

Norges Colonialgrossisters Forbund

NCF

Samferdselsdepartementet
v/statsråd Marit Arnstad
Boks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 29. juni 2012

Samferdselspolitikk for godstransport – kommentar til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023

Veier og jernbane

Bedre og raskere fremkommelighet vil redusere både kjøreavstander og tidsforbruk. Vi ønsker en samferdselspolitikk som innebærer økede investeringer i vei og jernbane og hurtigere behandling av prosjekter. Det bør i den kommende Nasjonale Transportplan fokuseres på fjerning av flaskehalser og utbygging innenfor de områder som har de største befolkninger og som dermed representerer de betydeligste transportvolumer.

Det er nødvendig med mer oppmerksomhet rundt og større innsats for å legge forholdene til rette for godstransport i byene og samarbeide med bransjen om dette.

Hovedkorridorene mellom landsdelene må styrkes. De representerer mer enn 20 % av volumene.

Vedlagt er en ajourført oversikt fra NCF over nevnte flaskehalser som berører dagligvarehandelen. Dette er et vesentlig bidrag til NTP siden det representerer en unik kartlegging av forbedringsbehov betydelige deler av transportnæringen møter langs veiene.

Norge behøver effektive og helhetlige transportløsninger i og rundt våre større byer, et fremtidsrettet jernbanetilbud som knytter Oslofjordområdet, Grenland og områdene nord for Oslo sammen til et lokalt arbeidsmarked og et stamveinett som bringer gjennomsnittshastigheten mellom våre større byer opp mot 100 km/timen.

Jernbanen må gjøres konkurransedyktig ved forsert utbygging av dobbeltspor, oppgradering av krysningsspor, effektivisering av terminaler og tilpassede temperaturløsninger og rutetider. I dag går bare rundt 15 % av dagligvarevolumet på jernbane mens bransjen ønsker en betydelig økning i denne andel og blir hindret fra dette ved manglende offentlig satsing.

Bedre samordning av transportene bedrer miljøet

Dagligvarehandelen har anslagsvis 1500 lastebiler på veien hver dag.

Deres oppgave er å transportere volumer fra opptil 25 000 varelinjer fra fabrikk til distribusjonssentral og så ut til butikkene. Det finnes spredt over hele Norge rundt 4000 dagligvarebutikker, 6000 servicebutikker (kiosker, bensinstasjoner etc.) og 20 000 storhusholdningsbedrifter (hoteller, restauranter, kantiner, sykehus, fengsler mv.).

Logistikken som kreves for å samordne dette i et så komplisert land som Norge geografisk og topografisk samt med spredt befolkning, er en av de mest avanserte i Europa. Best mulig samordning av disse transportene vil innebærer store miljøgevinster ved redusert utslipp av CO₂. Andelen varer som i dag samordnes gjennom dagligvarehandelens systemer, er 70 – 80 % avhengig av kundetype/butikktype/størrelse.

Denne andel er med gode erfaringer mer enn doblet de siste 20 år. Det har medført stor gevinst i miljø og lavere kostnader i forhold til den gangen de langt fleste fabrikker hadde sin egen lastebilflåte og distribuerte direkte til alle nevnte utsalgssteder over det ganske land. Det er en selvinnløsende gevinst.

Andre miljøtiltak i distribusjonen

I tillegg til å få færre biler på veiene gjennom bedre samordning av varetransportene, arbeider bransjen målbevisst for å finne løsninger for distribusjonsbiler som gir mindre utslipp. Det omhandler bl.a. innblanding av biodiesel, bruk av biler drevet med bioetanol og overgang til kryogendrevne kjøle- og fryseaggregater i disse bilene. Kryogen gir over 90 % reduserte CO₂-utslipp samtidig som støyen i boligområdene dempes vesentlig.

For å stimulere til nye miljøriktige systemer, er det viktig at myndighetene tilpasser avgiftssystemet og at det vurderes andre systemer som bompengegradering. Som eksempel på behovet for incentiver kan nevnes at bioetanol gir 95 % lavere utslipp, men er rundt 50 % dyrere (investering og drift).

