid med en strategi for norsk nærskipsfart



KS BedriftHavn



Sjøtransportprosjektet/  
Sjøtransportalliansen

## INNHOLD

1. Innledning.....	2
2. Sammendrag.....	3
3. Hva er situasjonen i dag?.....	6
3.1. Nærskipsfarten – vår viktigste transportåre.....	6
3.2. Havnene – en sentral del av transportkjeden .....	7
3.3. Veitransport vinner terreng.....	9
3.3.1. Transportmiddelfordeling og trender.....	9
3.3.2. Import og eksport til/fra Europa .....	10
3.3.3. Innenriks godstransport.....	12
3.3.4. Ulikheter i finansieringen av sjøtransport og landtransport.....	13
4. Myndighetenes arbeid med å øke nærskipsfarten .....	15
4.1. NTP-forslaget fra etatene for perioden 2014-2023 .....	15
4.2. Stø Kurs.....	17
4.3. Klimameldingen .....	17
5. Forslag til tiltak for økt sjøtransport.....	18
5.1. Havnestruktur .....	18
5.2. Effektive havneterminaler .....	19
5.3. Gebyrer og avgifter som virkemiddel i en overføringsstrategi .....	20
5.4. En mer effektiv og moderne lostjeneste.....	21
5.5. Klimatiltak i sjøfarten .....	22
5.6. Kartlegging av overføringspotensialet.....	25
5.7. Insentivordning for overføring av gods.....	26
5.8. Offentlige innkjøp av transporttjenester .....	28
5.9. Markedsaktørenes oppgaver .....	28
5.9.1. Rederiene .....	28
5.9.2. Havnene og terminalene .....	28
5.9.3. Vareeierne.....	29
5.9.4. Speditører og samlastere.....	29
6. Offentlig organisering - planleggingskapasitet .....	29
7. Avslutning.....	30

## 1. Innledning

Regjeringen har en klar målsetting om å flytte gods fra land til sjø. Dette dokumentet er et innspill fra markedsaktørene til regjeringens arbeid med å styrke nærskipfarten, herunder Fiskeri- og kystdepartementets, Samferdselsdepartementets og Nærings- og handelsdepartementets arbeid med utforming av en offentlig strategi for nærskipfarten.

Strategien legger vekt på å være operasjonell og er næringens innspill til tiltak og prosjekter som vil bidra til en overføring av last fra vei til sjø på kort og mellomlang sikt.

Partene som står bak dette innspillet er representert gjennom Norges Rederiforbund, Logistikk- og Transportindustriens Landsforening, Fraktefartøyenes Rederiforening, KS Bedrift havn, Maritimt Forum, Rederienes Landsforening, Norsk Skipsmeglerforbund og Norsk Havneforening. Kystverket har vært deltaker i prosjektet, og har bidratt med skriftlige og muntlige innspill gjennom prosessen på utvalgte områder.

Innspillet er utviklet av prosjektgruppen i fellesskap, og representerer prosjektgruppens syn, med unntak for Kystverket som har en separat rolle som bidragsyter til departementenes behandling av planforslaget.

Det understrekes at alle tiltakene som foreslås i dette innspillet, er likeverdige. Når det gjelder insentivordning for overføring av gods, har man kommet noe lenger på utformingen av dette tiltaket enn på øvrige tiltak, dette presenteres i form av et vedlegg til dette innspillet.

Innspillet omhandler en strategi for nærskipfarten som har virksomhetsområde langs norskekysten og mellom havner i Norge og Europa. Vi vil ha spesielt fokus på den lasten som i dag ikke går sjøveien, men hvor det er et potensiale for å flytte fra land til sjø. Dette vil eksempelvis være last som rommes i containere og semitrailere og som i dag går hovedsakelig på vei.

**På dette området håper vi å bidra til en visjon om**

### **Fornyhet offensiv for sjøtransporten**

## 2. Sammendrag

Norske myndigheter, uavhengig av regjering, har gjennom flere tiår hatt mål om å overføre mer av godstransporten fra land til sjø. Til tross for dette skjer det motsatte.

En nasjonal, målrettet satsing for å flytte varetransport fra land til sjø er nødvendig fordi konkret og forpliktende politikk er etterlyst. På bakgrunn av transportetatenes prisverdige forslag til tiltak for å fremme sjøtransportens rolle i transportarbeidet, foreslås i denne rapporten en rekke konkrete tiltak til støtte for dette:

- I dag mangler det overordnet ansvar, tilrettelegging og styring av sjøtransporten. Staten må på samme måte som på veisektoren ta et overordnet ansvar og sørge for at ord blir til handling.
- Det må bli økt satsing på sjøtransport gjennom Nasjonal Transportplan og det må også utformes en helhetlig havnestrategi som blant annet medfører en oppgradering av mange havner og mulig bygging av nye havner. En foreslått varestrømsanalyse gir et godt utgangspunkt for en helhetlig havnestrategi.
- Vi må ha en helhetlig gjennomgang av sjøtransportens gebyr- og avgiftssystem der resultatet må være at sjøtransporten blir minst like, om ikke mer, konkurransedyktig som veitransporten.
- Arbeidet til det regjeringsoppnevnte Losutvalget vil være svært viktig for å få et mer målrettet, effektivt og modernisert system for trafikkavviklingen til sjøs. Frem til det regjeringsoppnevnte Losutvalget kommer med sin utredning må vi få en fornuftig og hensiktsmessig bruk av lostjenesten og farledsbeviset.
- Tiltak knyttet til miljø og flåtefornyelse vil bl.a. bidra en mer energieffektiv nærskipsfartsflåte. Flåtefornyelse er sentralt da flåten har en høy gjennomsnittsalder - oppunder 30 år - og det er krevende å tilfredsstille dagens krav til miljøvennlig og kostnadseffektiv transport. Flåtefornyelse vil bidra til sikrere og mer miljøvennlige skip langs kysten og gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig i forhold til veitransport.
- Det anbefales at staten tar initiativ til en kartlegging av overføringspotensialet med full medvirkning fra markedsaktørens side for å kartlegge de varestrømmer aktørene kan sende med sjøtransport og hvilke forutsetninger som må oppfylles for at slik overføring kan skje.
- Det anbefales opprettet en insentivordning i tråd med anbefalingen fra transportetatenes side. Denne rapporten fremmer et konkret forslag til en slik ordning.



En satsing på sjøtransport må være et samarbeid mellom staten, kommuner og markedsaktørene.

Oppsummert gjengis forslag til tiltak, mål, virkning og ansvar i tabellen nedenfor. Ytterligere utdyping og detaljer beskrives i de enkelte kapitler.

Tabell: Oversikt over mål, tiltak, virkning og ansvar.

Aktør	Tiltak	Mål	Virkning
Staten	Øke planressursene og utvide mandatet til Kystverket for planlegging av langsiktig havnestruktur, infrastrukturtiltak og tilførselsruter i samarbeid med kommunene. Bidra med insentivordninger for regionalisering av havner.	Spesialisering og konsentrasjon av transportvolum.	Effektivisering og konsentrasjon om godsvolumer. Reduserte kostnader.
Staten	Kartlegging av overføringspotensialet: Gjennomføre en varestrømsanalyse sammen med markedsaktørene som gir faktagrunnlag for valg av transportkorridorer sjøveien.	Overføre deler av veibasert varetransport til sjøtransport	Miljøgevinst, mindre trengsel langs veiene. Økt kunnskapsnivå om overføringspotensialet.
Staten	Redusere sjøtransportens samlede avgiftstrykk.	Overføre last fra vei til sjø.	Styrking av sjøtransportens konkurranseevne sammenliknet med andre transportformer.
Staten	Lostjenesten: Skille forvaltning og drift, utvide ordningen med farledsbevis, effektivisering og mindre grad av brukerfinansiering, opprette en landsdekkende trafikksentral og losformidlingssentral, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten, forbedring av fyr og merkesystem, bedre ressursutnyttelse og flytting av losbordingsfelter.	En mer effektiv og moderne lostjeneste som ivaretar sikkerheten til sjøs og verner om miljøet.	Mer effektiv trafikkavvikling til sjøs, eksempelvis redusert ventetid på los. Mer målrettet og effektiv bruk av losressursene. Styrke sjøtransportens konkurransekraft i forhold til veitransport.
Staten	Arbeide for et internasjonalt klimafond eller et nasjonalt, konkurransenøytralt fond, bidra til å introdusere alternative drivstofftyper i sjøfarten, stimulere til økt bruk av landstrøm.	Omstille sjøflåten til mer miljøvennlig drift.	Redusert global og lokal forurensing.

<b>Aktør</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Mål</b>	<b>Virkning</b>
Staten	Stimulere til flåtefornyelse gjennom å etablere en toppfinansieringsordning gjennom Eksportkreditt Norge AS uavhengig av flagg. GIEK bør kunne stille med tilsvarende garantier. Økte avskrivningssatser. Tilskudd til kondemnering av gamle skip. FoU-tiltak gjennom Forskningsrådet og Innovasjon Norge.	Fornyelse av kystflåten. Utvikling av skip i tråd med markedets krav.	Reduserte klimautslipp.  Styrking av sjøtransportens konkurranseevne.
Staten	Introdusere en konkret insentivordning for overføring av last i tråd med forslagene fremmet av transportetatene.	Overføre last fra vei til sjø.	Styrke sjøtransportens konkurranseevne.
Staten	Fremme miljøvennlig transport, for eksempel sjøtransport, gjennom offentlige innkjøp av transporttjenester.	Benytte offentlige myndigheters innkjøpsmakt til å fremme miljøvennlige transportformer.	Overgang til miljøvennlige transportformer.
Rederiene	Delta aktivt i arbeidet med en statlig initiert prosess for kartlegging av overføringspotensialet som vil bidra til økt faktagrunnlag for valg av transportkorridorer sjøveien.	Overføre last fra vei til sjø.	Miljøgevinst, mindre trengsel langs veiene.  Økt kunnskapsnivå om overføringspotensialet.
Rederiene	Utvikle dør-dør løsninger for import, eksport og nasjonal last med faste regulære linjer og høy punktlighet.	Tilby totale verdikjeder til vareeiere og speditorer.	Utvikle standard sjøtransportprodukter for Europa-last og nasjonal last.
Rederiene	Flåtefornyelse i tråd med markedets behov.	Utvikle kvalitet og regularitet for sjøtransport.	Øke valgmulighetene for vareeiere og speditorer.
Havnene og terminalene	Delta aktivt i arbeidet med en statlig initiert varestrømsanalyse som grunnlag for spesialisering av havnedrift og containerhavner.	Spesialisering og effektiv drift.	Utvikle transportruter.
Havnene og terminalene	Effektivisering av driften, kontinuerlig drift for lasting og lossing i havnene.	Reduserte priser, effektivisering.	Økt konkurransekraft.
Havnene og terminalene	Utvikle tilleggstjenester og markedsorientering av tilbud og priser.	Mer produktutvikling.	Øke havnenes konkurransekraft
Vareeierne	Delta aktivt i kartleggingsarbeidet initiert av staten, beskrive forutsetningene for overføring av last til sjøtransport.	Utvikle sjøbaserte løsninger for import, eksport og innenlands	Andel av lasten flyttes til sjø.

