

# RETNINGSLINJER

## BRED ANALYSE AV GODSTRANSPORT

April 2013

---

### **I. Kartlegging av dagens godsstrømmer og mulige fremtidige logistiktrender**

En utredning på dette området bør ha en kartleggende del, både av godsstrømmer, logistiktrender og av organisasjonsmessige forhold hos transportbruker og transportkjøper. Dette bør lede frem til en vurdering av hvilken betydning disse forholdene vil få for norsk næringsliv, herunder norsk transportnæring.

#### 1. Kartlegging av

- Innenlands og grenseoverskridende godsstrømmer - fordelt på godstyper og transportmiddel.
- Potensial for godsoverføring mellom de ulike transportformer.
- Hvilke godstyper som egner seg for omlasting på de ulike typer terminaler.
- Omfanget av kombinerte transporter sammenliknet med direkte leveranser.
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet knyttet til kombinerte transportløsninger.
- Hvor det er størst behov for å tenke alternativ fremføring til veg – gitt kostnadseffektivitet og miljøeffekter.
- De ulike transportformers miljøegenskaper

#### 2. En oversikt og vurdering av de siste trender innen logistikk - både nasjonalt og internasjonalt.

- Hvilke strukturer i transportmiddelfordeling og terminalstruktur avtegner seg på sikt?
- Hvordan kan et rasjonelt og miljøeffektivt godstransportmønster se ut på kort og lang sikt – både innenlands og

grenseoverskridende.

### 3. Samspillet mellom sentrale aktører innen godslogistikk.

- Hvordan fungerer dette samspillet?
- Hvilken informasjon trenger markedet for å kunne vurdere alternative transportløsninger?
- Hvem tar i realiteten beslutningen om transportform?
- Hva danner grunnlaget for beslutningen om transportform?
- Hvor stor andel av godset lastes om på henholdsvis offentlig og privateide terminaler, og hva er kostnadene forbundet med slik omlasting (både i offentlige og private terminaler)?

4. Hva vil være en sannsynlig utvikling i det norske logistikk- og transportmarkedet de nærmeste årene, og hvordan bør rammebetingelser og samspill være mellom de ulike transportformene for å nå de transportpolitiske målene og styrke norsk næringslivs konkurransekraft? .

## II. Terminalstruktur og eierform

En utredning om terminalstruktur og eierform i terminalene bør kort skissere dagens havne- og terminalsystem, og også kort redegjøre for dagens eier- og styreform av bane- og havneterminaler.

En utredning bør

1. Skissere en effektiv struktur på de offentlig eide godsterminalene. Særlig viktig er det å trekke opp linjene for en effektiv struktur i Oslofjordområdet. Det bør i den forbindelse vurderes hvilket potensial endringer i terminalstrukturen kan ha når det gjelder å gjøre jernbane- og sjøtransport mer attraktivt for vareeierne.
2. Skissere hvor store terminalene bør være for at det skal holdes et tilstrekkelig høyt servicenivå og tilstrekkelig lave driftskostnader.
3. Vurdere de beredskapsmessige aspektene ved ulike terminalstrukturer – altså om det bør utvikles et fåtall større nasjonale eller regionale terminaler eller om det bør satses på en mer desentralisert struktur

4. Avveie nytten av samlokalisering av terminaler for bane- og sjøtransport, blant annet når det gjelder effektive vegtilknytninger til terminalene og potensialet for kombinerte transporter jernbane/sjø. Vurdere om et eventuelt økt statlig engasjement bør skje gjennom etablering av en statlig incentivordning, gjennom investeringer og tilskudd til infrastrukturtiltak eller gjennom et statlig aksjeselskap – f eks etter en modell tilsvarende Avinor. Det bør også skisseres – så langt det er mulig – om utbygging av nye eller eksisterende terminaler i regi av et slikt selskap kan og bør finansiere helt eller delvis ved eiendomsutvikling og/eller ved frigjøring av eksisterende terminarealer.
5. På havnesiden spesielt vurdere om systemet med stamnetthavner og utpekte havner bør videreføres og videreutvikles, eller om det bør etableres en annen struktur.

### **III. Virkemidler og effekter**

En utredning om ulike virkemidler bør dreie seg både om en kartlegging av dagens system når det gjelder incentiver og avgiftsstruktur og må videre vurdere ulike endringer som kan ha positiv samfunnsøkonomisk betydning.

Utredningen bør derfor

1. Kartlegge eksisterende incentiver og kostnadsstrukturer for de ulike transportformene.
2. Skissere mulige endringer i virkemiddelbruken som kan ha samfunnsøkonomisk positiv betydning. I den sammenheng bør det spesielt vurderes
  - 2.a Bør det etableres en tilskuddordning etter mønster av EUs Marco Polo program – det vil si en form for støtte til enhetslaster på sjø og/eller bane?
  - 2.b Bør avgiftstrukturen endres slik at de relative prisene i markedet endres slik at samfunnsøkonomiske gevinster kan realiseres?
  - 2.c Er det organisasjons- og/eller driftsmessige forhold ved norske havner og terminaler som reduserer bruk av bane og/eller sjø og som bør endres?

- 2.d Effekten av statlige direkte virkemidler som vegtilknytning til havner og terminaler og bygging av kryssingsspor på jernbanen.
- 3. Redegjøre for virkningene av de foreslåtte tiltakene med særlig hensyn på:
  - 3.a Næringslivets transportkostnader og transportkvalitet
  - 3.b Trafikksikkerhet
  - 3.c Miljø- og klimaforhold

For alle ordningene vil det være naturlig kort å skissere hvem ordningen skal gjelde for, hva det skal gis støtte til, støttebeløp og økonomisk ramme, administrasjon og finansiering. Forholdet til statsstøtteregulverket og konkurranseregulverket må også vurderes.