



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Godsalliansens samlede anbefaling til Nasjonal Transportplan 2022-2033

Godsalliansen ble etablert i august 2017, og er en sammenslutning av 14 organisasjoner innen jernbane-, vei- og sjøtransport, i tillegg til godseiere og miljøorganisasjoner. Dette høringsinnspillet representerer en konsensus blant Godsalliansens medlemsorganisasjoner.

Godsalliansens medlemmer har tre overordnede forventninger til Nasjonal Transportplan:

- 1) NTP må bli et verktøy for å nå Norges klimaforpliktelser og verne naturmangfold. Det bør blant annet settes krav i NTP om et tak for samlede utslipp i forbindelse med realiseringen av NTP frem til 2033.
- 2) NTP må være et strategisk verktøy som formes etter politiske målsetninger. NTP skal ikke være en utbyggingsplan basert på framskrivninger, men en strategisk plan for å endre transportsystemet for å oppnå samfunnets overordnede mål.
- 3) Målet om godsoverføring opprettholdes, og det må iverksettes tiltak som bidrar til at målet faktisk kan realiseres.

Dette mener vi er nødvendig for å nå disse målene:

- Minimum tredoble satsingen på godstransport i NTP ift inneværende periode
- Tyngre satsing på infrastruktur for sjøtransport og jernbane
- Gjennomgående klimafokus
- Scenariovurderinger som tar høyde for endringer i transportsystemet ift dagens modeller
- Investeringer og regelendringer som fører til mer effektive godsterminaler
- Vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet må ned
- Infrastruktur i og rundt havner som letter godsflyten må prioriteres
- Infrastruktur på banenettet som gjør det mulig med tyngre og lengre tog må prioriteres

Klima

De siste årene har kunnskapsgrunnlaget om klimakrisen blitt betydelig styrket. Samtidig har bevisstheten om hvor dårlig tid vi har for å snu utviklingen, økt. Vi står ovenfor den største trusselen mot menneskeheten hittil i vår historie. Klimagassutslippene må ned de neste ti årene.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Nasjonal Transportplan må innrettes etter klimaforliket, klimaloven og Norges internasjonale forpliktelser gjennom Paris-avtalen. Klimamålet forplikter. Nullvekstmålet er satt av staten gjennom klimaforliket. I tillegg er det gjennom klimaloven nedfelt at utslipp av klimagasser skal reduseres med 40 prosent innen 2030, og med 80-95 prosent innen 2050 sammenliknet med 1991-nivå.

NTP er et av de viktigste verktøyene myndighetene har i dette arbeidet. I dette perspektivet er dette den viktigste NTP noensinne. Denne NTP-perioden blir avgjørende for om Norge skal klare å oppfylle sine mål og forpliktelser.

Da holder det ikke med et eget delkapittel om klima og miljø. Det er helt avgjørende at klima blir et gjennomgripende tema og en avgjørende vurdering innenfor hvert enkelt kapittel, hver enkelt transportform, hver enkelt transportkorridor og hvert enkelt prosjekt som skal realiseres. Vi krever et klimaregnskap og et utslippstak i NTP. Klimaeffekter av både utbygging, vedlikehold og bruk av hvert enkelt prosjekt må være en sentral del av det samfunnsøkonomiske regnskapet for hvert enkelt prosjekt.

I dette perspektivet er det sterkt beklagelig at alle høringsuttalelser til NTP skrives uten at det er kommet svar fra virksomhetene (tilleggsoppdrag 10. februar 2020) om framskrivninger av klimagassutslippene basert på oppdragsbrev 2, 3 og 4. Dette er helt avgjørende analyser for hvilke prioriteringer som skal gjøres i NTP. Dette hindrer oss, og alle andre høringsinstanser, i å levere en høringsuttalelse basert på tilstrekkelig kunnskap.

Vi vil påpeke at samtlige fylkeskommuner og store byer unisont i sine innspill til NTP har fokusert på klima som et viktig tema. Vi støtter disse innspillene og ber regjeringen i sitt arbeid med NTP ta et strategisk valg om å innrette NTP som et verktøy for å nå Norges klimaforpliktelser.