Aktør	Tiltak	Mål	Virkning
		distribusjon.	
Speditører og samlastere	Utvikle "grønne" transportløsninger for sjøtransport i/til og fra Europa og nasjonalt på linje med gjennomprøvde løsninger som finnes for jernbane, fly og veitransport.	Produktutvikling	"Grønne" transporttilbud til/fra og i Norge.

### 3. Hva er situasjonen i dag?

#### 3.1. Nærskipsfarten – vår viktigste transportåre

Nærskipsfarten går langs kysten vår og til og fra havner i Europa. Segmentet betjener i hovedsak mindre skip, med størrelser opp mot 15.000 dødvekttonn. Et skip på 4.000 dødvekttonn tilsvarer omtrent 150 lastebiler.

Nærskipsfart er en samlebetegnelse for tørrlasteskip, gasstankere, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, passasjerskip, containerskip, roro-skip, kjøle- og frysescip, alle med virksomhetsområde innenfor Europa. Disse fartøyene går i linjefart på faste kontrakter og enkeltturer. Rederiene innenfor nærskipsfart driver transport av alle typer varer eller passasjerer. De går mellom norske havner, og mellom norske og europeiske havner.

Den norskeide nærskipsfartsflåten kan grovt sett inndeles i to kategorier; de som utfører transport på norskekysten (nasjonal kystfart), og de som utfører transport i kombinert fart på kysten, mellom Norge og Europa. Fartøyene som opererer på norskekysten er i hovedsak registrert i NOR og kan beskrives som "lastebil på sjø". Lastebilen representerer den største konkurransemessige utfordringen. Fartøyene som opererer i kombinert fart og utfører transport på kysten, mellom Norge og Europa, er i hovedsak registrert i NIS, EU- eller andre utenlandske flagg. Skipene har lengre seilingsdistanser og konkurrerer med europeisk og internasjonal nærskipsfart og internasjonal lastebiltransport.

Nærskipsfartsflåten utgjør om lag 1000 skip som seiler både innenfor norske og europeiske farvann. I Norge er det ca. 550 registrerte selskaper innenfor nærskipsfarten, disse har en samlet verdiskaping på 9 milliarder kroner per år. Nærskipsfartsrederiene sysselsetter ca. 10 000 sjøfolk, i tillegg til disse kommer ansatte på rederikontorene.

Nærskipsfarten er et segment som er preget av relativt lave marginer og opererer i et sterkt konkurranseutsatt marked. De konkurrerer ikke bare med nærskipsfartsrederier fra hele Europa, men også mot landtransporten.

I Europa står sjøtransporten for om lag 40 prosent av den interne handelen i Europa, og en høy andel av sjøtransporten til og fra Norge er innom EU-havner målt i transportarbeid (tonnkm). I Norge går 42 prosent av alle innenlandske transportytelser sjøveien. Utviklingen går dessverre i feil retning, i 1960 var henholdsvis andelen 70 prosent, i 2006 var den 46 prosent. I samme periode har det vært kraftig vekst i transportarbeidet.

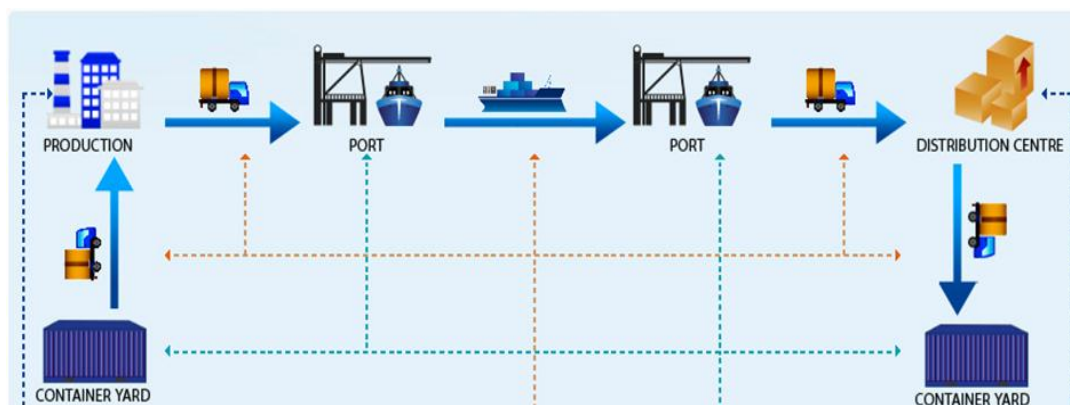
Det er særlig innenfor LCL-segmentet, det vil si gods som kan rommes i lastebiler, trailere og containere, at skipsfarten taper markedsandeler.

Langs norskekysten er sjøtransporten avgjørende for å holde hjulene i gang for både norsk industri og norske arbeidsplasser. I forhold til andre transportformer er sjøtransportens store fortrinn at den kan transportere store volumer over lange distanser til en lav pris med mindre energibruk og klimautslipp. Med hensyn til kapasitetsutnyttelse er det få begrensninger, og når det gjelder utbygging av infrastruktur er det relativt lave kostnader knyttet til dette.

Robuste prognoser viser også en kraftig økning av transportbehovet i årene fremover, både innenlands og mot utlandet. Det gir store utfordringer for hele vårt nasjonale transportsystem. Veksten i varetransporten skjer på land, og alle prognoser tilsier at utviklingen vil fortsette dersom det ikke gjøres grunnleggende endringer i konkurranseforholdet mellom veitransporten andre transportformer. Godstransporten har befestet og til dels styrket sin stilling på norske veier. Støy, ulykker, miljøkostnader, køer og veislitasje er bare noe av resultatet av denne utviklingen. Nøkkelen til å møte utfordringene ligger blant annet i en betydelig overføring av gods fra land til sjø.

Regjeringen har nå satt i gang flere gode initiativ for å styrke sjøtransporten med det mål om å flytte mer last fra land til sjø. For å lykkes vil det være sentralt å styrke rammebetingelsene for nærskipfarten sammenliknet med andre transportformer slik at også nærskipfartens konkurransekraft øker. Regjeringen må våge å satse tilstrekkelig, det er her snakk om å snu en utvikling som har pågått over mange år.

### 3.2.Havnene – en sentral del av transportkjeden



Havnene utgjør et viktig ledd i transportkjeden for stykkogds og bulk som skal fraktes fra A til B. I denne rapporten brukes begrepet stykkogds ut fra sjøtransportens termer, dvs alt gods som kan rommes i en container, tralle eller vogntog samt øvrig stukkogds. Skal vi lykkes med målet om mer sjøtransport er det derfor avgjørende at havnene og havneinfrastrukturen er tilpasset samfunnets og næringens behov. I praksis betyr det at vi bør få en nasjonal gjennomgang av infrastrukturen til og fra havnene, både farleder, vei og bane tilknytning må være mest mulig effektiv. I tillegg må havnene selv utvikle seg og bli mer effektiv i sin drift av havnen og havneterminalene. For noen havner kan det bety en ytterligere spesialisering innenfor enkelte

markedssegmenter, eksempelvis containerdrift. Det bør samtidig legges til at havnene langs kysten fyller langt flere roller enn ren gods og bulk håndtering. Noen steder har havnene også en spesialisert rolle i forhold til lokalt næringsliv eller industrivirksomhet. Dette er havnemarkeder som ikke drøftes i denne rapporten.

Bare i tredje kvartal i 2011 ble det transportert 47,6 millioner tonn gods til eller fra de største norske havnene. Dette var en økning på 4 millioner tonn eller 9,2 prosent sammenlignet med 3. kvartal 2010. Fordelingen på innenriks- og utenrikstrafikk var uendret fra samme kvartal i 2010. I alt ble det fraktet 173 500 TEU-containerer med og uten last i 3. kvartal 2011. Dette var 3 100 flere enn i 3. kvartal i 2010. Godsmengden i containerne var 1,2 millioner tonn. Det tilsvarte en økning på 1,9 prosent både for godsmengde og antall containere. Tallene viser også at havnenes hovedaktiviteter knytter seg til bulklast, mens containertrafikken og øvrig stykkgodstrafikk er av mindre karakter. Containertransport går i dag hovedsakelig på vei og bør i større grad i fremtiden gå sjøveien.

I perioden 4. kvartal 2010 til 3. kvartal 2011 var det en god fordeling av containertransporten langs hele kysten, men samtidig er det havnene i Oslofjorden som står for mye av vareimporten der Oslo Havn skiller seg ut som en stor havn for import av varer. Veksten skjer nå utenfor Oslo og de øvrige havnene håndterer nå flere containere til sammen enn Oslo. Av andre havner bør det fremheves at Ålesund havn representerer en stor eksporthavn. Retningsbalansen av varestrømmene er mellom import og eksport er en stor utfordring blant havnene og sjøtransporten som helhet. Det bør vurderes om det i større grad enn i dag langs deler av kysten bør tilrettelegges for import av varer over de havnene som i dag er stor på eksport.

Nedenstående tabell viser omfanget av containertransport til/fra norske havner målt i TEUs (en TEU er ekvivalent tilsvarende en 20 fots containerenhet). Tallene er SSB-statistikk for perioden fra og med 4. kvartal 2010 til og med 3. kvartal 2011.

Norske havner driver omfattende virksomhet innenfor håndtering av bulkklaster, reiseliv og industrirelatert virksomhet. Med unntak av noen få havner er andelen containertransport relativt begrenset i forhold til den øvrige virksomheten.

