

Samferdselsdepartementet  
v/Statsråd Ketil Solvik-Olsen  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 24. juni 2016

Kopi:

Medlemmer av Transport- og Kommunikasjonskomiteen på Stortinget  
transport-kommunikasjon@stortinget.no

## Samferdselspolitikk for godstransport – høringsinnspill til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029

- ASKO's miljøambisjon er «Bærekraftig – Klimanøytral», og våre mål er bl.a. å bli selvforsynte med ren energi og kun bruke fornybart drivstoff innen 2020.
- ASKO har 600 lastebiler på veien over hele landet hver dag.
- ASKO distribuerer ca. 40% av landets behov for dagligvarer, alt fra barnehager/institusjoner i Finnmark til de største supermarkedene i Oslo.

### Generelt

- Bedre og raskere fremkommelighet er bærekraftig og ressurseffektivt
- Vi ønsker mer gods til bane og sjø, men vei er og vil bli det primære for distribusjon av dagligvarer pga hyppige leveringsfrekvenser, korte lede- og holdbarhetstider
- NTP må prioritere de områdene av landet hvor vi har størst befolkning - og befolkningsvekst og hvor flaskehalsene er – og vil bli – størst, dvs områdene rundt Oslofjorden
- Våre prognoser – basert på forventet befolkningsvekst og økt forbruk – tilsier en volumøkning i den sentrale østlandsregionen av dagligvarer på ca 35 % frem til 2030, i en region som allerede i dag er preget av mange flaskehals
- Vår fremtidige lagerstruktur i regionen baserer seg på 2 hovedlagerpunkter i hhv Vestby og Sande/Vestfold, og en nedbygging av kapasiteten i Oslo – av trafikale årsaker
- Vår fremtidige struktur gir et vesentlig økt behov for kryssing av Oslofjorden, vi beregner opp mot 200 daglige trailerpasseringer av Oslofjorden, noe som med dagens tunnel- og fergeløsning er urealistisk
- For ikke å bli «strupt» gjennom Oslo, er det behov for en «ring 4», for eksempel Drammen/Jevnaker mot E6 samt Taraldrud mot Hvam

- Utover den sentrale Østlandsregionen, bør hovedkorridorene mellom de større byene prioriteres
- Jernbanene må gjøres mer konkurransedyktig – utbygging av dobbeltspor, oppgradering av kryssingsspor og effektivisering av terminaler (en forutsetning for å distribuere varer med kort holdbarhet)
- For øvrig viser vi til vedlagte behov basert på innspill fra våre regionale ASKO-selskaper

## Våre hovedprioriteringer i kommende NTP

### 1) Kryssing av Oslofjorden

- Tunnelløp nr. 2 på RV23. Denne må besluttes straks!
- Økt kapasitet på fergeleie Moss-Horten og kraftig forbedring av infrastrukturen spesielt på Moss-siden. I NTP ligger denne inne i «høy ramme» og vi ønsker sterkt at denne blir besluttet.
- Langsiktig løsning: Fast forbindelse Moss-Horten, fortrinnsvis bro.

### 2) Få trafikken vekk/ut av Oslo

- Ring 4 må utredes. Altfor mye trafikk som skal passere via Oslo.

### 3) Prioritering av stamveinettet/godskorridorene mellom de store byene

## Andre miljøtiltak i distribusjonen

Vi ønsker å gi anerkjennelse for arbeidet med klima/klimastrategien som nå er en vesentlig del av NTP 2018-2029. Vi mener imidlertid at det fra myndighetenes side kan gjøres mye mer – langt flere konkrete tiltak og ikke minst sørge for en langt raskere gjennomføring.

- Omfanget av vare- og tungtransport kan ikke reduseres på samme måte som privatbilismen gjennom bedre kollektivtilbud osv. Derfor er et bedre samferdselstilbud et viktig miljøvirkemiddel for denne delen av transportsektoren.
- Grønn Skattekommisjons forslag om en lik CO<sub>2</sub>-avgift for alle utslipp er et riktig utgangspunkt, men ikke tilstrekkelig. Det kan medføre at vi kjøper oss ut av problemet uten å løse det (ikke bidrar til et grønt skifte). «Pisk og gulrot», både avgifter og incentiver må til, det må lønne seg å velge grønt.
- Prisen på fornybart drivstoff må gjøres konkurransedyktig i forhold til fossilt drivstoff. Det gleder oss å lese at dette er et foreslått tiltak i NTP. Fornybart drivstoff er både biodrivstoff, elektrisk og hydrogen og må differensieres deretter gjennom avgifter og incentiver.
- Vesentlig økning i CO<sub>2</sub>-avgiften på fossilt drivstoff og større differensiering av vektårsavgiften
- Øke omsetningspåbudet for innblanding av biodrivstoff til 10 % +.
- Differensiere bompengavgiftene basert på bruk av fornybart drivstoff og kjøretøyenes Euroklassifisering. Enklere beslutningsstruktur for bompenger.
- Etablere et CO<sub>2</sub>-fond med avgift på fossilt drivstoff som skal gå til incentiver til bruk av fornybart drivstoff.