Avslutning

NCF representerer medlemsbedrifter som står for nærmer 60 % av dagligvarehandelens omsetning til forbruker. Dette er en bransjegren med rundt 30 000 årsverk. De største medlemsbedriftene i NCF er ICA Norge AS og NorgesGruppen ASA.

Det vises forøvrig til innspill til NTP fra Hovedorganisasjonen Virke.

Med vennlig hilsen

Norges Colonialgrossisters Forbund

Steinar B. Kringlebotten

Adm. direktør

Vedlegg.

Flaskehalser og forbedringsmuligheter veitransport

De viktigste flaskehalsene innenfor vei:

1.Manglende prioritering av utbygging og vedlikehold av gjennomgående nøkkelveier mellom regionene.

Varetransporten mellom landsdelene dekker rundt 20 % av landbasert varetransport i Norge. Å styrke hovedkorridorene mellom landsdelene er derfor av stor betydning. Prioritering av å legge til rette for godstrafikk på den del av disse gjennomgående nøkkelveier som ligger i det sørlige Norge, vil bidra sterkt til å bedre godsframføringen i de områder hvor de store befolkningskonsentrasjoner finnes.

Korridorene er:

Magnor/Ørje-Oslo Rv21 og Rv128, E18 og E39 som dekker strekningen Oslo/Grenland-Kristiansand-Stavanger-Haugesund, E6 Oslo-Trondheim samt E6 og Rv3 fra Oslo gjennom Østerdalen til Trondheim, E6 og E136 (Dombås-Ålesund) for trafikkåren Oslo-Ålesund/Molde, E16 Oslo-Bergen/Haugesund og Rv7/-52, E134 over Haukeli til Haugesund/Bergen. E6 fra Trondheim og nordover til Bodø/Narvik/Kirkenes. Strekningen Kiruna-Narvik (E10) er viktig særlig for transport av dagligvarer som transporteres i store volum på denne strekningen.

2.Tiltak innen regionene

Region Østlandsområde

Det er behov for forsert utbygging av 4-felts motorveier i triangelet Svinesund-Grenland-Lillehammer. Det er for dårlig vedlikehold på de største eksisterende veier.

Utbygging av E6 fra Vestby til Dombås er spesielt viktig både for inngående og utgående transport i Hedmark. Ved at veien blir utbygget slik at den kan ta de største vogntogene, vil inngående transportkapasitet kunne økes med 33 %.

Ut over dette er den viktigste flaskehalsen i dette området den enorme trafikkbelastningen på smal veiforbindelse mellom Hamar og Elverum på Rv25. Rv3 gjennom Østerdalen er meget trafikkert men smal og noen strekninger er svingete med mange ulykker og venting. Andre flaskehalser er Rv24 fra Romedal til Skarnes, Rv33 fra Lena til Minnesund med denne prioritetsrekkefølgen.

Generelt er det for dårlig vedlikehold på de fleste større veier i Hedmarksområdet.

Det må tilrettelegges for effektiv vareforsyning/distribusjon rundt og i byene ved å tilpasse veinettet i forhold til hvor boområder/butikkssentra og logistikkssentra er lokalisert herunder kapasitetsutbedring på av, påkjøring- og tilførselsveier.

E16 har svært dårlig kvalitet hele veien fra Begnadalen og opp mot Filefjell. Dette påvirker varefrøring i Oppland siden denne veien benyttes mest. Det er flere veier i området med slett kvalitet.

I Osloområdet er det en flaskehals i strekning E-23 fra E-18 gjennom Lier-Røyken-

Oslofjordtunnelen med tilkomst til Lierstranda og gjennom boligområdene på Gulhaug.

Hovedåren gjennom Hønefoss på E16 skaper store kødannelser morgen og ettermiddag.

Forbindelse mellom Øst og Vestsiden av Oslofjorden må forbedres.

Fergeforbindelsen Moss-Horten skaper store problemer både med hensyn til køer og trafikksituasjonen gjennom Moss. Det er også en stor ulempe at fergen ikke går hele døgnet, noe som medfører betydelig tungtransport gjennom Oslo. Kapasitet og regularitet på dette ferjesambandet må prioriteres. En ny forbindelse over/under fjorden bør med i en plan.