Tabell: Omfang av containertransport per år, TEUS. Kilde SSB

<b>Havn kysten rundt</b>	<b>TEUs</b>
Borg Havn IKS	37637
Moss Havn KF	62298
Oslo Havn KF	207538
Drammenregionens Interkommunale Havnevesen	18706
Larvik Havn KF	64772
Grenland Havn IKS	22503
Kristiansand Havn KF	40790
Eigersund Havnevesen KF	4455
Stavanger Interkommunale Havn IKS	11841
Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS	7461
Bergen og Omland Havnevesen	27587
Flora Hamn KF	7073
Bremanger Hamn og Næring KF	4889
Nordfjord Havn IKS	10294
Ålesundregionens Havnevesen	61468
Molde og Romsdal Havn IKS	300
Kristiansund og Nordmøre Havn IKS	13469
Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS	13318
Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS	17615
Mo i Rana Havn KF	575
Bodø Havn KF	22196
Narvik Havn KF	38
Tromsø Havn KF	12072
Hammerfest Havn KF	264
Store Norske Spitsbergen Grubekompani AS	3574
Sum alle havner	672733

### 3.3. Veitransport vinner terreng

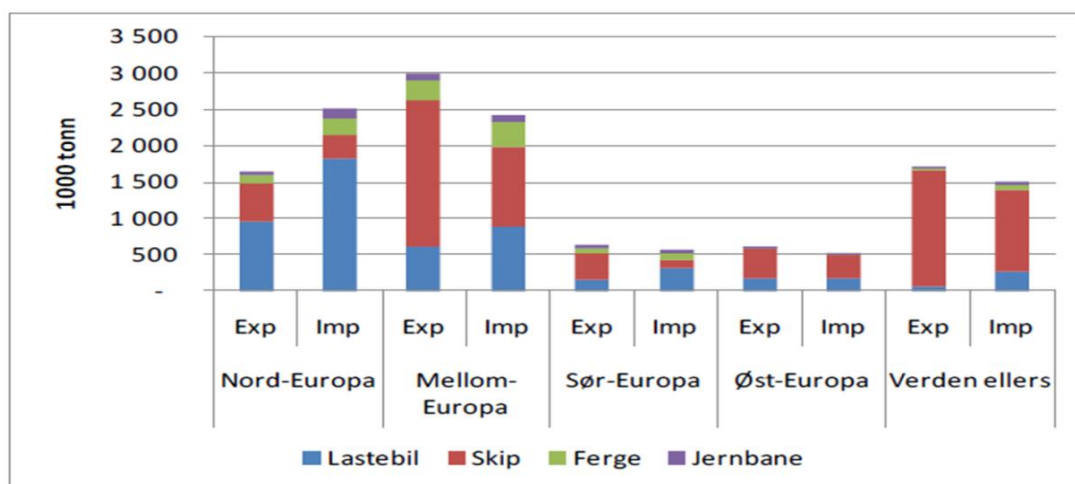
#### 3.3.1. Transportmiddelfordeling og trender

I dette kapitlet gis en oppsummering av de mest relevante hovedtrekkene for trafikkutviklingen henholdsvis i og til/fra Norge for godstransport over 30 mil. Kildene er delrapporter fra TØI, Hovedprosjektrapporten fra Planetatene datert 1.2.2011, NHOs Samferdselsløftet 2014-2023 og SSBs statistikk for utenrikshandelen for 2011.

Det gis ikke en utfyllende beskrivelse av trafikkmønsteret, men tilstrekkelig til å vise at det finnes et potensial for sjøtransport. Under kapittel 5 foreslås måter å kartlegge dette potensialet som forhåpentlig skal føre til overføring av last.

### 3.3.2. Import og eksport til/fra Europa

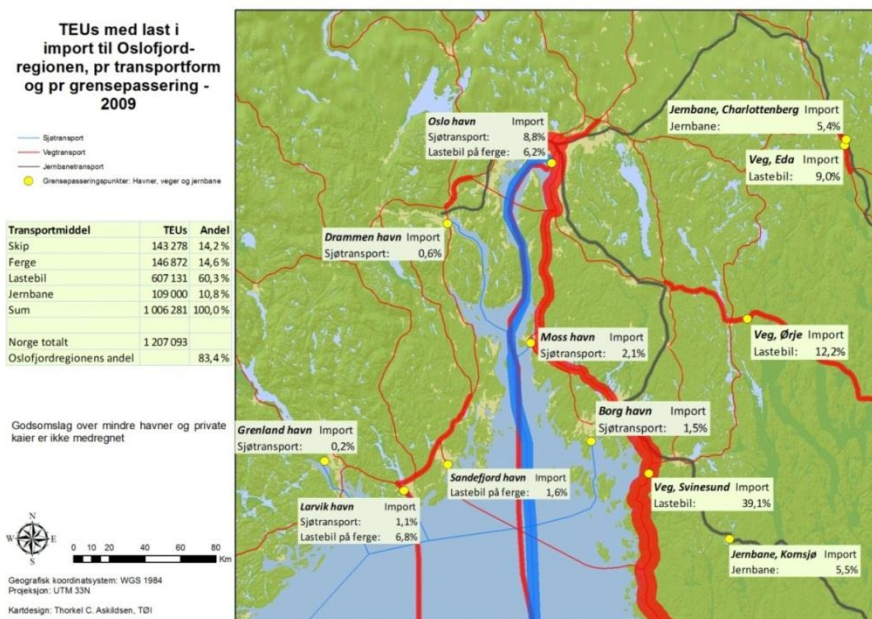
Årlige transportmengder fordelt på transportmiddel til og fra land i Europa og verden for øvrig fremgår i figuren nedenfor. Den viser tydelig at last til og fra steder i nabolandene og Nord-Europa for det meste går med bil.



Kilde: TØI rapport 1125/2011

Det meste av importen av forbruksvarer kommer til Oslofjordområdet med bil. Trenden er økende og innslaget av transportselskaper fra de senest innmeldte land i EU er økende.

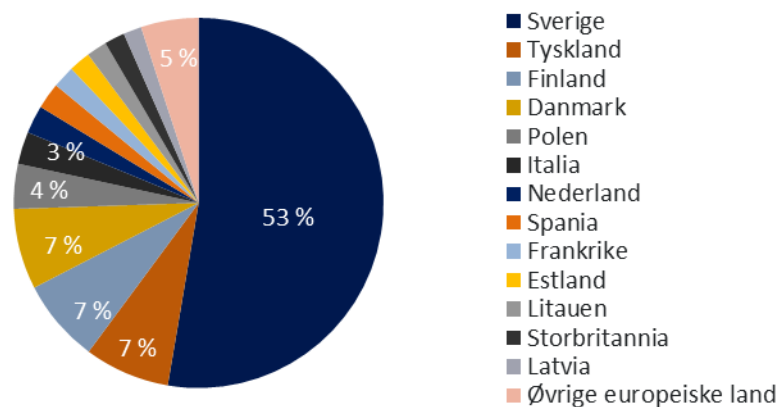
Nedenstående illustrasjon viser transportmiddelfordelingen og hovedkorridor for import til fra Østlandet. Det fremgår at biltransport utgjør over 60 prosent, mens ro/ro-transport med båt og lo/lo-transport fordeler seg med 14 prosent hver. Ca. 11 prosent går med tog og inkluderer tømmertransporten, det vil si at togandelen for forbrukervarer er mindre.



Kilde: TØI

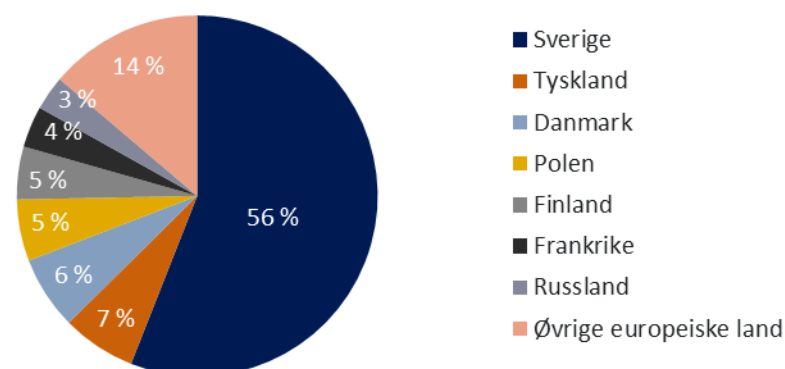
I 2011 var import og eksport med bil til/fra europeiske land slik som figurene nedenfor viser.

6,8 mill tonn import via biltransport fra Europa i 2011 fordelt på avsenderland. De delene på sektordiagrammet som ikke har etikett med prosentandel står for 2 prosent av importen hver.



Kilde: SSB

4,5 mill tonn eksport via biltransport fra Europa i 2011 målt i tonn fordelt på mottakerland.



Kilde: SSB

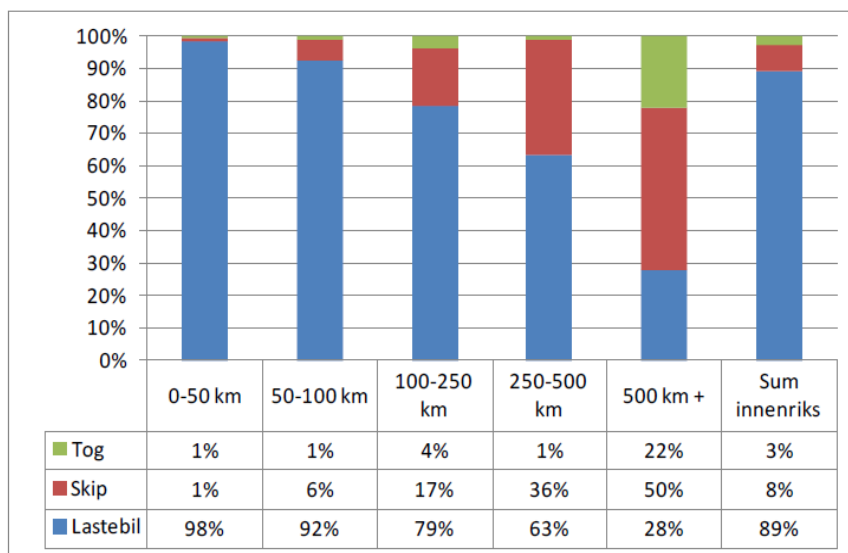
I realiteten er Sveriges andel noe mindre til fordel for de øvrige land fordi fortolling ofte skjer ved nærmeste EU-grense. En del av importvolumet går sjøveien til andre havner enn Oslofjorden, hovedsakelig på strekningen Kristiansand via Stavanger, Bergen, Ålesund og Trøndelag, men relativt sett er dette en mindre andel enn det volumet som går via Oslofjorden.



### 3.3.3. Innenriks godstransport

En stor del av utgående volum med container og traller fra Oslo til Bergen, Trondheim, Stavanger, Bodø og Narvik går på bane. Transport over korte strekninger under 30 mil er dominert av biltransport samt langs lengre korridorer der det ikke er bane.

Figuren nedenfor viser transportmiddelfordelingen innenfor ulike avstandsgrupper og inkluderer alle vareslag.