- Enova må støtte utbygging av infrastruktur/fyllestasjoner for fornybart drivstoff, evt også påby oljeselskapene å ha tilbud på alle stasjoner
- Økning i støtten til Enova som innebærer økte rammer for investeringsstøtte, og ikke bare til ny teknologi
- Innføre lavutslippssoner og miljø/-køprising i de større byene

Vedlagt er en oversikt over prioriterte tiltak fra våre 12 ASKO-selskaper. Dette representerer «det viktigste av det viktige» innenfor hver landsdel. Dette er et vesentlig bidrag til NTP siden det representerer en prioritert kartlegging av forbedringsbehovene som våre 600 lastebiler møter langs veiene hver dag.

Med hilsen  
ASKO NORGE AS



---

Torbjørn Johannson  
Styreleder

## Vedlegg: Konkrete og prioriterte tiltak fra 12 av våre regionale ASKO-selskap

### ASKO DRAMMEN AS – Drammen – Buskerud

1. Nytt tunnellop Oslofjord-tunellen (RV 23)
2. Bedre forbindelse mellom E-18 i Lier og Oslofjord-tunellen, er i dag for mange rundkjøringen og lavhastighetssoner
3. Differensiering av bompenger og andre avgifter som skiller mellom miljøvennlige kjøretøy og andre kjøretøy

### ASKO NORD AS – Ramfjord – Troms/Finmark og deler av Nordland

1. ARE-toget via Narvik er sårbart ved hendelser mellom Sverige og Narvik. For ARE toget bør transportstrekningen Sverige-Narvik få høyere prioritet. Alternativt et spor til.
2. Det finnes ingen god løsning for effektiv Ro-Ro transport mellom Bodø og Tromsø. Flere togtraller kunne gått på en slik Ro-Ro rute fra Bodø til Tromsø. En slik båt rute ville ha fjernet et betydelig antall vogntog fra veier mellom Fauske-Tromsø og Narvik-Tromsø.
3. Forbedret vintervedlikehold på Europaveiene i Nord-Norge. Veldig mange av våre hovedtransporter fra Ramfjord til Finnmark, Lofoten og Vesterålen fremføres om natten. De aller fleste forsinkelser på leveranser er pga stengte fjelloverganger og stopp/kødannelse pga utforkjøring, samt vogntog som sperrer trafikk. Det er et ønske at kritiske og gjentakende steder/stigninger langs hovedveiene er gjenstand for betydelig økt vintervedlikehold.
4. Tollpasseringer. For transport til Finnmark har vi mange direkte transport til området via Finland på natt. Vi har krav fra våre kunder om å være på levering neste morgen (ferskvarer). Det er ønskelig med nattåpne tollstasjoner inn til Norge/Finmark. Spesielt inn mot Karasjok, som er den eneste veg inn til Norge for modulvogntog. Her er det p.t nattestengt. Vi ønsker at det jobbes med Finland for å få nattåpne tollsteder. Alternativt få innført og godkjent forenklet tollpassering i den tiden disse er stengt.

### ASKO HEDMARK AS – Brumunddal – Hedmark (deler av Akershus)

1. Jernbaneterminal for godshåndtering området Rudshøgda. Med dobbeltspor til Lillehammer vil kapasiteten og regulariteten bli betraktelig bedret. En effektiv terminal lokalisert i området Rudshøgda vil bidra til mye større muligheter mht. å få gods fra vei til bane.

2. Varelevering i by/tettsteder. Varelevering i byer/tettsteder er i dag vår største tidstyv som har en stor miljømessig og økonomisk konsekvens. "Bransjestandard for varelevering" må legges til grunn ifm. framtidige reguleringer.
3. Prioriterte veistrekninger. Følgende veistrekninger bør prioriteres mht. dagens og framtidig trafikkavvikling: E6 Mjøsbru-Lillehammer (4-felt), RV4 Mjøsbrua - Gjøvik (4-felt) samt forbedringer på RV3 gjennom Østerdalen.