Transport står for en stor andel av Norges ikke-kvotepfiktige klimautslipp. Gjeldende samferdselspolitikk har ikke lyktes i å fremme klimavennlige transportformer. Riksrevisjonens rapport om godsoverføring fra februar 2018 understreker at dette har vært et vedtatt mål siden 1990-tallet, men at klimautslippene fra gods på vei har økt gjennom hele perioden. Hvis Norge skal ta klimaforpliktelsene i Paris-avtalen og Bærekraftsmålene på alvor, er det avgjørende å få til en betydelig overføring av gods til mer energieffektive og klimavennlige transportformer.

Utbygging og investeringer i infrastruktur

For klimaperspektivet i NTP er det ikke bare transporten i seg selv som er viktig, men også utbyggingsprosjektene. Ved å sette et utslippstak for NTP, og bryte disse ned på etater og prosjekter, vil man fra toppen påvirke prioriteringer, materialvalg, bruk av anleggsmaskiner etc. Anleggsmaskiner krever mye energi og bruker dermed mye diesel. Det meste av anleggsvirksomheten skjer utenfor kraftnettet og er derfor ikke mulig å elektrifisere.

Grovt regnet har anleggsinvesteringer et klimautslipp på 35 tonn CO₂ per million kroner brukt på utbygging (Statens Vegvesen og Nordkonsult). Det betyr at ved å bruke 1000 mrd på investeringer i NTP vil det føre til utslipp av omtrent 35 millioner tonn CO₂. Det utgjør en vesentlig del av de årlige klimautslippene Norge kan tillate seg innenfor våre klimaforpliktelser. Med dette som et helt nødvendig utgangspunkt må vi tenke nytt om hvordan vi kan øke kapasiteten i transportsystemet, samtidig som vi begrenser utbygginger som ikke er helt avgjørende nødvendig. Se mer om dette i kapitlet om arealbruk og naturmangfold.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Arealeffektivitet og naturmangfold

Naturkrisen har hittil ikke fått like stor oppmerksomhet som klimakrisen, men de kommende årene vil dette være like høyt på agendaen som klima. Utviklingen de siste hundre årene har vært en sterk reduksjon av uberørt natur som har ført til en akutt trussel mot biologisk mangfold. Fokus på arealeffektivitet vil derfor være helt avgjørende for at nasjonal transportplan skal kunne være bærekraftig.

Gjennom arealeffektive investeringer, modernisering og utbygginger av havner, terminaler og jernbane kan utbyggingsbehovet på veiprosjekt reduseres. Utbygginger som relativt sett er begrenset, som lange kryssningsspor, ekstra sporkapasitet på godsterminaler, utplaning av bratte bakker på jernbanenettet, utvidelse av havneterminaler, etc. kan betydelig forbedre konkurransekraften til gods på sjø og bane. To åpenbare fokusområder her er å bedre veiforbindelsene inn til havnene og en ambisiøs satsing på å få ned vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Det vil bidra til at mer av godset kommer inn i landet på sjø og bane, og vil redusere mengden tungtrafikk som kommer inn til landet langs veiene.

Innen både godstransport på jernbane og på sjøen er det tydelige flaskehalsen som øker kostnad og tidsbruk. Ved å utbedre disse flaskehalsene vil det løfte flere tusen vogntog av veiene og bidra både til lavere kapasitetsbehov på veien, men særlig en drastisk reduksjon på veislitasje og behov for rehabilitering av vei.

Målet om godsoverføring

Det har siden 1990-tallet vært et tverrpolitisk mål at 30 prosent av godstransporten over 300 km skal transporteres på sjø eller jernbane. Likevel har utviklingen gått i motsatt retning.

I februar 2018 gjennomgikk Riksrevisjonen målsettingen og tiltakene som er iverksatt. Riksrevisjonen bemerket blant annet følgende:

- Målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane er ikke nådd.
- Gjennom internasjonale avtaler har Norge i mange år forpliktet seg til klimagassreduksjoner – likevel fortsetter CO2-utslipp fra godstransport på vei å øke.
- I forhold til folketallet hadde Norge omtrent 35 prosent flere drepte i ulykker med tunge kjøretøy enn gjennomsnittet i Europa i perioden 2011–2013.
- For transport av stykkgoods på strekninger over 300 kilometer med nærhet til havn eller jernbaneterminal, har veitransporten i 2010–2015 økt like mye eller mer enn transport på sjø og bane.
- Dersom veitransporten på disse strekningene hadde vært utført på sjø og bane i stedet, ville kostnadene for samfunnet som følge av ulykker, forurensning, støy, veislitasje og køer blitt betydelig mindre.
- Det er gjennomført få tiltak for å styrke konkurransevnen til godstransport på jernbanen.
- Departementet har ikke hatt god nok styringsinformasjon.
- Verken departementet eller etatene har hatt informasjon om hvorvidt tiltak som er satt i verk, har hatt effekt.
- Manglende informasjon og kunnskap kan ha ført til at tiltak som kan føre til overføring av gods til sjø og bane, ikke har blitt foreslått eller gjennomført.



- Departementet har iverksatt få tiltak for å nå målet om å få mer godstransport over fra vei til sjø og bane.

Godsalliansen forventer at kommende NTP gjenspeiler målet om godsoverføring fra vei til sjø og bane på en langt bedre måte enn tidligere. Det er på tide å vise at denne målsettingen er mer enn ord, og følges opp med konkret handling som faktisk bidrar til at målet nås.

Vi henviser til innspillene fra fylkene og de store byene der alle påpeker viktigheten av godsoverføring. Dette er et mål det er bred politisk enighet om. På tvers av partier, på tvers av forvaltningsnivå og uavhengig av geografisk lokalisering. Denne målsettingen må prioriteres først i kommende NTP-periode. Skal vi lykkes med godsoverføring, så må gods på sjø og jernbane gjøres så konkurransedyktig som mulig, så raskt som mulig.

En strategisk NTP

Nasjonal Transportplan er en enorm investeringsplan som har påvirkning på store deler av samfunnet. Når Stortinget vedtar en tiårsplan for samferdsel med en ramme på rundt 1000 mrd kroner, må det være en politisk og strategisk plan for hvordan samfunnet ønsker at transporttrendene skal endres. I NTP-perioden frem til 2033 er det to ufravikelige sannheter som må prege hele arbeidet med. Planen skal både håndtere en betydelig transportvekst, og vi skal kutte i klimautslippene. Da kan ikke dette bli en prosess som bare ender opp utbyggingsplaner som bare følger trendfremskrivninger. Det må tas valg som endrer trender og transportmønstre.

Virksomhetene er i sine svar åpne på at modellene for godsutviklingen ikke er egnet til å fange opp trendbrudd eller teknologiendringer. Modellene er interessant bakgrunnsinformasjon, men det er samtidig viktig å se de store begrensningene i modellene som verktøy for strategisk planlegging.

Prosjekter som kan utløse godsoverføring og effektivisere godstransport på sjø og bane må prioriteres tidlig i NTP-perioden. Det er to årsaker til dette. Den ene er at det haster å gjøre godstransporten i Norge mer klimavennlig. Raske resultater har sterkest effekt. Den andre er at det blir meningsløst å bygge store veiprosjekter som svekker konkurransevnen til gods på sjø og jernbane først, for så å satse på godsoverføring etterpå.

Det mest kostnadseffektive for den norske statskassen, klima, naturmangfoldet og samfunnet som helhet er store samferdselsprosjekter som ikke trenger å realiseres. Godsoverføring fra vei til sjø og bane vil redusere ulykkesrisiko, veislitasje og kø.

Villet politikk skal overstyre fremskrivingsmodeller. CargoNet har satt inn to ekstra tog i uken på Nordlandsbanen, som har ført til at godsmengden som fraktes på bane på den strekningen nå overgår fremskrivningene mange år frem i tid. Det er åpenbart at politiske grep vil endre godsmønstret. Derfor må ikke modellene bli noe mer enn et interessant kunnskapsgrunnlag.

Vi kan ikke planmessig styre utviklingen i hver enkelt godskorridor. Det vi kan gjøre er å ta et politisk valg om at jernbane og sjøtransport skal være så effektive og konkurransedyktige som overhode mulig, og forme politikken ut fra det.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Sjøtransport

Sjøtransport har rundt 70 prosent lavere klimautslipp enn godstransport på vei. Hvert skip kan, bokstavelig talt, ta lastevolumer tilsvarende flere hundre trailere. Dette gjør sjøtransport til den klart mest energieffektive og skalerbare transportformen. Transportruter internt i Norge, eller mellom Norge og kontinentet, er derfor en effektiv måte å løfte tungtransport bort fra veiene på. For eksempel vil en sjøgående godsroute mellom Bodø og Tromsø som en fortsettelse av Nordlandsbanen, årlig kunne løfte 25 000 vogntog av veiene.