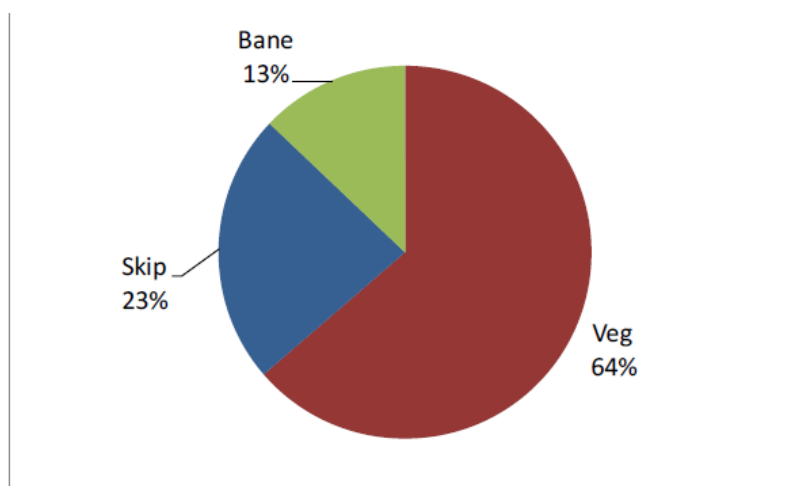
Transportmiddelfordeling etter avstandsgruppe og i sum for innenrikstransport i andel av tonn (2008).

Kilde: TØI rapport 1125/2011

Transportkorridorene i NTP-arbeidet gjennom flere revisjoner er disse:

- Oslo-Grenland-Kristiansand- Stavanger
- Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim
- Oslo-Bergen/Haugesund
- Oslo-Trondheim
- Trondheim Bodø
- Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes
- Nord-Norge til Østlandet

Figuren nedenfor viser transportmiddelfordelingen på disse relasjonene. Hovedtrekket er at stykkgoods fraktes med vei og bane, mens bulkgoods fraktes med skip.



Transportmiddelfordeling i andel av årlige godsmengder basert på summen av alle relasjonene i figur 5.3 (gjennomsnitt av 2007-2009).

Kilde: TØI rapport 1195/2012

### 3.3.4. Ulikheter i finansieringen av sjøtransport og landtransport

Sjøtransportens infrastruktur er i langt større grad brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur.

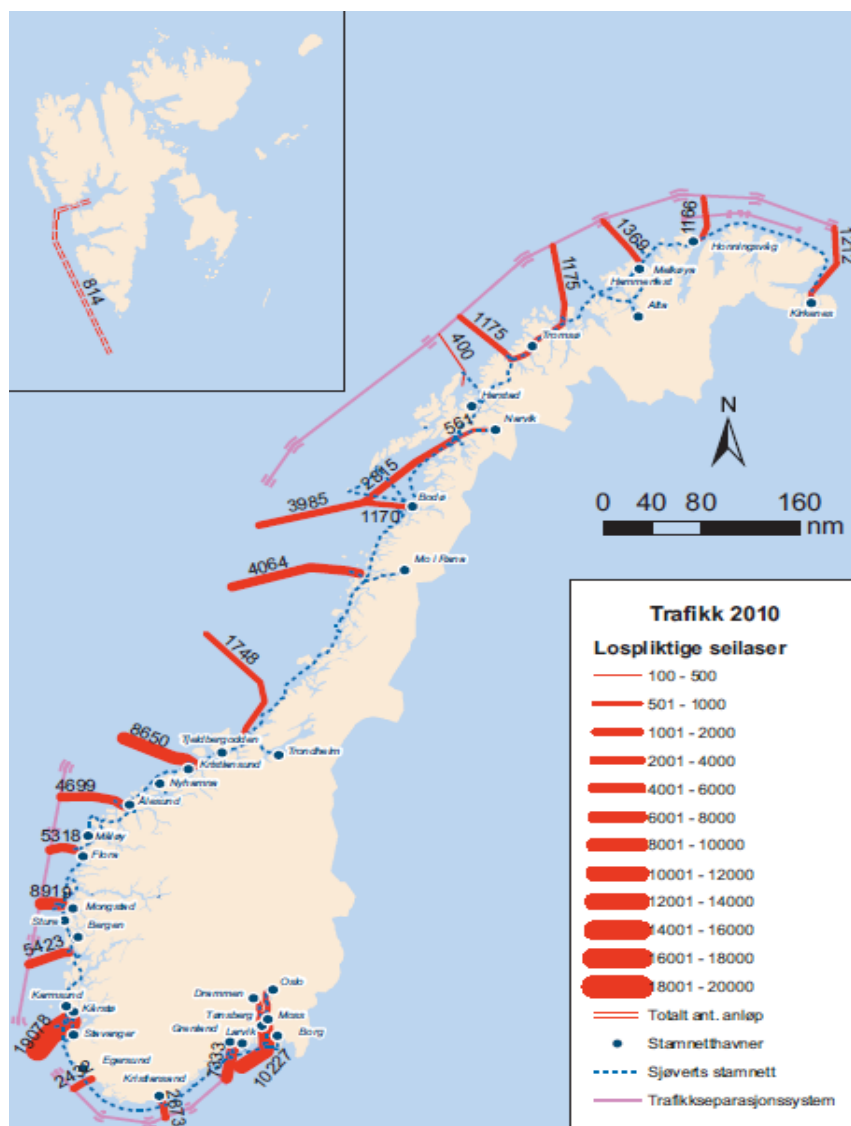
Dette gjelder både bruken av sjøveien og havnene. Bruken av jernbane for godstransport (og persontransport) er i prinsippet fri for brukerne. Det betales verken kjøreveisavgift for bruken av sporet eller el-avgift for kraften som brukes til fremdrift av elektriske lokomotiver.

De forskjellige avgiftene knyttet til losordningen må betegnes som brukeravgifter til trafikkikkerhet på sjøen. Selv om det er noe brukerbetaling av trafikkikkerhetsarbeidet for veitrafikk (førerkort, kontroll av kjøretøyer mv) kan ikke trafikkikkerhetsarbeidet i Statens Vegvesens trafikkstasjoner sies å være fullfinansiert av brukerne. Nedenfor gjengis statens avgiftsinntekter for bruken av sjøveien (mill kroner):

Avgiftstype	2010	2011
Navigasjonsinstallasjoner	106	72
Los	655	707
Trafikkovervåkning (VTS)	70	77
<b>Sum</b>	<b>831</b>	<b>856</b>

Kilde: Kystverket

Figuren nedenfor illustrerer antallet lospliktige seilaser langs kysten i 2010:



Figur 9.4.1 Støttnettet til sjøs og de viktigste innseilingskorridorene (trafikkteppet for 2010 basert på AIS)

Kilde: Transportetatene: Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023, februar 2012.

Beregninger fra rapporten "Hvordan styrke sjøtransportens konkurransevne?" fra 2010, viser at avgiftene og priser rederiene må betale, inklusive bruk av havn, utgjør 30-50 prosent av totalkostnaden for drift av skipene. Til sammenligning gjengis nedenfor de tilsvarende avgifter og i andel av totalkostnad for biltransport og jernbanetransport. Her gjøres det oppmerksom på at kostnader for terminalbehandling ikke er med i oppstillingen. Om slike tall ble inkludert, vil det neppe endre bildet om høyere andel brukerfinansiering for sjøtransporten.

**Avgifter lastebil** (Eksempel fra en middelsstor lastebilbedrift på Østlandet)

Avgift	Andel av omsetning	Kommentar
Vektårsavgift	0,20 %	
Omregistreringsavgift	0 %	Ingen biler omregistrert i 2010
Autodieselavgift	6,30 %	3,56 kroner per liter (2010)
Smøreoljeavgift	< 0,1 %	1,80 kroner per liter
Miljødifferensiert årsavgift	0,10 %	Ulike euroklasser
Dekkavgift/Batteriavgift	< 0,1 %	75 kroner per dekk
Bomavgift	1,10 %	
Fergebilletter	0,10 %	
<b>Totalt</b>	<b>7,80 %</b>	

**Avgifter jernbanetransport**

Avgift	Andel av omsetning	Kommentar
NOX-avgift	0,10 %	16 øre per liter diesel
CO2-avgift	0,30 %	60 øre per liter diesel
<b>Totalt</b>	<b>0,40 %</b>	

Kilde: LTL

Det er altså en grunnleggende forskjell i finansieringen for sjøtransport og landtransport.

## 4. Myndighetenes arbeid med å øke nærskipfarten

### 4.1. NTP-forslaget fra etatene for perioden 2014-2023

Effektive knutepunkter hvor sjø-, vei- og banetransport møtes er en forutsetning for å lykkes med transportpolitikken. Hovedutfordringene med norsk transportpolitikk og Nasjonal Transportplan (NTP) i dag er manglende koordinering mellom transportformene, deres tilhørende transportetater og ikke minst mellom forvaltningsnivåene stat, fylke og kommune.

I planforslaget til NTP 2014-2023 er målet om å flytte last fra vei til bane og sjø blitt en del av en nasjonal strategi. Det er positivt at det er fokus på å styrke sjøtransporten, men planforslagets ni punkter til tiltak er for lite konkret og for lite offensivt. Det dreier seg nå om å reformere sjøtransporten og snu en trend hvor veksten i godstransporten først og fremst skjer på vei, og ikke til sjøs. For å få til dette må det målrettede og offensive tiltak til. Totalt sett er forslaget preget av at etatene mangler de virkemidlene som skal til for å foreslå tiltak som virkelig er av betydning.

- I kommende NTP som legges frem i Stortingsmelding våren 2013, er det kritisk at sjøtransporten i langt større grad prioriteres. Dette forutsetter at staten tar et større helhetlig ansvar og aktivt styrker infrastrukturen samt sikrer at miljøvennlige og

fremtidsrettede løsninger blir ivaretatt. Sjøtransporten ivaretas ikke godt nok med dagens NTP prosesser og innretning. Transportformene må ivaretas langt mer helhetlig inn mot NTP enn det gjøres i dag. Planleggingen er i altfor stor grad sektorbasert.

- Transportplanlegging i Norge som gjøres gjennom NTP må koordineres langt bedre enn det som er tilfellet i dag. Herunder menes koordineringen mellom transportformene, deres tilhørende transportetater, og mellom forvaltningsnivåene stat, fylke og kommune. Det har lenge vært ambisjoner om å flytte mer last fra land til sjø, men det følges ikke opp med konkrete virkemidler. Det er kritisk at det gjøres politiske grep med mål om å styrke norsk transportpolitikk til en mer helhetlig satsing med tilhørende virkemidler.
- Planressursene for å styrke sjøtransporten inn mot NTP må styrkes. Kystverket har hovedfokus på sine tradisjonelle virksomhetsområder; sjøsikkerhet og farleder. De innehar i dag ikke tilstrekkelige utrednings- eller planressurser inn mot NTP arbeidet. De mangler også kompetanse og virkemidler på flere områder som går inn i arbeidet med å flytte last fra land til sjø.
- Dagens havnestruktur, organisering og eierskap er en tilbakevendende utfordring i denne debatten rundt hvordan styrke sjøtransporten, det er ikke samsvar mellom de som sitter på virkemidlene og de som sitter på ansvaret. Det er behov for en helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til utvikling av viktige havner og godsknutepunkt. En nasjonal havnestrategi er nødvendig for å løfte sjøtransporten. Fra å være rene trafikkterminaler og omlastningspunkter, bør en håndfull havner bli nasjonale knutepunkter hvor sjø, vei og bane møtes. Disse havnene må gis særskilt prioritet med hensyn til oppgradering og utvikling.
- Når det gjelder sikkerhet og regularitet har Stadt skipstunnel vært et gjentagende tema i lengre tid. Denne rapporten tar ikke stilling til saken, men det påpekes et behov for en avklaring i regjeringens nasjonale transportplan.