## **ASKO MIDT-NORGE AS – Trondheim– Trøndelag (og store deler av Nordland)**

1. Ny godsterminal i Trondheimsregionen. Dagens jernbaneterminal fører til at uforholdsmessig store godsmengder fra Østlandet og til Midt-Norge kjøres med bil på RV3 gjennom Østerdalen. Ved å bygge en godsterminal for Trondheimsregionen med jernbaneterminal på Torgård eller Søberg vil transporttid for gods på jernbanen fra Østlandet bli redusert, både når det gjelder framføringstid på toget, og også fra jernbaneterminal til ASKO og andre store vareeiere.
2. Subsidiert og privilegier av hydrogenbiler. Ved å innføre subsidiert i form av avgiftsfritak og privilegier for hydrogenbiler vil aktører innenfor tungtransport investere i hydrogenbiler. Tungtransportnæringen vil på den måten gi et viktig bidrag til nasjonale forpliktelser med tanke på utslippsreduksjon.
  - Innfør avgiftsfritak og avgiftsreduksjon for hydrogen-biler.
  - Innfør reduserte bompengesatser for hydrogenbiler.
  - Tillat hydrogenbiler å kjøre i kollektivfelt.
  - Reduser tilgang til bysentrum for biler som bruker fossilt drivstoff.
3. Hydrogentog på Nordlandsbanen. Bruk av hydrogen er billigere enn elektrifisering. Utnyttelse av hydrogen for produksjon av strøm til elmotoren på et tog kan være en meget god løsning. Kombinerer man dette med lading av batterier fra ledningsnettet rundt stasjonsområder og byer som et supplement, vil den totale kostnaden til elektrifisering bli vesentlig redusert.
  - Utrede muligheten for hydrogendrevne tog på Nordlandsbanen
  - Norge går i spissen for utvikling av teknologien

## **ASKO MOLDE AS – Molde – Møre & Romsdal Fylke**

1. Romsdalen. E136 opp Romsdalen er til dels bratt og med flere trange passasjer. Dette fører til at transporttiden blir uforutsigbar og binder opp tid og øker antall biler på veien. På vinterstid skaper stor trafikk av trailere som kjører med dårlig utstyr eller som må kjøre med kjetting gjentatte trafikkstopp.
  - Lage ny jernbaneundergang ved Skirimoen
  - Krabbefelt vest for Verma
  - Krabbefelt ved Bjørnekleivi

2. Raumabanen. Raumabanen har begrenset kapasitet. Dette fører til at innkommende transport blir uforutsigbar og øker antall biler på veien. Fra ASKO's side medfører dette økning i CO2 belastning og millioner av kroner i økte kostnader.
  - Dobbelspor på deler av Raumabanen for passeringmuligheter.
  - Elektrifisering av Raumabanen
3. Fergestrekningen Åfarnes – Sjølsnes. Kapasiteten på fergestrekningen Åfarnes – Sjølsnes er for liten og det er for få avganger på sen kveldstid/natt. Dette fører til at transporttiden blir uforutsigbar og binder opp tid og øker antall biler på veien.
  - To ferger på strekningen Åfarnes – Sjølsnes i store deler av året.
  - Flere fergeavganger på sen kveld/natt.
  - Kapasitet til å takle mer containertrafikk for å kunne utnytte Raumabanen til innkommende gods.

## ASKO NORGE AS RL – Oslo – Oslo og Akershus

1. E6 Ulven – Skedsmo/Skedsmo – Ulven og Ulven-Klemetsrud/Oslo bygrense/Ulven E6 på denne strekningen oppleves å ha for liten kapasitet i større og større del av døgnet. Rushtiden er observert å strekkes utover både ved at den starter tidligere og avsluttes seinere år for år. Køene har økt, og til tider er trafikken nesten stillestående
  - E6 legges i ny trase fra Taraldrud til Hvam.
2. E18 Oslo – Holmen. E18 på denne strekningen oppleves å ha altfor liten kapasitet, spesielt i rushtiden. Rushtiden strekkes utover i tid både ved at den starter tidligere og slutter seinere. Dette fører til at transporttiden blir uforutsigbar, binder opp tid og øker antall biler på veien. Ved at lastebiler som bruker fossilfritt drivstoff kan benytte egne filer/kollektivfelt reduseres kjøkjøring. Incentiver for å få lastebiler på miljøvennlig drivstoff reduserer miljøbelastningen både med hensyn til utslipp og færre biler på veien, og næringslivets rammebetingelser forbedres.
  - Korte ned kjøretiden i rushtrafikken ved at lastebiler med fossilfritt drivstoff kan benytte egne filer/kollektivfelt.
3. Ring 3 Ullevål – E18. Denne strekningen har for liten kapasitet til å ta unna rushtrafikken på ettermiddagen, samt at rushtiden strekkes utover i tid ved at den starter tidligere og slutter seinere. Det er et ønske å øke vegkapasiteten, spesielt for «lokaltrafikk» i Oslo og Akershus, redusere miljøbelastningen og kostnader for samfunnet.
  - Korte ned kjøretiden i rushtrafikken, se også punkt 2 samt overordnet prioritert forslag om å komme i gang med en vurdering av Ring 4 i Oslo.