Sjøgående godsrunder er svært kapitalkrevende å få i gang og det kan ta tid før markedet tar dem i bruk. Å gjøre investeringen og få ruten i gang innebærer så stor økonomisk risiko at det er lite sannsynlig

at markedet får i gang en slik godsroute selv, selv om den kan bli lønnsom på sikt. Derfor er ordninger som «Godsoverføring fra vei til sjø» viktig. De to siste utlysningsrundene viser at det er svært mange gode prosjekter langs kysten som kan finansieres. Søknadssommene har vært mange ganger det utlyste beløpet. En oppfinansiering av slike støtteordninger er en veldig rask og effektiv måte å øke godsoverføringen på og de er per definisjon samfunnsøkonomisk nyttig.

Flåtefornyning

Et viktig grep for å få til et raskt løft i nærskipfarten er et offensivt flåtefornyingsprogram. Å få gamle og forurensende skip ut av trafikk og erstattet med mer moderne og effektive skip med lavere eller ingen utslipp av klimagasser, vil ha dobbel klimaeffekt. Det vil både få ned utslippene per tonnkilometer fraktet gods i sjøfarten og gjøre nærskipfarten mer konkurransedyktig i forhold til veitransport.

Flåtefornyning er svært kapitalintensivt og har høy risiko i en bransje der ratene fluktuerer, og det er få lange kontrakter. Flåtefornyingsprogrammet må kunne bidra til mer reell risikoreduksjon og kombineres med en fungerende vrakpantordning som gir egenkapital for rederiene som skal investere. Flåtefornyning må også kombineres med investering i ny teknologi og infrastruktur i havnene.

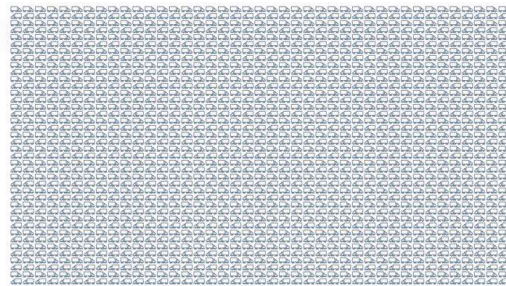
Havner

Havnene er helt avgjørende knutepunkter i vårt transportsystem. Effektive havner er nøkkelen til at sjøtransporten skal være konkurransedyktig i forhold til veitransporten. Likevel har ikke kystdelen av NTP blitt fullfinansiert i inneværende periode. I statsbudsjettet for 2020 er det kun litt over 70 prosent oppfyllelse av kystdelen av NTP, til tross for at kyst utgjør en relativt liten andel av NTP. Det er store behov for infrastrukturinvesteringer i havner langs hele kysten. Disse er heller ikke spesielt kostbare, sammenlignet med andre prosjekter i NTP.

VISSTE DU AT?



..EN GODSRUTE MED BÅT MELLOM BODØ OG TROMSØ, SOM EN FORLENGELSE AV NORDLANDSBANEN, VIL LØFTE 25 000 LASTEBILER AV VEIEN



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

To tredeler av havnene har behov for farledsutbedring for å få økt vekst. Når vi vet at ett skip kan ta lastevolum tilsvarende flere hundre trailere, er effekten av mer effektive havner åpenbar. Farledsutbedring er også et billig tiltak sammenlignet med andre prosjekter i NTP. Grovt regnet kan man si at et farledsutbedringsprosjekt koster omtrent tilsvarende det å bygge en kilometer med motorvei.

Én tredel av havnene har behov for miljømudring og tildekking av farlige sedimenter. Norge er en sjøfartsnasjon og uansett hva vi skal leve av i fremtiden, vil det ha noe med havet å gjøre. Disse utbedringene er helt nødvendige for å få en blå og grønn vekst langs kysten.

Nesten samtlige havner i Norge har prosjekter som vil bidra til grønn transport, men som trenger ekstern finansiering. Dette betyr at en styrking av ordninger som grønn skipstransport, effektive og miljøvennlige havner og relevante program i Enova vil ha stor positiv miljøeffekt.

