



Bransjeforeningen for markedsførende olje- og energiselskaper

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Deres ref.:

Deres dato:

Vår ref.:

Dato:

EB/361 NTP høring

27. juni 2012

NASJONAL TRANSPORTPLAN, HØRINGSUTTALELSE

Hovedmål og prioriteringer

Norsk Petroleumsinstitutt (NP) mener at investeringer i transporttiltak er avgjørende for videre velferdsutvikling og økonomisk vekst. Vi er derfor enig i det overordnede målet for transportpolitikken om "å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem". Vi er videre enig i å vektlegge hensynet til regional utvikling og næringslivets transportbehov.

Ifølge NTP er det lagt vekt på å bygge ut lengre strekninger, noe vi mener er nødvendig. Men etter vårt skjønn har en her ikke gått langt nok. NTP er fortsatt preget av utbygging og forbedringer av mindre strekninger fordelt på mange steder i landet. Det mangler et langsiktig perspektiv på hvordan helheten i infrastrukturen skal være om 40 til 50 år og en prioritering av investeringene i tråd med en slik helhet. Vi mener at NTP bør suppleres med et slikt langsiktig perspektiv. Da vil prioriteringene innenfor NTP letter kunne settes inn i en større sammenheng.

Prioritering etter samfunnsmessig nytte

Med utgangspunkt i målformuleringene i NTP er NP overrasket over at prosjektene ikke i større grad prioriteres etter beregnet netto nytte. I notatet *Lønnsomhetsstrategi*¹ er den delen av planteknisk ramme som ikke er bundet opp i vedtatte prosjekter (49 mrd. kroner), fordelt til nye prosjekter etter netto nytte. Denne prioriteringen gir en beregnet nytte som er 37 mrd. kroner større enn nytten av den prioriteringen som foreslås i NTP. Selv om flere faktorer ikke inngår i beregningene, mener NP at det kreves gode og etterprøvbare argumenter for å avvike den samfunnsøkonomiske rangeringen. Vi kan ikke se at en slik doku-

¹ Lønnsomhetsstrategi. Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Vedlegg

mentasjon foreligger. Prioriteringen i NTP blir dermed ikke transparent, noe en rangering etter samfunnsøkonomisk vil være.

Undervurdering av nytten ved transportprosjekter

I fagmiljøet hevedes det at de samfunnsøkonomiske beregningene undervurderer nytten av prosjektene². Dette skyldes flere forhold, bl.a. undervurdering av transportveksten og at nytten for regional utvikling, som er en av målsettingene for utbyggingen, ikke er med i beregningene. Konsekvensen kan bli feilbeslutninger som at prosjektene ikke dimensjoneres riktig, at rangeringen av prosjektene blir feil og at det investeres for lite. Det er en fare for at underestimeringen gir betydelig samfunnsøkonomiske tap. Vi er derfor glad for at Finansdepartementet skal evaluere veilederen og imøteser rapporten fra det regjeringsoppnevnte ekspertutvalget som ser på videreutvikling av modellapparatet.

Fastlåst strategi?

De foreslåtte veiprojektene er gjennomgående mindre prosjekter som settes inn i en lokal ramme. Flere land velger en annen strategi der veisystemet skal knytte sammen store byer eller landsdeler og der nytten sees nasjonalt. En slik strategi kan gi betydelig større nytte for samfunnet samlet sett og også gi større potensiale for regional og lokal utvikling³ enn dagens strategi. Vi savner en drøfting av andre strategier enn den som er valgt i Norge.

Flaskehals

I NTP påpekes en rekke flaskehals, og det redegjøres for arbeidet med å redusere disse.

Vi er enig i at det er nødvendig å sikre vedtatte prosjekter full finansiering, men savner en drøfting av alternative finansieringsmodeller. En mulighet er Statnett- og Avinormodellen der investeringer i infrastruktur finansieres gjennom egenkapital og låneopptak, og der inntektene kommer fra brukerbetaling. Det er vanskelig å se en prinsipiell forskjell mellom å bygge ut sentralnettet og stamveiene. Vi regner med at den kommende stortingsmeldingen skisserer hvordan Regjeringen vil løse finansieringsproblemet.

Vi mener videre at det er behov for en klarere og mer prinsipiell rollefordeling i beslutningsprosessen, herunder at staten tar større ansvar for riksveiutbyggingen og at kommunenes rolle reduseres. En mulighet er å opprette et eget statlig selskap med ansvar for utbygging, vedlikehold og drift av stamveinettet, evt. med mulighet for å ta opp lån. Kommunenes rolle bør begrenses slik at den blir mer lik den rollen de har ved andres store prosjekter, som utbygging av sentralnettet.

