

Samferdselsdepartementet

Avdeling:
Logistikk Norge

Kontaktperson:
Håvard Femtehjell
+47 906 83 280

Dato og referanse:
1. juli 2016

Posten Norge AS
Logistikk Norge
Postboks 1500
NO-0001 Oslo

Besøksadresse:
Biskop Gunnerus gate 14A
Kundeservice: +47 810 00 710
www.posten.no

Høringssvar Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018 - 2029

Posten Norge AS vil med dette komme med noen innspill til Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018 - 2029.

Prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Innledningsvis ønsker vi å støtte det økte fokuset i planarbeidet på samfunnsøkonomisk nytte av forbedringer i infrastrukturen for transport. For Posten som en betydelig aktør i logistikkbransjen, er gode og effektive transporter på vei og jernbane avgjørende for at vi skal kunne bidra på best mulig måte i vareeiernes verdikjede. Tydelige prioriteringer på bakgrunn av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, vil bl.a. bidra til større verdiskaping. I oversiktene i grunnlagsdokumentet kommer det tydelig fram at det er store forskjeller mellom de ulike tiltakene, og en rekke tiltak har negativ netto samfunnsnytte, jf. bl.a. eksemplene i tabellen nedenfor.

Prosjekt/tiltak	Nettonytte per budsjettkrone
Dobbeltsporparsell på Ofotbanen	2,09
Innseiling Senjahopen	1,00
R2027 Østlandet jernbane	0,81
Kollektivfelt Rv 111 Dondern – Hafslund	0,43
Rv 35 Åmot – Vikersund	0,43
R2027 Jærbanen vendespor	0,38
(...)	
Gjennomseiling Stad skipstunnel	-0,42
E 39 Akrdal – Våg	-0,42
E 18 Slepden – Drengsrud	-0,43

Gjennomføring av store tiltak med negativ nettonytte for samfunnet vil gi høyere brukerbetalinger og/eller indirekte høyere skattenivå enn det som ellers ville vært nødvendig med strengere prioriteringer. Derfor er det bl.a. viktig at investeringsbeslutninger tas på så godt oppdaterte trafikkprognoser som mulig for å begrense risikoen for feil-/overinvesteringer i infrastruktur med lavere netto samfunnsnytte enn antatt. I denne forbindelse kan det pekes på at petroleumssektoren med tilknyttede næringer er i endring, noe som gir redusert transportbehov i fremtiden.

Sterkere satsing på godstransport på bane

Posten bruker i stor grad jernbane på lengre strekninger, der dette er et aktuelt alternativ. Vi har over tid sett at jernbane i for liten grad har vært konkurransedyktig på grunn av svak

punktlighet og irregularitet, som i vesentlig grad skyldtes forsømmelser i vedlikehold og drift. Forbedringer i drift og vedlikehold må således prioriteres for at jernbanen skal kunne *oppretholde* sin andel av godstransporten. Dersom jernbane skal kunne *øke* sin andel av transportarbeidet, må det i tillegg investeres både for økt robusthet og kapasitet på jernbanelinjer og terminaler, samt for økt produktivitet særlig i terminalarbeidet.

Stortinget har satt som mål at 30 % av godstransporten på strekninger over 300 km skal overføres fra vei til sjø og bane innen 2030. Denne målsettingen må følges opp av vesentlige investeringsmidler dersom den skal være oppnåelig. Det er i dag relativt mye gods som transporteres på jernbane på strekninger over 500 km. Her har jernbanen god konkurransekraft gjennom relativt lave kostnader pr. kjørte kilometer. På strekninger mellom 300 og 500 km har jernbanen derimot svak konkurransekraft på grunn av for stor kostnadsbelastning ved mellomtransporter og håndtering på jernbaneterminalene, sett i forhold til å frakte godset på vei hele strekningen uten omlastinger. God tilrettelegging for effektive transporter til og fra terminalene og økt terminalproduktivitet blir dermed svært viktig for å øke jernbanens konkurransekraft.

Videre er det nødvendig å investere i kapasitetsøkninger for godstransport på jernbane gjennom flere og lengre krysningsspor på enkeltsporede baner og passeringsspor på dobbeltsporede baner. Dette gjelder både innenlands og på grensekryssende strekninger. Slike tiltak vil også redusere prioriteringsutfordringene mellom person- og godstrafikk, jf. at persontrafikk i dag prioriteres foran godstrafikk ved avvik. Kapasitetsproblemer og manglende robusthet medvirker gjennom denne prioriteringen til at det som i utgangspunktet er relativt små forsinkelser fort forplanter seg i verdikjeden og ender opp som store forsinkelser ved ankomst. Dermed svekkes jernbanens attraktivitet for godstransport.

Alnabruterminalen står i en særstilling som nav i jernbanelogistikken, og opprustningen her må komme i gang snarlig og gjennomføres raskere enn det legges opp til i plangrunnlaget. Det er ikke tilfredsstillende og står ikke i stil med Stortingets ambisjoner om styrking av godstransport på bane, at hovedtyngden av midler til opprustning av Alnabruterminalen nok en gang er plassert i siste del av planperioden. I tillegg er det vesentlig å starte bygging av ny jernbaneterminal på Torgård i Trondheimsregionen samt fastsette lokalisering i Bergen, slik at utviklingen av et fremtidsrettet godstransportsystem i disse regionene kommer videre. I påvente av nye terminaler i Bergen og Trondheimsregionen bør det så snart og langt som mulig gjennomføres tiltak for økt kapasitet og effektivisering på de eksisterende terminalene, da det selv med en forsering vil ta flere år før de nye terminalene vil kunne stå klare. Spesielt bør tiltak som vil forbedre driftssituasjonen og øke kapasiteten på Nygårdstangen i Bergen, prioriteres. Terminalen bør rustes opp så langt som mulig til å kunne økt godstrafikk på Bergensbanen når utbyggingen av dobbeltsporet Bergen – Arna etter planen vil stå ferdig i begynnelsen av planperioden.