Særlig for sjøtransporten tas det i NTP-forslaget til orde for følgende tiltak som skal føre til overføring av gods til sjø og bane:

- Økt kapasitet og driftssikkerhet på jernbane
- Tiltak i farleder
- Effektivisering av terminaler og tilrettelegging for integrerte logistikknutepunkter
- Statlige investeringer i jernbaneterminaler
- Bedret veiforbindelse til terminaler
- Incentivordning for overføring av gods fra lastebil til sjø og bane
- Reduserte avgifter på sjøtransport
- Kunnskapsutvikling
- Gjennomføring av en bred samfunnsanalyse som omfatter følgende temaer:
  - a. Kartlegging av godsstrømmer og logistikktrender inklusive kunnskap om muligheter til å påvirke disse
  - b. Utredning om en knutepunkts struktur som legger til rette for mer effektiv godstransport

- c. Organisering og eierskap av nasjonale og intermodale godsterminaler med særlig fokus på havneterminaler
- d. Infrastrukturtiltak og arealbruk som kan bidra til godskonsentrasjon, en mer effektiv terminalstruktur og mer gods på sjø og bane
- e. Andre insentiver for å stimulere til konsentrasjon av godsstrømmer og mer intermodal godstransport
- f. En delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjord-området.

Initiativene skaper forventninger til at regjeringen vil fremme tiltak som styrker nærskipfartens konkurransekraft. Næringen motiveres også til å fremme sine konkrete løsningsforslag slik som det fremmes i denne rapporten.

## 4.2. Stø Kurs

Nærings- og Handelsdepartementet utviklet i 2006 sammen med næringen en egen maritim strategi kalt Stø Kurs. Strategien favner alle aspekter av maritim strategi enten det er på sjøen eller på land. Den inneholder femtite konkrete tiltak innenfor feltene globalisering og rammevilkår, miljøvennlige maritime næringer, maritim kompetanse, maritim forskning og utvikling av nærskipfarten. Strategien bidrar til å legge til rette for den maritime klyngen Norge har. Innenfor utviklingen av nærskipfarten var det åtte tiltak. Tiltakene har vært rettet mot forskning og utvikling, reduksjon av kostnadene til rederier og havner og støtte til Short Sea Promotion Centre. Strategien er i disse dager til høring i departementet.

Hittil har ikke regjeringen lyktes med sin målsetting om å styrke nærskipfarten gjennom tiltakene som er foreslått i Stø Kurs. Med dette innspillet ønsker vi å bidra til regjeringens arbeid med en styrking av nærskipfarten, også gjennom evalueringen av Stø kurs.

## 4.3. Klimameldingen

Den nylig fremlagte klimameldingen inneholder disse tiltakene innenfor samferdselssektoren:

- Etablering av et klimafond som i 2020 skal romme 75 mrd kroner og hvor avkastningen skal benyttes til miljøfremmende tiltak. Det ser ut til at fondet først og fremst er rettet mot industrisektoren. Det er uklart om fondet kan benyttes til samferdsel generelt og sjøtransport spesielt.
- Satsing på jernbane på Østlandet og sterkere satsing på kollektivtrafikk i byene
- Utarbeidelse av en egen godsstrategi for flytting av gods fra vei til sjø og bane inkl. utbygging av godsknutepunkter.
- Øke omsetningspåbudet for innblanding av biodrivstoff i dieselen fra dagens 3,5 prosent til 5prosent og deretter 10prosent.
- Bidra til å utvikle andre generasjons biodrivstoff
- Mer "treffsikre" avgifter for tunge kjøretøyer. Hva det innebærer nevnes ikke, men vi må regne med en økning i prisen på karbon.
- Nye personbiler skal ikke slippe ut mer enn 85 g CO<sub>2</sub> pr km i 2020
- Styrke sjøtransportens rolle i transportarbeidet og øke de årlige rammene til havner og farleder.

Klimameldingen tar i liten grad for seg den mest energieffektive transportformen, sjøtransporten. Meldingen er for lite konkret i forhold til tiltak som utløser økt bruk av sjøtransport. Det vises i stor grad til den kommende Nasjonal Transportplan når den kommer om et år.

Det fremgår av Klimameldingen at det er intensjoner om å styrke sjøtransporten, men potensialet er vesentlig større enn det som fremgår av meldingen. For å utløse potensialet krever det konkrete tiltak og som dette dokumentet også bidrar med.

Skipsfarten er en internasjonal næring, og vi er derfor fornøyd med at meldingen tar til orde for at skipsfarten skal reguleres internasjonalt gjennom FNs sjøfartsorganisasjon, IMO. Effektiv regulering av en global næring kan bare skje gjennom globale avtaler. Norge er en av verdens største og mest avanserte maritime nasjoner, og det arbeides aktivt fra næringen med norske myndigheter for strenge internasjonale miljøkrav.

## **5. Forslag til tiltak for økt sjøtransport**

### **5.1.Havnestruktur**

Havnene utfyller flere roller på vegne av sine lokalsamfunn og har aktive lokale eiere som har valgt å organisere de større havnene enten i form av Kommunale Foretak eller som Interkommunale Foretak. Noen havner er også fortsatt organisert som §27-selskap. Den sterke lokale tilknytningen havnene har påvirker også utviklingen av havnene og rollen havnene spiller i forhold til lokalt næringsliv og folkeliv.

I diskusjonen om utviklingen av havneinfrastruktur og intermodale trafikknutepunkt er det derfor viktig å trekke inn det kommunale perspektivet siden ny eller spesialisert infrastruktur i havnene kun kan skje i et samarbeid mellom staten og eierne av havnene, som er kommunene. Det er også kommunene som legger premissene for arealtilgangen som er nødvendig skal det kunne utvikles nye veitilknytninger eller jernbanespor som kan bidra til å styrke godsknutepunkt langs kysten som igjen kan bidra til økt sjøtransport.

Et viktig spørsmål er om volumet er så stort at det trengs statlig deltakelse i investeringer i noen få konsentrerte volumknutepunkter eller om de enkelte havner, eventuelt i samarbeid, vil makte dette selv som en forretningsmessig mulighet. Det tyder på at volumet er overkommelig for lokale/regionale initiativ på kommersiell basis selv med en dobling av aktivitetene, men det bør være åpent for en drøfting om særlige statlige støttetiltak der det viser seg som ledd i en nasjonal strategi for økning av sjøtransporten. Suksesskriteriene er volum som gir mulighet for kostnadsreduksjoner og effektivitet. Ved større investeringer i havneinfrastruktur som intermodalt knutepunkt, bør staten kunne bidra med investeringer.

Et område vi vil trekke spesielt frem i dette innspillet, er konsentrasjon av containerhavner. Spesialisering av et fåtall containerhavner bør være markedsdrevet hvor rederier, vareeiere og speditører er premissgivere. I den sammenheng vil et prosjekt for kartlegging av last og overføringspotensiale med omfattende deltakelse fra markedsaktørene være et godt bidrag. Slike havner bør ha helkontinuerlig drift.

Det er viktig at havnene i fremtiden har god tilknytning til overordnet veinett, jernbane ned i havnen, terminaler, importører, produsenter og arealer med utvidelsesmuligheter.

Dette innspillet vil ikke gå inn på hvilke geografiske intermodale godsknutepunkt som skal vokse frem som de sterkeste godsknutepunktene langs kysten. Her er det markedet som må være avgjørende, men det er mulig for myndighetene å bidra til en riktig og god utvikling gjennom å gi insentiver i form av statlige investeringskroner til knutepunkt som er spesielt viktig for samfunnet. I et slikt perspektiv har nok begrepene utpekte havner og stamnetthavner utspilt sin rolle. Det er behov for å se på inndelingen av havnene med nye øyne og i samarbeid med kommunene. En slik politikk må være basert på en utvidet samfunnsanalyse av sjøtransporten slik transportetatene har foreslått i Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023.

Et havnesamarbeid som viser at havner selv også kan ta tak i disse utfordringene er Havnealliansen. Dette samarbeidet består av Borg havn, Moss havn og Horten havn. Havnene og eierkommunene er enige om å samarbeide om utviklingen av havnene der det åpnes opp for spesialisering av havnedriften og der havnene samarbeider om å utvikle mest mulig effektiv havnedrift i den enkelte havn. Havnene deler også på administrative kostnader, noe som slår positivt ut for brukerne av havnene i form av lavere avgifter. Samtidig har havnene et regionalt samarbeid med sine kommuner i forhold til arealtilgang og i forhold til utvikling av infrastruktur, det vil si vei- og banetilknytning.

Den internasjonale trenden for oversjøfart er konsentrasjon om større havner som tilbyr effektiv produksjon, lave kostnader, volum og retningsbalanse. Det virker ikke som om den samme trenden har slått inn hos feederrederiene til og fra Norge.

Det har ikke til nå vært sterke nok signaler om havnestruktur fra vareeiersiden.

I samarbeid med havnene og eierne bør staten ta initiativ til:

- Utvide mandatet til Kystverket til å omfatte dialog med kommunene om infrastrukturtiltak i tilknytning til havnene. Tiltakene bør omfatte både farleder, vei, jernbane og havneinfrastruktur. Et utvidet mandat til Kystverket bør følges opp med tilstrekkelige planleggingsressurser til Kystverket.
- Gjennomføre en nasjonal varestrømsanalyse som kan gi faktagrunnlag til å si noe om hvilke transportkorridorer det bør satses på for å bedre effektiviteten for stykkgodstransporten sjøveien.
- Bidra med insentivordninger som styrker det regionale samarbeidet mellom havner.
- Bidra til langsiktig arealplanlegging i et perspektiv på 30-50 år for å sikre båndlegging av områder til intermodale logistikknutepunkter som inkluderer havner.

## **5.2.Effektive havneterminaler**

For sjøtransporten er effektive havneterminaler viktig. Havnene er en viktig del av transportkjeden, og skipenes liggetid i havn påvirker i høy grad kostnadene.

I Oslo havn har Oslo Container Terminal vist at med nytenkning og utvikling av driften så kan kostnadene reduseres. En privat drift av havneterminalene kan også være en vei å gå for å effektivisere dette leddet av transportkjeden ytterligere. På lik linje med en vurdering av



regionalisering av havner, bør det av næringen selv tas initiativ til en utvikling av en regionalisering av operatørvirksomheten.