Havnene må tilknyttes resten av transportsystemet

To av tre havner har behov for bedre veitilknytning. Dette må være en av de mest åpenbare prioriteringene både mht tid og finansiering i kommende periode. Havnene er enormt viktig for godsflyten i Norge og sjøtransport er den mest skalerbare transportformen som finnes. Da er det et ødeleggende hinder at veitilknytningen til havnene er så dårlig at det ikke er mulig med en effektiv videre distribusjon mellom veinettet og havnene. Skal godsoverføring fungere så er vi avhengig av veitransport i begynnelsen og slutten av logistikkjeden. God veiforbindelse til havner og terminaler er derfor helt avgjørende.

En rekke havner trenger også bedre tilknytning til jernbanenettet. Samspeillet mellom gods på bane og gods på sjø gjennom Drammen havn er et godt eksempel på hvordan fremtidens grønne godstransport kan se ut. De prosjektene som kan bidra til å effektivisere dette samspeillet må prioriteres høyt.

Jernbane

Lønnsomheten på kombitransport på jernbane er kritisk lav. Den midlertidige støtteordningen «Godsoverføring fra vei til bane» har hindret kollaps i denne næringen,

men det haster å ta grep som kan gjøre næringen bærekraftig innen støtteordningen utløper.

En av de største hindringene for å få flere vareeiere til å benytte jernbane er forutsigbarheten for leveranse. Kapasitet på banenettet og hyppige feil fører til en uforutsigbarhet som svekker konkurransekraften til gods på jernbane. Vedlikeholdsetterslepet er en viktig del av dette. Det er også forbikjøringsspor og kapasitet på terminalene.

Derfor er det viktig å umiddelbart få en ambisiøs satsing på å få ned vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Dette er investeringer som både er arealeffektive og gir positiv klimaeffekt. Det er samfunnsøkonomisk og finansielt rasjonelt å sørge for mest mulig effektivitet på den infrastrukturen som allerede eksisterer. Dette bør derfor stå helt øverst på prioriteringslisten.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Pålitelighet

Et pålitelig og stabilt banenett er en forutsetning for at folk og næringsliv vil bruke toget både i persontransporten og for godstransport. Fornying og vedlikehold er avgjørende for å hindre feil på strømsystemer og signalanlegg og for å hindre at baner stenges på kort varsel pga. flom og vind.

I NTP 2018–2029 er det satt som mål at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredel innen utgangen av tolvårsperioden (2029). Regjeringens budsjettproposisjon for 2020 viser imidlertid at etterslepet vil øke med 2,2 mrd kroner innen utgangen av 2020, til om lag 21,5 mrd kroner. Dette er et eksempel på den manglende måloppnåelsen av vedtatt politikk som Riksrevisjonen påpeker i sin rapport.



Hvis jernbane skal være en del av fremtidens godssystem i Norge, er det helt avgjørende at denne trenden snus. Fornylses- og vedlikeholdsinnsetningen må trappes opp betydelig og målet om å redusere vedlikeholdsetterslepet må skjerpes for den nye transportplanen.

Kraftig vekstambisjon for gods på jernbane

Ambisjonen for NTP-perioden må være en vekst på 50 til 100 %. En vekst på hele 40 % kan oppnås bare med relativt beskjedne utbygginger, som gjør det mulig å kjøre lange tog på hele jernbanenettet. Der det finnes flaskehals i transportkorridorene som kan avhjelpes med relativt enkle midler, er det viktig å ta disse «lavhengende fruktene». Lange kryssingsspor og utbedring av flaskehals vil gjøre det mulig å kjøre med tog på 630, 650 og 740 meter. Dovrebanen og Nordlandsbanen bør prioriteres tidlig i perioden, siden det er strekninger hvor jernbanen har lav markedsandel og stort potensial for vekst.

En avgjørende flaskehals som preger hele jernbanenettet, er kapasiteten i Oslo-tunellen. Kapasiteten her må økes gjennom at tunellen utvides eller at det bygges et parallelt løp.