I plangrunnlaget fra etatene anbefales det en samlet godsstrategi for jernbane. Denne tiltakspakken kommer godt ut i rangeringen etter samfunnsøkonomisk netto nytte og bør derfor være høyt prioritert for gjennomføring. Posten anser de ca. 20 mrd. kroner som inngår i strategien som et minimumsnivå, samtidig som tempo må forseres i forhold til planforslaget, for å kunne komme i nærheten av å oppnå Stortingets mål om overføring av 30 % av godset på strekninger over 300 km fra vei til bane og sjø innen 2030.

Stortingets målsetting om å flytte gods fra vei inneholder også ønske om å flytte vesentlige volumer over til sjøtransport. Etter vår vurdering er det svært begrensede volumer som er aktuelle for overføring til sjø. Varestrømmen i Norge kommer hovedsakelig fra kontinentet og Sør-Sverige og spres innenlands ut fra Østlandsområdet. Det er ikke realistisk at det kommer noen stor containerhavn i Norge, som kan utkonkurrere Gøteborg som landingsplass for disse volumene og derved skape nye transportmønstre. Så lenge hoveddelen av varene skal fraktes fra Oslo og Østlandsområdet videre ut innenlands, mener Posten at det er vei og jernbane som er de aktuelle transportalternativene og at midler for å oppnå overføring fra vei må prioriteres tilsvarende til tiltak på bane.

Effektive godstransporter på vei

Uavhengig av utviklingen for gods på jernbane peker grunnlagsdokumentet på at det fortsatt vil bli betydelig vekst i godstransport på vei. Det er derfor viktig å legge til rette for effektive veitransporter med økt produktivitet gjennom forsterket drift og vedlikehold og utbedring av flaskehalser og standardbrudd på viktige strekninger for godstransporten. Dette gjelder også trafikkregulerende virkemidler (køprising/rushtidsavgift mv.) for å løse køproblemer i og rundt de større byene. Det bør bl.a. i større grad legges til rette for modulvogntog på lengre strekninger og i forbindelse med intermodale transporten til og fra jernbaneterminaler og havner for å øke produktiviteten og redusere utslippene fra veitransporten.

En særlig viktig utfordring er å tilrettelegge for effektiv varedistribusjon i de store byene ved å redusere flaskehalser og sørge for god framkommelighet for varetransporten. Regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus peker på at veinettet ikke kan ta unna trafikkveksten. Store deler av veksten i persontrafikk må håndteres gjennom økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange. I denne forbindelse er det viktig å peke på at effektiv varedistribusjon med lite venting i kø m.v., til bedrifter og handelsvirksomheter er sentralt for verdiskapingen. Siden varedistribusjon i byene i praksis må løses med bil, er det derfor avgjørende at det settes av tilstrekkelig veikapasitet til varetransport.

Stimulering til null-/lavutslippsløsninger i veitransporten

Posten stiller seg positiv¹ til forslagene om å prioritere tiltak som kan stimulere til vesentlig mer bruk av bærekraftig biodrivstoff i tunge kjøretøy inntil gode nullutslippsløsninger blir tilgjengelige på markedet. For lette kjøretøy er det bedre tilgang på annen lav- og nullutslippsteknologi. Det er derfor riktig å prioritere bærekraftig biodrivstoff til tungtransporten en periode framover. I denne sammenheng vil tilskuddsordninger gjennom Enova være et viktig virkemiddel for å fase inn nye nullutslippsløsninger for tungtransporten.

Et grønt skifte i transportsektoren vil i stor grad kreve investeringer i kjøretøy med forbedret og etter hvert ny teknologi. Et godt utformet system for brukerbetalinger på vei vil kunne bidra til en raskere innfasing av forbedret teknologi i kjøretøyene ved å gi fordeler til de aktørene som velger lav- og nullutslippsteknologi. Imidlertid kan en vesentlig økning i brukerbetalinger redusere næringens evne til å investere. Posten mener derfor at det må legges betydelig vekt på å unngå avgiftsøkninger som i en kritisk periode fremover risikerer å bremse overgangen til grønne løsninger i vare- og godstransportene. Samtidig må avgiftspolitikken spille sammen med andre incentiver og tiltak innenfor en helhetlig transportpolitikk for å stimulere til et grønt skifte.

I forbindelse med innstillingen fra Grønn skattekommisjon har NHO lansert et forslag om et CO₂-fond for transportnæringen. Posten ser ikke at etablering av et CO₂-fond for transportnæringen vil fremme det grønne skiftet. Det vil snarere utsette nødvendig omstilling av bransjen. Samtidig vil det være konkurransevridende og bryte med prinsippet om at forurenser skal betale.

En avgjørende forutsetning for et grønt skifte i tungtransporten er langsiktige og stabile rammebetingelser. Langsiktighet reduserer risikoen i de investeringene næringslivet skal gjøre med egne midler og vil dermed bidra til en raskere og kraftigere overgang til mer miljøvennlig transport.

Med vennlig hilsen

Tore K. Nilsen (sign.)
Konserndirektør

¹ Jf. også vårt høringsinnspill til anbefalingene fra Grønn skattekommisjon.