Kontinuerlige drift i terminalene er viktig for å øke effektiviteten og redusere skipets kostnader. Tariffpartene bør komme fram til avtaler som gjør dette mulig.

Et eksempel er igjen terminaloperatøren i Oslo Havn som hevder å kunne effektivisere driften med 20-25 prosent ved muligheten til kontinuerlig lossing og lasting av containerskip. I tillegg til effektivitetsgevinsten og kortere liggetid for skipene, vil kontinuerlig drift medføre mindre nattarbeid som reduserer uønsket nattestøy for beboere i området.

### **5.3. Gebyrer og avgifter som virkemiddel i en overføringsstrategi**

Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene er av stor betydning for deres konkurransekraft. For sjøtransport er det både flere og høyere avgifter og gebyrer. Dette kan blant annet illustreres ved at sjøtransport har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til, mens veitransport har 8 og banetransport har kun 3.

Som vist tidligere bidrar sjøtransportens avgifter og havnepriser/avgifter til en stor del av det totale kostnadsbildet rederiene har for sine tjenester. Konkurranseskraften for bil styrkes for tiden ytterligere på grunn av inntreden av lastebilaktører fra det tidligere Øst-Europa som opererer med et vesentlig lavere kostnadsnivå enn norske og vesteuropeiske transportører. Dette skyldes for det meste forskjellen i lønnsnivå for sjåførere.

Til tross for veipricing gjennom årsavgift og bompenger av veitransporten, er sjøtransportens infrastruktur i langt større grad brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur.

I Soria Moria II-erklæringen fra 2009 uttaler regjeringen at de vil "reducere gebyrene fra sjøtransporten for å stimulere til økt godstransport på sjø". Analyser fra Transportøkonomisk Institutt bekrefter at en reduksjon i avgiftsnivået for sjøtransporten er et viktig tiltak for å stimulere til økt overføring av transport fra land til sjø.

Regjeringen viser riktig retning med fjerningen av kystavgiften og sikkerhetsavgiften. Vi ønsker å se at regjeringen fortsetter med tiltak som dette, dog kraftigere enn det vi har sett hittil.

I planforslaget til NTP for 2014-2023 er det fremmet en nasjonal strategi med ni punkter med forslag til tiltak, hvor et av punktene er reduserte avgifter på sjøtransport.

I hovedrapporten for utredningsarbeidet ble det antydnet at ett av virkemidlene for overføring av gods til sjø kunne være å øke drivstoffavgiftene vesentlig. I det fremlagte NTP-forslaget er dette tiltaket dempet ned dels fordi det vil ramme det meste av godstransport som ikke er relevant for sjøtransport og dels fordi en særnorsk heving av drivstoffavgiftene vil ramme konkurransekraften for norsk næringsliv og norske transportører i motsetning til utenlandske transportører som kjører på drivstoff kjøpt i utlandet. Som kjent rekker et utenlandsk vogntog de fleste destinasjoner i Sør Norge med full drivstofftank.

På den annen side anviser EUs hvitbok om transport et avgiftsregime for Europa som innebærer en høyere pris på karbonbasert drivstoff samt en internalisering av øvrige eksterne kostnader veitransport påfører fellesskapet.

Mye taler derfor for at det beste virkemiddelet i en overføringsstrategi vil være å redusere sjøtransportens avgiftstrykk kombinert med øvrige tiltak skissert i dette dokumentet. På lengre sikt vil all europeisk lastebiltransport bli pålagt høyere avgifter som følge av miljø, trengsel, støy, ulykker og skader.

#### **5.4. En mer effektiv og moderne lostjeneste**

Sjøtransport er en sikker transportform. 90 prosent av verdens varehandel fraktes på kjøll, varer som du og jeg bruker hver eneste dag og som vi ikke klarer oss uten. Norge har over 100.000 havneanløp hvert år. I fjor ble det rapportert om grunnstøtinger, det vil si alt fra berøring av sandbunn uten skader til større hendelser - ved 0,1 prosent av disse anløpene. Av disse hendelsene er svært få knyttet til norske skip i utenriksfart. Seilaser foregår altså uten den aller minste hendelse i 99,9 prosent av tilfellene. Rederiene er opptatt av at sikkerhetskravene til sjøs skal være høye av hensyn til menneskene og miljøet de ferdes i, og av hensyn til verdiene om bord. Uansett må vi alltid arbeide for å få ned antallet ulykker, store som små.

Sjøtrafikken har i løpet av få år gjennomgått store endringer i takt med den teknologiske og digitale utviklingen. Overvåkningssystemene er blitt bedre, papirkartene erstattet av digitale oppdaterte kart og flere typer navigasjonshjelpemidler er nå tilgjengelige. Navigatørens kompetanse har økt i takt med den samme utviklingen. Behovet for los har derfor endret seg over tid, og vi mener at det er nødvendig at utviklingen av lostjenesten reflekterer den teknologiske utviklingen.

I en gjennomgang av lostjenesten fra 2006, sier DNV i en rapport at det største effektiviseringspotensialet ligger i mer utstrakt bruk av farledsbevis. DNV anslår at vi over tid kan få en reduksjon i antall losinger på 25-30 prosent. Farledsbevis er etter vår oppfatning et trygt alternativ til bruk av los.

Hovedmålet med lostjenesten er å bidra til å trygge ferdselen på sjøen og verne om miljøet. I dag bruker vi losressurser der de ikke trengs, samtidig som skip med behov for los ikke får behovet dekket.

Det er prisverdig at staten har nedsatt et utvalg som skal vurdere losordningen. Riktignok er det uheldige begrensninger i mandatet i den forstand at det forutsettes at losordningen fortsatt skal fullfinansieres gjennom brukeravgifter. Det er nemlig gode grunner til å hevde at losordningen som trafikksikkerhetsorgan ikke skiller seg vesentlig fra Statens Vegvesen sitt tilsvarende arbeid innenfor veisektoren. Denne etaten har som oppgave å utstede sertifikater, overvåke trafikken, kontrollere utstyr og sørge for at trafikkreglene holdes av trafikantene.

Det er gode grunner for å hevde at losregimet trenger en revisjon i form av en effektivisering. Forvaltningen fungerer ikke godt nok, ressursutnyttelsen er ikke tilstrekkelig og kostnadene ved brukerfinansieringen er for høy.

Forslag:

- Det må skilles mellom forvaltning og drift. I altfor stor grad fastsettes reglene innenfor losordningen av de som utøver ordningen. Forvaltning bør derfor fjernes fra sjøtrafikkavdelingene og overføres til et egnet og nøytralt nivå i kystverket.
- Ordningen med farledsbevis bør effektiviseres og standardiseres for å øke volumet på antall farledsbevis. Opplæring og prøve til farledsbevis bør utvikles etter en felles mal. Det bør innføres bruk av simulatorer.
- Mindre grad av brukerfinansiering av lostjenesten og en avvikling av kryssubsidieringen mellom landsdelene.
- Det bør opprettes en landsdekkende trafikksentral, og en landsdekkende losformidlingssentral.
- Tilbringer-tjenesten bør konkurransesutsettes.
- Fyr og merkesystem i farledene må forbedres.
- Oversendelse av seilingsplan til skipet før losen kommer om bord.
- Ressursutnyttelsen er ikke god nok. Norsk Havneforening har foretatt en kartlegging hos sine medlemmer. Det var et entydig signal om at losplikten ved forhaling innen havnen kan fjernes. I de fleste tilfeller finnes det tilstrekkelig kompetanse i havnene og hos rederiene/skipene til at forhaling uten los kan gjøres uten losplikt.
- En gjennomgang av og flytting av flere av losbordingfeltene langs kysten. Konkret foreslås å flytte:
  - Losbordingfelt fra Færder til Bastøya i Oslofjorden. Spart losdistanse er 20 nm hver vei.
  - Losbordingfeltet fra Kvitsøy til Kopervik, med tilsvarende innsparing på 12 nm.
  - Losbordingfeltet fra Grip til Munkholmen for nordgående fartøy til Trondheim med innsparing på 91 nm.
  - Andre losbordingfelt bør gjennomgås på nytt. Det er tydelig at en gjennomgang av losbordingfeltene kan gi en betydelig kostnadsbesparelse enten det er staten eller brukere som betaler for tjenesten. I tillegg kommer altså effekten av en kraftig utvidelse av farledsbevisordningen og bortfall av losplikt ved forhaling.

Arbeidet til Losutvalget er svært viktig, og vi har høye forventninger til et godt resultat. I mellomtiden, mens Losutvalget arbeider, er det svært viktig å forvalte det regelverket som eksisterer på en hensiktsmessig måte som blant annet oppfyller de politiske målsettingene om økt bruk av farledsbevis.

## 5.5. Klimatiltak i sjøfarten

Sjøtransport er mer energieffektiv enn andre transportformer. Men stikk i strid med politiske målsettinger fraktes stadig mer på veien. Støy, ulykker, miljøkostnader, køer og veislitasje er bare noe av resultatet av denne utviklingen. Dette berører miljøet vårt i vid forstand.

Å fremme sjøtransporten er god miljøpolitikk i seg selv. Mer gods på sjøen kontra på vei gir betydelige mindre utslipp. Men selv om skipsfart er en energieffektiv transportform er

forbedringspotensialet stort. Utslippene på dagens skip kan både reduseres med kjent teknologi og gjennom utvikling av ny teknologi.

Under gitte forutsetninger om god fylningsgrad i skipene slipper en lastebil ut fem ganger så mye CO<sub>2</sub> per tonn som et vanlig skip i europeisk fart som frakter den samme last over den samme distanse. For skip med LNG som drivstoff er utslippet av CO<sub>2</sub> 20 til 30 prosent mindre enn for skip som bruker marin diesel.

Sjøtransportens store fortrinn er at den kan transportere store volumer over lange distanser til en lav pris med mindre energibruk og klimautslipp. Ett enkelt skip kan ta lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere. Konkurranselatene mellom vei, sjø og bane er primært på stykkgoods på lange avstander (over 500 kilometer).

Kapitlet beskriver flere konkrete forslag som innspill til de mer målorienterte utsagnene i den nylig fremlagte klimameldingen.

### **Internasjonalt klimaarbeid og klimafond**

- Norske myndigheter må opprettholde sin ledende posisjon i å utvikle internasjonale miljøreguleringer for skipsfarten.
- Norske myndigheter må arbeide for etableringen av ett internasjonalt klimafond, der en andel av fondet går tilbake til næringene som betaler inn. Denne andelen bør gå til delfinansiering for utvikling av klimagassreducerende tiltak.
- Hvis norske myndigheter, på tross av våre anbefalinger om regulering internasjonalt, likevel introduserer nasjonale mekanismer som for eksempel økte eller ytterligere CO<sub>2</sub>-avgifter, mener vi at det bør opprettes et nasjonalt klimafond, basert på samme struktur og mal som NO<sub>x</sub>-fondet. Reguleringsmekanismene må ikke være konkurransevridende og må videre avvikles i forbindelse med ikrafttredelse av internasjonale regler for skipsfarten.