Effektive ruteleier for godstrafikk

Det er ikke bare infrastrukturinvesteringer som er nødvendig for å få til vekst i godstrafikken på jernbane. Det er mulig å få til et stort løft i gods på jernbane uten å investere en krone i infrastruktur. Godstrafikken må prioriteres i ruteplanleggingen. Det er helt nødvendig at ruteleier for lange godstog inkluderes i arbeidet med en strategisk ruteplan. I dag er dette opp til årlige søknadsprosesser. Hvis dette settes inn i en strategisk ramme, der godsrutene planlegges samtidig med personrutene, vil det gi forutsigbarhet. Det gjør det økonomisk rasjonelt å planlegge investeringer i moderne materiell som kan trekke lengre tog og styrke gods på banes konkurransekraft i forhold til veitrafikken.

Prioriteringer av infrastruktur på jernbane

Til tross for at det er kostbare utbedringer så vil utbedring av flaskehals innen jernbanenettet føre til betydelig kapasitetsøkning og bedring av konkurransekraft i forhold til biltransport. Lange kryssingsspor (minst 650 meter) er spesielt viktig. At flere sidespor settes i orden, vil også bidra. At det kan kjøres lengre og tyngre tog som kan komme seg raskere frem på jernbanenettet er helt avgjørende.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Nordlandsbanen

Godstransporten på Nordlandsbanen har hatt en svært positiv utvikling den siste tiden. Godstrafikken øker og det er mulighet for å få til en sjøgående godsrute videre fra Bodø til Tromsø, via Lødingen. NTP må bygge opp under denne utviklingen og forsterke den. En oppgradering av Nordlandsbanen må derfor prioriteres tidlig i den kommende perioden. Til tross for at denne strekningen går på diesel, er den langt mer klimavennlig enn å sende godset med bil. Jernbanedirektoratets utredning viser at en deelektrifisering av Nordlandsbanen, kombinert med batteridrift, kan gi nullutslipp på strekningen langt raskere og billigere enn tidligere beregninger som har utredet heelektrifisering.

Økt godstrafikk på Nordlandsbanen gjør det også nødvendig å prioritere en oppgradering av terminalene langs Nordlandsbanen. Oppgradering av Nordlandsbanen må også sees i sammenheng med Dovrebanen.

Dovrebanen

Denne strekningen utgjør et viktig bindeledd i godsflyten mellom nord og sør i Norge. Forsinkelser på Dovrebanen har vist seg ofte å være årsaken til at togene ikke har klart å holde rutetiden videre nordover. En opprusting av Dovrebanen vil føre til større kapasitet og en mer robust godstransport på bane mellom Nord-Norge og Sør-Norge.

Oftobanen

Godskorridoren gjennom Sverige er kjent for å ha den største godstrafikken målt i tonn. Men også her er kombitransporten økende. «Laksetoget» fra Narvik til Malmø er et godt eksempel på det. Dette er en svært viktig godskorridor for å få de lange transportene løftet over fra vei til bane og eventuelt videre til sjø. Hvis Oftobanen skal være i stand til å håndtere den forventede godsøkningen, er det viktig å komme i gang med arbeidet med dobbeltspor.

Sørlandsbanen og Bergensbanen

Selv om vi er opptatt av at én og én strekning bør prioriteres for å oppnå raskest mulig effekt, i stedet for å flikke på flere steder samtidig, vil vi også påpeke at utbedringer på Sørlandsbanen og Bergensbanen vil ha stor effekt for godskapasiteten på jernbanenettet. Begge strekningene har behov for utbedringer som gjør det mulig å kjøre lengre og tyngre tog.

Terminaler

Over lengre avstander er godstransport på sjø og bane det desidert mest effektive, både med hensyn til kapasitet, miljø, økonomi, arealutnyttelse og behov for infrastruktur. Den største flaskehalsen for både godstransport på sjø og jernbane, og overføring mellom dem, er lite effektiv drift av godsterminalene. Skal effekten av bedre infrastruktur på jernbanenettet og mellom terminalene tas ut, er det avgjørende å også investere i effektive terminaler.