E36 er under enhver kritikk.

Rv 36 Bø - Seljord må intensiveres.

Rv 36 Slåttås – Gvarv må intensiveres.

4-felts motorvei Hamar – Moelv er besluttet, men trasévalget for strekningen Brumunddal – Moelv er ennå ikke besluttet og det er svært bekymringsfullt med tanke på fremdriften. Strekningen Moelv – Lillehammer vil fortsatt være 2-felts i overskuelig fremtid. Her har vi et sterkt ønske om 4-felts vei helt frem til Lillehammer.

Region Vestlandet

Standarden på veiene er altfor dårlige. Det er mye smale veier (Vikafjellet, stort sett hele Hardanger, fra Larvik via Førde til Sandane i Sogn osv.) Veiene er til dels dårlig sikret. E136 fra Dombås til Ålesund ca. 230 km lang har meget dårlig standard på store deler av veien med smal veibane og mangelfull veidekke.

Særlig fra Bjørli til Åndalsnes er mange veistrekninger direkte trafikkfarlige pga. smale og uoversiktlige veistrekninger. Disse forholdene berører også Molde og Kristiansund som har tilgang via samme vei inn til Møre og Romsdal, som ikke har vært utbedret på over 20 år.

Det er fergefri forbindelse Åndalsnes – Molde som bør være hovedprioritet i dette området. Samme problem med dårlig standard gjelder for flere deler av veien fra Åndalsnes til Ålesund. Fjellovergangen Ørskogfjellet skaper store utfordringer vinterstid. Toget går kun til Åldalsnes så derfra er det 100 % avhengighet av landtransport.

I områdene Molde/Ålesund er de mange fergestrekningene i seg selv flaskehals. Leveringspresisjonen for dagligvarene hemmes av for få og for små ferger som medfører ventetid og uregelmessige avløp/anløp.

Strekningen Stranda-Hornindal på hovedveien til Stryn (Rv60) er for store deler meget svingete og har bare ett kjørefelt. Dette er en utfordring for store kjøretøy og trafikkfarlig.

Andre problemer for veiene i disse områdene er rasfare, tunellhøyde, dårlig skodde utenlandske vogntog om vinteren.

Fergefri vei i ruteområdet fra Stavanger til Bømlo og østover til Ryfylket bør er viktig prioritering for dagligvaredistribusjonen der.

Ellers er det klassiske køsituasjoner ved byene med eksempelvis behov for 4 felts motorvei fra Ålgård til Stangeland på E39 til Stavanger.

ROGFAST er etter vår vurdering det viktigste tiltaket i Rogaland.

Region Midt-Norge

Der er en flaskehals at E6 fra Tiller til Klett bare har en fil hver vei, mens der er to filer i begge ender. Planlagt ny trase E6 Tonstad til Jaktøyen inkludert to avkjøringsramper på Tiller bør bygges umiddelbart.

Rv714 fra Orkanger til Sunde-Hitra-Frøya er en flaskehals spesielt om vinteren. Veien i seg selv er dårlig og ikke tilrettelagt for stor bil mht. strøing og brøyting.

En annen mangelfull strekning er E39 til Kristiansund fra Vinjæra til Halse.

Region Nord Norge

I tillegg til forbedring av gjennomfartsveien E6 nordover nevnt under punkt 1. ovenfor, prioriteres følgende flaskehals i selve regionen:

E6 Rombaksveien like nord for Narvik må utbedres/ombygges.

Etablering av Hålogalandsbroen for å bidra til å løse flaskehalsen E6 Narvik-Bjerkvik.

Rv83 fra Tjelsund bro til Harstad har dårlig standard/ er smal og svingete.

Tilsvarende gjelder E10 fra Gullsfjord til Tjeldsund og Lofast 2 (fastlandforbindelsen til Lofoten).