## ASKO OPPLAND AS – Leira – Oppland

1. Ferdigstille E16 før det ev. startes med nye stamveger.
2. Trekant Trondheim - Bergen - Oslo, via helårsvei over Valdresflya
3. Forsering og utbedring av Golsfjellet til akseptabel standard.

### ASKO NORGE AS

Postboks 130 Sentrum, NO-0102 OSLO | Nedre Kalbakkvei 22 | Telefon 22 16 90 00  
[www.asko.no](http://www.asko.no) | Kontonummer 7074 05 17072 | Org.nr. NO 982 081 998 MVA



Norgesgruppen

## **ASKO ROGALAND AS – Skurve – Rogaland**

1. Bypakke Nord-Jæren bør sikres realisering.
2. Rogfast, ferjefri E39 strekning over Boknafjorden, Harestad–Arsvågen

## **ASKO VEST AS – Indre Arna – Hordaland og Sogn og Fjordane**

1. Nye E39 vil gi god kommunikasjon nord-sør. Tiltaket gir effekter både regionalt og totalt på kort og lang sikt. Aksene Stavanger til Bergen bør prioriteres.
2. E16 Bergen-Voss gir bransjen store merkostnader. Inntil 80 % av varestrømmene kommer fra øst. Må få prioritet fordi det er hovedtraseen øst/vest.
3. Rv 580 Grimesvingene tilfredsstillende ikke dagens krav til infrastruktur for tungtransport. Det må gjøres noe med Ringveg Øst for å unngå at regionen forblir sårbar. Tømmingsmulighetene i Bergensområdet ved ulykker er utilstrekkelig. Ringveg Øst vil redusere sårbarheten. På vinterstid er luftkvalitet en utfordring, også av den grunn er Ringveg Øst viktig.
4. Kollektivtransport og sykkelveier i og rundt Bergen må ytterligere forbedres.
5. Næringene som bytter til miljøvennlig drivstoff bør få reduksjoner i bompengavgifter eller andre avgifter for å stimulere til grønnere transport.
6. Kapasiteten på Bergensbanen må økes, traseen må kortes ned for å redusere tidsbruken fra øst til vest.

## **ASKO VESTFOLD-TELEMARK AS – Larvik – Vestfold og Telemark**

1. Nasjonal Transportplan pkt. 21.3 korridor 3: Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger. Det er viktig at strekningen Langangen-Grimstad blir gjennomført. Dette vil være av stor betydning for vår region hvor E18 er hovedfartsåren.
2. Strekningen Porsgrunn-Haukeli som innbefatter spesielt Rv36 til Seljord og E134 Seljord-Haukeli har pr. i dag lange strekninger med dårlig standard og ønskes fra vårt ståsted betydelig oppgradering med prioritet på Rv36.
3. Kryssing av Oslofjord. Se hovedprioritering.
4. Jernbane. Når vi ser økningen av persontrafikk som er estimert mot 2040 er det viktig at jernbanen dimensjoneres slik at denne tar større andel av denne trafikken i framtiden. Godstransport fra Vestby-Larvik kan være alternativt på bane, men det forutsetter en bedre struktur rundt en eventuell ny godsterminal i Larvik.

## **ASKO ØST AS – Vestby – Leverer i hele Østlandsområdet**

1. Øke kapasitet / sikkerhet for RV 23 fra E6 til Drammen. Vi snakker her om krysning av Oslofjorden. Dagens løsning er ustabil (gjennomsnittlig stengning annenhver dag) og har for liten kapasitet i forhold til fremtidig trafikkvolum. Se overordnet prioritering.
2. Øst- / Vest forbindelse over Oslofjorden syd (Moss- / Horten regionen)
3. Endre innfart til Oslo sydfra og vestfra. (Utrede ring 4) Dette ville løse dagens køproblematikk inn til Oslo, og ville kanskje være et alternativ til Oslopakke 3. Medfører at all gjennomgangstrafikk gjennom Operatunnelen eller ring 3 vil bli vesentlig redusert.

## **ASKO AGDER AS – Lillesand – AGDER-fylkene**

1. E39 fra Kristiansand og vestover.