Samtidskapasitet på godsterminalene er både kostnadsdrivende og øker tidsbruken i forhold til biltransport. Hvis vi får ned både kostnadene og tidsbruken vil det redusere transportlengden som er nødvendig for at jernbane og sjøtransport skal være konkurransedyktig. Effektiv terminaldrift vil føre til at en enda større andel av importen til Norge kan komme sjøveien, pakkes om og transporteres videre internt i Norge, i stedet for at transporten kommer fra kontinentet og direkte til kunde med bil.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

For å bedre effektiviteten på godsterminalene er det nødvendig med tunge infrastrukturinvesteringer, gode løsninger på arealutnyttelse og nye løsninger med hensyn til organisering. I dag drives omlasting og klargjøring av forskjellige aktører samtidig. Det er en suboptimal løsning både med hensyn til kostnader, men spesielt med hensyn til effektivitet og tidsbruk.

Omlasting internt på godsterminalen må organiseres på en slik måte at én aktør har ansvaret og kan optimalisere driften mest mulig effektivt. Det kan gjøres gjennom anbudsprosesser som tildeler kontrakter til private aktører, eller at staten overtar denne delen av driften siden det på mange måter er en del av infrastrukturen.

Modernisering og utvidelse av Alnabruterminalen må prioriteres. Konsekvensutredningen viser at Alnabruterminalen uansett må fortsette å være et nav i godstransporten. Utredningene viser at løsningene med å flytte hele terminalen til et nytt sted var både dyrest og hadde størst negativ effekt på godstransporten. Uavhengig av om det skal bygges en ny terminal et annet sted for å avlaste Alnabru, er det ingen grunn til å vente med moderniseringen av Alnabruterminalen.

Samfunnssikkerhet

Useriøse aktører i veitransporten utgjør ikke bare et bidrag til ulike konkurransevilkår, men en stor risiko for trafikksikkerheten. Selv om det i prinsippet er uvesentlig hvilken nasjonalitet bedriften eller føreren av den enkelte lastebil har, kommer vi ikke bort fra at aktører fra utlandet er overrepresentert i ulykkesstatistikken på norske veier.

[TØI rapport 1487/2016 Internasjonalisering i godstransport på veg: sikkerhetskonskvenser, risikofaktorer og tiltak](#), pekte på at utenlandske vogntogsjåfører har langt høyere ulykkesrisiko enn innenlandske. Rapporten viste at sjåfører fra utlandet, sammenlignet med norske sjåfører, hadde hele tre ganger så stor risiko for å bli involvert i eneulykker, dobbelt så stor risiko for møteulykker, og nesten dobbelt så stor risiko for kollisjon med kjøretøy i samme retning. Særlig to risikofaktorer ble løftet fram; Manglende erfaring med kjøring på norske veier, og manglende erfaring med vinterføre.

Det har ikke blitt utført sammenlignbare risikovurderinger etter at denne rapporten ble utgitt i 2016, men tall fra forsikringsbransjen tyder på at funnene står seg. En kartlegging Gjensidige Forsikring gjorde i 2019 viste at nærmere 1000 norske bilister krasjer med utenlandske vogntog i løpet av et år. I 80 prosent av tilfellene var det utenlandske vogntoget utløsende part.

Sosial dumping og ulovlig transportvirksomhet

Dessverre finnes det aktører i veitransportnæringen som spekulerer i lovbrudd for å skaffe seg konkurransefortrinn. Daglig begås grove brudd på kjøre- og hviletid, kjøring med overlast og brudd på loven om allmengjøring av tariff. Trenden i transportmarkedet i EØS er at norske transportører i internasjonal transport blir utkonkurrert av transportører fra land med lavere kostnader. Utviklingen av kabotasje kjøring gjør at denne konkurranseulikheten også brer seg inn i det norske innenlandsmarkedet. Flere undersøkelser viser at det er utbredt med falske arbeidskontrakter blant useriøse transportaktører. Østeuropeiske sjåfører har falske arbeidskontrakter som dekker over at de ikke får betalt den allmengjorte tariffen de har krav på. Dette er både et overgrep mot sjåførene,



og bidrar til å utkonkurrere seriøse transportaktører. Denne ulovlige prisingen bidrar til å ødelegge transportmarkedet og gjør veitransport uforholdsmessig billig, sammenlignet med tog og skip.