### **Alternative drivstofftyper**

En gradvis overgang til naturgass, hydrogen, biomasse og andre kilder som drivstoff vil kunne redusere miljøskadelige utslipp fra skipstrafikken som SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, partikler og redusere CO<sub>2</sub> utslippene betydelig. Næringen, myndigheter og forskningsinstitusjoner må sammen bidra til å videreutvikle teknologi for LNG-drift, biomasse som drivstoff og skip med brenselceller, slik at den norske maritime industrien forblir ledende i utvikling av moderne miljøeffektive skip. Nærskipsfarten er et segment som i særlig grad eger seg til en omlegging til mer miljøvennlig drivstoff på grunn av potensielt lettere tilgang på bunkringsterminaler.

- Regjeringen må bidra til å utvide den nasjonale infrastrukturen for distribusjon, lagring og bunkring av alternative drivstoff slik at tilgjengeligheten og mulighetene for anvendelse nærmer seg tradisjonelle drivstofftyper.
- Miljøskip med alternativ drivstoff bør få lettelse i statlige avgifter og gis noen særfordeler på linje med for eksempel elbiler.
- Bunkring av LNG med passasjerer om bord bør tillates.

### **Landstrøm**

En samlet plan for landstrømsanlegg bør gjenspeiles i NTP under kapitlet om "Havnstruktur og stamnett til sjøs". Kommuner og havner må oppfordres og stimuleres til å utrede og legge til rette for flere landstrømanlegg gjennom offentlige tilskuddsordninger.

### **Flåtefornyelse**

Gjennomsnittsalderen på den norske nærskipsfartsflåten er i dag omkring 30 år. Flåtefornyelse vil bidra til sikrere og mer miljøvennlige skip langs kysten og gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig i forhold til veitransport.

- Det bør vurderes å styrke tilbudet til nærskipsfartsrederiene gjennom en toppfinansieringsordning til markedsmessige vilkår. Eksportkreditt Norge AS (Eksportfinans) bør kunne stille med toppfinansiering i forbindelse med byggelån og langsiktige lån til rederiene på 20-25 prosent av finansieringen, mens GIEK stiller garanti for denne toppfinansieringen.
- Toppfinansieringen og garantien for denne må gis til norske rederier uavhengig av hvilket flagg skipene fører. Mange norske rederier har blitt tvunget til å føre andre flagg enn det norske som følge av NIS sine fartsområdebegrensninger.
- Økte avskrivningssatser for skip og fartøy er et tiltak som vil bidra til økt kapitalgang for rederiene som opererer i et sterkt konkurransutsatt marked med pressede marginer. En økning av avskrivningssatsen fra dagens 14 prosent til 25 prosent vil bringe satsen på linje med avskrivningssatsene i andre europeiske land.

### **Kompensasjonsordning for kondemnering**

En ordning med betydelige insentiver for skip bør innføres for en begrenset tidsperiode, eksempelvis over en periode på 5 år. Dette vil fremskynde og stimulere til at de eldre skipene kondemneres og tas ut av flåten. Det er et poeng at gjennomsnittsalderen på flåten går ned og at tidsmessige og fremtidsrettede skip kommer inn og gir retning for nærskipsflåten.

Innretningen på ordningen kan bestå i at rederiet selv håndterer og gjennomfører en kommersiell kondemnering av skipet, og at kondemneringen utløser en kompensasjon i form av en utbetaling av vrakpant fra staten tilsvarende eksempelvis 25 prosent av skipets kommersielle verdi ved kondemnering.

### **Virkemiddelapparatet og FoU tiltak**

Det er behov for et mer målrettet virkemiddelapparat, herunder spesielt for å støtte opp under flåtefornyelse for nærskipsfarten for å bidra til å flytte mer last fra land til sjø.

- Økt støtte til forskning og utvikling (FoU) gjennom MAROFF som er Norges forskningsråd sitt program for maritim og maritim offshore forskning og utvikling.

- Endring av støttekriterier for tilskudd og lån til rederiene innenfor Innovasjon Norge. Det foreslås å endre tilskudds- og låneordningene i Innovasjon Norge til også å omfatte utenlandske flaggete skip med norsk eier.
- Økning av støtteordning til nærskipfart fra Innovasjon Norge. Den særskilte støtteordningen til nærskipfart er i 2012 på bare 20 millioner kroner. Dette er en svært lav sum i forhold til det forventede behovet i nærskipsflåten til fornying og styrking av miljøytelse. Det foreslås at det utføres en reell behovsanalyse for nærskipsflåten og at støtteandelen justeres tilsvarende over en periode på 10 år.
- For å stimulere til økt satsning på fremtidsrettede og miljøvennlige løsninger for nærskipsflåten foreslås det at taket i SkatteFUNN ordningen heves fra 11 til 20 millioner kroner. Dette innebærer at bedriftenes maksimale skattefradrag økes fra 2,2 til 4 millioner kroner.
- Styrke forskningsinnsatsen på nye drivstoff.
- Inkludere sjøtransport som et likeverdig alternativ i Transnova.

## 5.6. Kartlegging av overføringspotensialet

Utviklingen i transportsektoren i Norge viser at veksten i godstransporten først og fremst skjer på vei, og ikke til sjøs. Dette representerer en stor utfordring for Norge, med befolkningsvekst, fortetting i sentrale strøk, og økt transportbehov. Sjøtransporten har kapasitet til å frakte mer gods enn det som går sjøveien i dag.

Vi ønsker imidlertid at det gjøres en grundig analyse av hvor overføringspotensiale for å transportere mer gods sjøveien ligger.

Som beskrevet i dette innspillet, fremgår det blant annet at norske havner og dermed også skip ikke frakter store mengder stykkgoods i forhold til lastebil. Skipstrafikken tar ikke en tilstrekkelig stor andel av den stykkgoodsbaserte godstransporten i Europa eller innenlands.

Det er tidligere gjennomført en rekke forskningsbaserte prosjekter for å vise potensialet for overføring av gods til sjø og bane. Det vises spesielt til TØIs og SITMAs nylige rapporter nr 1125 og 1126/2011 og 1195/2012, Ludvigsen og Klæbo (2010) samt Andersen og Vingan (2010) Dette er gode utgangspunkt for det videre arbeidet, men prosjektene har ikke i tilstrekkelig grad gitt anvisninger for hvilke relasjoner som må utvikles mellom markedsaktørene for at overføringen faktisk skal gjennomføres. Dette skyldes ikke minst at prosjektene mangler deltakelse fra de aktører som faktisk disponerer lasten. Nedenstående forslag til kartleggingsprosess søker å ta hensyn til markedsmedvirkning for at kartleggingen relativt raskt skal kunne føre fram til faktisk godsoverføring.

Det foreslås:

- 1) Staten ved FKD og SD initierer, legger føringer for og anmoder markedsaktørene om deltakelse i arbeidet for kartlegging av overføringspotensialet samtidig som budskapet om en ønsket vridning i transportmiddelfordelingen beskrives og

begrunnes overfor markedsaktørene. Disse aktørene er vareeiere med store godsmengder, samlastere og speditører, rederier og havner. Det må tas særlig hensyn til behovet for internasjonal deltakelse fra vareeiere og speditører fordi beslutning om valg av transportmiddel i stor grad skjer i utlandet, særlig for importens del.

- 2) Staten bør by på støtte til arbeidet fordi det i utgangspunktet neppe vil skje omfattende initiativ fra vareeiere/speditører for overføring av den enkle grunn at dagens driftsmodeller er velfungerende i forhold til tilbud fra sjøsiden.
- 3) Staten bør samtidig flagge en insentivordning ved idriftsettelse av slike prosjekter som gir en toppfinansiering av faktisk målt overføring av gods i en nærmere definert oppstartsperiode.
- 4) Staten bør initiere et prosjekt med full deltakelse fra markedsaktørenes side gjennom en prosjektorganisering hvor myndigheter og markedsaktører deltar både i en styringsgruppe og arbeidsgrupper.
- 5) En sentral del av prosjektet bør være omfattende intervjuer hos markedsaktørene for å (1) kartlegge potensialet og (2) klarlegge de forutsetninger som må oppfylles for at det skal være attraktivt for disponentene av lasten å legge over gods til sjøtransport. Et slikt arbeid ligner til forveksling markedskartlegging og prospecting som aktørene i et kommersielt marked gjennomfører. Kartleggingen bør frembringe opplysninger om overførbart gods på strekningsnivå, godsegenskaper (det vil si næringsmidler, tørrvarer, stykkgoods, volum, bulk mv) slik at en kan vise både godsets art og de strekninger behovet er størst. Kartleggingen bør konsentreres om potensialet for overførbart Europalast og innenriks last. Eksempler på forutsetninger som må oppfylles for at det er aktuelt å overføre gods kan være synspunkter på aktuelle ilandføringssteder (havnestructur), håndtering i havner (effektivitet), lagringspotensiale i havner, type lastbærer for å ivareta dør-dør-behov, presisjonskrav, regularitet, frekvens, temperaturkrav, prisbilde.
- 6) Faktaopplysninger om potensialet for overføring vises offentlig kun på aggregert nivå av hensyn til behovet for fortrolig behandling av bedriftsspesifikk informasjon.

Informasjonen fra prosjektet kan benyttes til flere formål:

- Vareeieres/speditøres grunnlag for å innhente tilbud fra rederier
- Rederienes produktutvikling for å møte kundenes behov.
- Havnenes produktutvikling, markedstilpasning og effektivisering
- Markedets signaler om godskonsentrasjon og hvor satsingen på containerhavner skal skje.

## 5.7. Insentivordning for overføring av gods

Arbeidgruppen har arbeidet med utkast til og regler for en insentivordning som kan bidra til overføring av gods til sjøtransport. Bakgrunnen er at etatene selv har tatt til orde for insentiver i sitt forslag til Nasjonal Transportplan for 2014-2023. Som et eksempel på en slik ordning følger en mer detaljert beskrivelse i vedlegg 1.

Ordningen som beskrives er ikke konkurransevidende og vil være enkel å administrere. Myndighetene vil oppnå overføring av gods fra vei til sjø med relativt liten bruk av offentlige midler. Samfunnsgevinst og nytte vil lett kunne maksimeres og etterprøves. En lignende ordning har vært bruk i Italia. Det foreslåtte tiltak er tilpasset til norske forhold.