Stigningen over Kåringen på E10 er svingete og bratt. Det er store forbedringspotensialer for varedistribusjonen også på Rv85 fra Lødingen til E10, E10 fra Svolvær mot Leknes og videre til Å samt Rv817 til Stamsund.

I tillegg er hele E6 Narvik-Fauske full av utbedringspotensial. Spesielt kan nevnes alle de gamle, smale, mørke og lave tunellene mellom Kobbskaret og Straumen på E6.

Rv848 til Hamnvik er så smal at den ikke er egnet for dagens lastebiler.

Kvaliteten på strekningen E8 Balsfjord-Hunbergan må prioriteres.

Planer for ny E8 inn til Tromsø må intensiveres, inkludert Ullsfjord-forbindelsen som vil forenkle og effektivisere transporten fra Tromsø til Finnmark.

På strekningen Finland grense/Andselv til Tromsø er det ikke tilrettelagt for hvileplasser for langtransportsjåfører.

Region sørlige Norge

Strekningen Vigeland-Osestad på E39 må ombygges (ligger i NTP). Denne veien er smal og svingete med sen og trafikkfarlig inngående og utgående distribusjon som resultat.

Strekningen Arendal-Tvedestrand langs E18 er smal og svingete med stor trafikk og skaper manglende trafiksikkerhet for distribusjonsbiler som kjører på rutene til østre del av Agder og Grenlandsområdet og for inngående transport til distribusjonssentral. Veien må bygges om til 4-felts vei i forlengelse av den strekningen som snart er klar mellom Grimstad og Kristiansund.

Den nye E16 mellom Grimstad og Kristiansand vil når den åpnes, "åpne" Sørlandet og spare miljø, tid, liv og personskader. Slike investeringer er derfor meget lønnsomme i et bedriftsøkonomisk så vel som samfunnsøkonomisk perspektiv.

Rv9 i Setesdal må utbedres/oppgraderes for transporter helt opp og ned langs dalen. Den dårlige veien her fører til at det må gis dispensasjon fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Rv41 og Rv42 samt veien fra Fyresdal ut til Rv41 trenger utbedringer/ombygginger.

3. Spesielle tiltak er nødvendig for vareleveranser til og i storbyene særlig Oslo- området hvor rundt 1/4 av den norske befolkning er lokalisert.

Men også Bergen, Trondheim og Stavanger og andre byer trenger diverse tiltak selv om leveransene i volum er mye mindre der enn i Oslo- området.

Eksempelvis ville det bli store besparelser i drivstoff og CO2- utslipp fra dagligvaredistribusjon hvis det ble bygget tunell mellom Indre Arna og Bergen og forbedret veiforbindelse fra Flesland. Bygging av nevnte tunell vil i seg selv bety en besparelse på 16 km hver vei.

Køer og venting inn til Trondheim kan avhjelpes ved diverse tiltak spesielt ved at Nordre avlastningsvei må gjennomføres i sin helhet med prioritering av strekningen Ila til Sluppen.

Dessuten omkjøringsveien – og ned Klettkrysset E6 sør for Trondheim (opp til en times kjøring på 20 km). Det er køer inn til, ut fra og gjennom Midtbyen stort sett hele dagen samt kødannelse i flere lokale områder.

Situasjonen i Oslo er problematisk. Det er stort sett kø over hele Oslo mellom 0700 og 0830 morgen og 1500-1700 ettermiddag. Det er verst på inn- og utfartsårer med forsinkelser på minst 2 timer hver dag. Disse veier må bygges ut bedre. Køkjøring på E18, særlig i tidsrommet 0700-0900, har stor betydning.

Videre er det nødvendig med forserte tiltak for å legge forholdene til rette for vareleveranser inne i byen. Fremkommelighet i byområder er et hovedproblem. Her finnes ikke noe alternativ til lastebil. Nattdistribusjon er vanskelig fordi butikker ligger i befolkningskonsentrasjoner med støybegrensninger. Redusert kjøkjøring vil være ett av de viktigste tiltak.

4. Stamveier og tilførselsveier må tilpasses modulvogntog mellom viktige Logistikknutepunkter

Slike vogntog kan særlig anvendes for betydelige volumer av importvarer.