For å få bukt med dette er det avgjørende å få på plass strengere regelverk, hyppigere kontroller og reell håndheving. Det er ikke nok med skjerpede straffer ovenfor sjåførene. De useriøse transportselskapene som må også merke konsekvensene av regelbrudd. Like avgjørende er det å skjerpe reaksjonen mot transportkjøperne, slik at de i større grad tar sin del av ansvaret for at regelverket følges. Når useriøse lavpristransportører blir benyttet er de som kjøper transporten er enten uvitende, eller de gambler på at det er så få kontroller at brudd på regelverket ikke får konsekvenser for dem. Begge deler er uakseptabelt og fører til sosial dumping og økt konkurranseulikhet i næringen. I tilfeller der transportkjøpere har brutt med sin informasjons- og påseplikt, og det blir avdekket lovbrudd i forbindelse med transporten, mener vi det må føre til avskrekkende sanksjoner.

Gjennomgang av oppdragsbrev og svar fra etatene

Oppdrag 1 – Mer infrastruktur for pengene og effektiv ressursbruk

- Statens Vegvesen har spilt inn en bruttoliste på 600 mrd kroner, som til sammen har en negativ samfunnsnytte på 235 mrd og gi økte årlige utslipp på 16 000 tonn CO2-ekvivalenter. Utbyggingen av disse prosjektene vil i seg selv gi et utslipp på 21 mill tonn CO2-ekvivalenter.
- Til tross for at Kystverket bare har spilt inn prosjekter på 3,75 mrd, så viser medlemsundersøkelsen til Norske Havner at to av tre havner har behov for farledsutbedringer.
- Vi mener at omorganiseringsprosessen i Kystverket er et godt grep. Kystverket må styrkes slik at det kan utøve en koordinerende styringsrolle for sjøtransporten i Norge.

Oppdrag 2 – Utviklingstrekk og fremskrivninger

- Vi er glad for at etatene innrømmer at fremskrivningsmodellene har svakheter og blant annet ikke kan hensynta trendbrudd og store teknologiendringer.
- NTP bør ikke bygges helt og fullt på fremskrivningene til modellene, men baseres på strategiske grep for å endre transportmønster etter de politiske målene Stortinget ønsker å oppnå.

Oppdrag 3 – utfordringer i transportkorridorer og byområder

- Det skaper flaskehalser at de store byene og særlig Oslo i for stor grad er knutepunkter i transportsystemet.
- Det vil ha stor effekt på effektiviteten i systemet om en del av godset ikke alltid må innom Alnabu for videre distribusjon.

Oppdrag 4 – Analyseverktøy og samfunnsøkonomiske analyser

- Det er helt avgjørende å få et strategisk fokus på NTP som ikke bare former en utbyggingsplan basert på analyser og fremskrivninger som har åpenbare svakheter.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

- De samfunnsøkonomiske analysene priser klimautslipp for lavt, spesielt mot slutten av perioden.
- Arealbruk og kostnad for naturmangfold må regnes inn i de samfunnsøkonomiske analysene.

Oppdrag 5 – Arbeid med byområdene

Oppdrag 6 – Samfunnssikkerhet

Oppdrag 7 – Miljø og klimatilpasning

- Det er et åpenbart problem med hele denne høringsrunden at tilleggsoppdraget om klimaeffekt av oppdrag 1 og 2 ikke er besvart innen høringsfristen. En sentral del av kunnskapsgrunnlaget vi skal kommentere er ikke tilgjengelig.
- NTP skal håndtere en betydelig økt trafikk og i samme periode bidra til et betydelig kutt i klimautslippene. Disse to faktum må være målbærende i alt arbeid med NTP.

Oppdrag 8 – Trafikksikkerhet

- Om ikke godsoverføring prioriteres slik at vi får løftet en større andel av særlig den grensekryssende godstransporten over på sjø og bane, vil det medføre flere skadde og drepte i trafikken.

Oppdrag 9 – Prioriteringer

- Prosjekter som fører til mer effektiv godstransport på sjø og bane må prioriteres først i NTP-perioden.
- Det vil ikke gi mening å prioritere store veiprosjekter som ytterligere styrker veitransporten i forhold til godstransport på sjø og bane, for så å satse på godsoverføring.
- Åpenbare prioriteringer er vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet, investeringer i mer effektive terminaler og havner, farledsutbedringer og bedre veitilknytninger for havner og terminaler.
- Endringer som ikke krever omfattende utredninger og investeringer bør iverksettes umiddelbart. Eksempler på dette er en høyere prioritering av lange godstog i ruteplanleggingen og skjerpede regler og sanksjoner mot sosial dumping i veitrafikken.