Sjøtransportnæringen har selv tatt initiativ til og arbeider med ulike tiltak for å bli mer konkurransedyktig på markedsføring, pris og service. Et koordinert og nært samarbeid mellom myndighetene og næringen er derfor svært gunstig. Myndighetenes tilskudd i en transportkorridor bør forutsette at næringen tilbyr konkurransedyktig transport, både når det gjelder service og pris. Korridorens service i form av frekvens, transporttid, punktlighet og enkelhet er like viktig som pris.

De utvalgte korridorer bør ha størst mulig konkurranseflaten mellom bil og skip. Alle transportkjøpere bør dekkes av ordningen og de må fritt kunne velge leverandør. Dermed vil programmet ikke være konkurransevidende. Ordningen må notiseres i EØS.

Tiltaket bør være enklest mulig å forvalte, søke om, motta og kontrollere. Det foreslås derfor at tilskuddet skal relateres til antall tonn eller kubikkmeter skipet, uavhengig av distansen. Satsen bør være den samme for alle utvalgte korridorer. Det anbefalte beløp er kr 50 per tonn eller kr 15,- per kubikkmeter..

Tilskuddet bør begrenses til last som skipes i container, i trailer og/eller på paller. Det bør vurderes om sjåførbunden bil på skip skal inngå. Det må stilles kvalitetskrav til rederier og ruter som godkjennes for ordningen for å være sikre varig konkurransevne. Skip som brukes må være underlagt strenge miljøkrav for å minimere utslipp av klimagasser.

Tiltaket bør gjelde både innenlands og utenlands frakt og kan bidra til utvikling av regelmessige transporttilbud både for importen, langs kysten (eksempelvis et Cargonet på sjøen) og/eller en fortsettelse av sjøtransport nordover fra Nordlandsbanens endepunkt (for eksempel til erstatning av ruten TeGe, et skip som på grunn av alder må legge ned virksomheten). Potensialet for overføring er størst for import og våre importkorridorer bør derfor prioriteres. Dette vil også gi mindre innenlands transport.

Foreslått årlig budsjett er kr 150 million gjennom hele neste NTP-periode, 2014-2023. Anslått årlig varig økning i lastvolumet på sjø i slutten av NTP-perioden vil være 5 million tonn. Dette tilsvarer en økning av lastevolumene på 70 prosent i forhold til dagens nivå for den gitte type last. Ordningen bør allerede i 2013 testes i begrenset format med et budsjett på 30 millioner kroner.

Administrasjon av ordningen bør være enklest mulig. Det kan gjøres gjennom en bestillingsportal for last, hvor tilskuddet til transportkjøper automatisk trekkes fra dersom tilskuddets kriterier er tilfredsstillt. Dette vil også stimulere til økt elektronisk samhandling og medføre lavere administrasjonskostnader for alle transportledd og bedre service til transportkjøper.

Med den foreslåtte ordning vil myndighetene oppnå maksimal overføring av gods fra vei til sjø. Samfunnsgevinsten er reduserte samferdselskostnader, kortere bilkøer, færre ulykker, mer effektiv logistikk og reduserte klimautslipp. Transportkjøper vil ha glede av lavere enhetskostnader, bedre frekvens, høyere punktlighet og enklere administrasjon.



## 5.8. Offentlige innkjøp av transporttjenester

En vesentlig faktor for å øke lønnsomheten for nærskipfartsrederiene er å øke volumet av gods som transporteres til sjøs. Offentlige myndighet er en stor innkjøper og ved å få levert varer sjøveien vil det være en god måte for dem å gå foran med et godt eksempel. Vi er innforstått med at offentlig kjøper ikke kan stille krav om at varene skal leveres på en spesiell måte. Imidlertid kan kjøper langt på vei bestemme hva leverandørene skal konkurrere på, så lenge man holder seg innenfor regelverket om offentlige anskaffelser. Vi mener at det bør legges vekt på hvordan varene blir levert og da spesielt at de leveres med en mest mulig miljøvennlig transport. Et konkret tiltak er derfor å ha som et av tildelingskriteriene lavest mulig miljøfottrykk.

En utfordring er at det i dag ikke er objektive gode nok miljøkalkulatorer som kan bestemme hvilken transportform som etterlater ser det laveste miljøfottrykket. Vi mener derfor at staten i samarbeid med næringen skal utarbeide en miljøkalkulator for all type transport som har troverdighet blant alle aktører.

## 5.9. Markedsaktørens oppgaver

### 5.9.1. Rederiene

Som ledd i en satsing på sjøtransport bør rederiene delta i en statlig initiert prosess for kartlegging av potensialet. De foreløpige signaler fra flere intervjuer med aktører som disponerer lasten (vareeiere, speditører og samlastselskaper) tyder på behov for:

- Utvikling av dør-dør-løsninger med container/tralleløsninger intermodalt med bil og skip. 45 fots palletwide containere tilsvarer 13,6 meters semitraller som er den dominerende lastbærer i Europa.
- Bidra til oppbygging av faste regulære linjer med tilstrekkelig volum til å forsvare høy frekvens.
- Behov for punktlighet og god avviksinformasjon.
- Fornye flåten fortløpende som ivaretar behov for temperert last, tørrvarer, farlig gods.

### 5.9.2. Havnene og terminalene

Initiere og delta i arbeidet med markedsorientert beskrivelse av oppgaver for spesialiserte containerhavner. Det innebærer aktiv deltakelse i en statlig initiert varestrømsanalyse og kundeorientert produktutvikling.

Høyst sannsynlig innebærer dette en spesialisering av oppgaver for havnene både innen stykkgoods, containergods, bulk og øvrig aktivitet.

Det er behov for å effektivisere gjennomstrømningen i havnene. Varene må kunne være tilgjengelig for videre transportør eller mottaker mest mulig umiddelbart etter skipsankomst.

Dette inkluderer en utfordring for skiftordningene for havnearbeidere i offentlig eide havner i Norge.

Havnene bør utvikle tilleggstenester for eksempel tilrettelegging av lagertjenester, crossdocking, splitting, plukking og pakking av varer.

Det er behov for en markedsorientering av prisene slik ny havne- og farvannslov legger til rette for.

### **5.9.3. Vareeierne**

Signaler tyder på at vareeiere stiller seg positive til å bruke mer sjøtransport. Det innebærer imidlertid at vareeiere differensierer sine krav til fremføringstid slik det fungerer for bil/bane. En større andel av volumet ligger til rette for lengre fremføringstider, men det stiller krav til bedre planlegging fra vareeiers side. Blant annet vil det kreve at det utvikles driftsmodeller for to varestrømmer, en for landbasert fremføring og en for sjøtransport.

Vareeiere forutsettes å delta aktivt til kartleggingen av overføringspotensialet.

### **5.9.4. Speditører og samlastere**

Speditører/samlastere er den største disponenten av last til, i og fra Norge. Disses markedsandeler for langtransportert last over 30 mil er ca. 70 prosent. Logistikk-løsningene for kundene innebærer et transportmiddelvalg i samråd med kundene, men løsningene baserer seg ofte på kundenes valg av tilgjengelige løsninger.

Samlastbedrifter har som regel gjennomprøvde løsninger for fly, bil, bane i Europa og innenlands, men mangler ofte en produktlinje for sjøtransport for europalast og innenriks løsninger. Europalast og innenriks last er basert på landbasert fremføring.

Fra samlastere/speditører er det behov for å utvikle sjøbaserte løsninger – for eksempel en «grønn» produktportefølje på like linje med bil, bane og fly-produktene slik det er beskrevet i tilbyderens produktark.

I tillegg er det et særlig behov for at de største norske aktørene bidrar til internasjonal deltakelse i prosessene for sjøtransport som igangsettes for Norge. Årsaken til dette er at transportmiddelvalg skjer i utlandet innenfor de store transportnettverkene.

## **6. Offentlig organisering - planleggingskapasitet**

En satsing på sjøtransport gjennom en mer offensiv nærskipfartsstrategi krever at Staten må revidere sin gjeldende innstilling til arbeidsdelingen mellom statlige, kommunale og private aktører. Denne arbeidsdelingen er fra statens side beste beskrevet i statsråd Berg-Hansen brev til Stortinget datert 6.1.2011 som fastslår at statens ansvar knytter seg til farledsutvikling og sikkerhet, kommunene har ansvar for trafikkhavnene regulert gjennom havne- og farvannsloven og markedsaktørene for øvrig må selv utvikle frakttilbudet til sjøs.

Om staten ønsker å spille en mer aktiv rolle hvor målet er å overføre for eksempel store deler av veksten i godstransport til sjøen, kreves det sterkere grep.

Mye taler for etablering av et statlig planleggingsapparat som har ansvaret for alle transportformer slik at disse kan ses i sammenheng. Dette notatet omtaler ikke en slik løsning nærmere. Imidlertid bør FKD, som i dag har ansvaret for sjøtransporten, etablere et sterkere

planleggingsmiljø enn det som er tilfelle i dag. Sjøtransport omtales i begrenset grad i NTP-sammenheng. Staten bør i tillegg ta til orde for en gjennomgang av arbeidsdelingen mellom stat og kommuner når det gjelder havnestruktur eller rette sagt sentrale logistikk knutepunkter hvor havner inngår.

Et betegnende eksempel er KVVU-arbeidet for et nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen hvor både havn, bane og biltransport inngår. Arbeidet er ledet av Jernbaneverket uten særlig ledelse fra Kystverket side.

Et annet eksempel som krever sterk ledelse fra kystmyndighetenes side er nytt intermodalt logistikkområde i Bergen hvor havn inngår. En naturlig løsning her er at FKD eller Kystverket leder en slik KVVU, men det er tvilsomt om FKD/Kystverket i dag har slik plankapasitet.

Det bør vurderes opprettet et programområde i FKD med tilstrekkelige midler til å finansiere statens videreutvikling av en nærskipfartsstrategi på varig basis.

---

## **7. Avslutning**

Vi er tilfredse med at regjeringen nå har økt fokus på nærskipfarten. Vi vil berømme Fiskeri- og kystministeren som har tatt initiativ til en møteserie om nærskipfartsstrategi og at næringen er invitert inn å gi innspill til regjeringens arbeid.

Transportsektoren i Norge står ovenfor store utfordringer i tiden som kommer. En styrking nærskipfarten vil være nøkkelen for å flytte mer gods fra land til sjø. Et av de viktigste tiltakene er å styrke konkurransevnen til nærskipfarten sammenliknet med andre transportformer. Det må gjøres en bred tilnærming til dette arbeidet, som også skissert i dette dokumentet gjennom bredden av tiltak presentert.

Næringen takker for invitasjonen til å gi innspill til regjeringens arbeid, og vi håper dette innspillet vil bidra inn til dette. Vi håper at vi i tiden fremover kan arbeide godt sammen for å lykkes med vår felles målsetting, om å flytte mer last fra land til sjø.

---