Det påpekes også flaskehals i planlegging, prosjektledelse og hos entreprenørene. Den nasjonale kompetansen bør styrkes. Men det er også viktig at det legges til rette for at internasjonale firmaer blir interessert i å konkurrere om oppdrag i Norge. Erfaringer med internasjonal konkurranse innen havneutbygging har, i følge NTP, gitt betydelige gevinster. Internasjonal deltakelse vil gi økt konkurranse og dermed lavere kostnader, styrke den norske kompetansen og redusere presset på norsk økonomi. Internasjonal deltakelse kan være en realøkonomisk forutsetning for å kunne øke planrammen på en forsvarlig måte.

² Se f.eks. Aftenposten 7. juni 2012 s 3 og Dagens Næringsliv 23. juni 2012 s 3.

³ Dowell P. og Rahman A. *Investing in the Road Network in Norway: Does it Make Sense?* Cambridge Systematics. 2012

Forskning

I NTP påpekes også behovet for betydelig forskning innen sektoren. Vi mener at det er avgjørende å prioritere forskningsområder som kan bidra til å bedre de samfunnsøkonomiske nytteberegningene, som kan gi bedre grunnlag for å sammenlikne ulike strategiske valg og som kan bidra til å fjerne flaskehalser, ref. punktene foran. Vi savner disse områdene i omtalen av forskningen.

Veipricing

Norge står overfor betydelig investeringer innen transport, og det er viktig å sikre best mulig dimensjonering og utnyttelse av infrastrukturen. For å få til dette mener vi at forbrukerne må stå overfor priser som gir riktige signaler om de samfunnsmessige kostandene ved transporten. Elektronisk veipricing vil kunne sikre dette, jfr. Særavgiftsutvalget⁴. De samfunnsmessige besparelsene kan bli store.

Veibruksavgiftene på drivstoff inkluderer allerede de eksterne kostnadene, men slike generelle avgifter er ikke treffsikre: Det betales like mye uansett om en står i kø i Oslo i rushtida eller kjører på en ensom landevei. For å unngå dobbeltbetaling bør veibruksavgiftene reduseres tilsvarende inntektene fra en innført veipricing. En slik omlegging av avgiftssystemet tror vi folk flest vil kunne akseptere dersom det samtidig ble satset tilstrekkelig på kollektivtrafikk.

Regelverk og effektiv utnyttelse av infrastrukturen

I NTP legges det stor vekt på hensynet til næringslivets transport, og en målsetting er at mer godstransport skal gå med båt. Tiltak som bidrar i denne sammenheng behøver imidlertid ikke alltid å være kostbare.

For frakt av farlig gods (bensin, diesel, gass mv.) vil en bedre utforming av regelverket for fergetransport gi betydelige reduksjoner i kostnadene. I dagens regelverk er det to forhold som øker kostnadene unødvendig: For det første er forskriften om transport av farlig last på skip⁵ i liten grad risikobasert og tilpasset nasjonale forhold. Forskriften er dessuten på flere områder uklar, og det har vært en varierende praksis på de ulike fergestrekningene. For det andre er det gjort unntak fra kø prinsippet i forskrift av om transport med ferje⁶. Endringen er begrunnet med at Sjøfartsdirektoratet har satt begrensninger på antall passasjerer som kan være med på samme overfart som farlig last. Sommerturistene gis prioritet framfor godstransport med farlig last selv om sistnevnte står foran i køen.

For begge forholdene er konsekvensene for oljeselskap, transportør og kunde høyere kostander på grunn av økt ventetid på kai eller lengre omkjøringsvei. Det kan oppstå behov for to sjåførere eller bytte av sjåfør underveis på grunn av arbeidsmiljølovens kjøre- og hviletidsregler. Mer frakt av farlig gods på vei gir økt risiko for ulykker. Selv om tankkjøretøyene er svært sikre, registreres det hvert år uhell på vei der farlig gods er involvert. Statistikken viser at uhellene skyldes trafikkmessige forhold, som svingete og glatte veier, dårlig vegstandard og liten sikt. Dessuten øker miljøutslippene på grunn av lengre kjøredistanser.

⁴ En vurdering av særavgiftene. NOU 2007:8

⁵ Forskrift 2009.12.08 nr. 1481 om transport av farlig last om bord på norske skip

⁶ Forskrift 26.3.2003 nr. 403 om transport med ferje

Slik NP ser det, bør det både av sikkerhetsmessige, økonomiske og miljømessige hensyn legges til rette for at farlig gods kan transporteres på ferge fremfor på vei.

Med vennlig hilsen
Norsk Petroleumsinstitutt

Inger-Lise M. Nøstvik

Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær

Erik Birkeland

Erik Birkeland
Seniorrådgiver