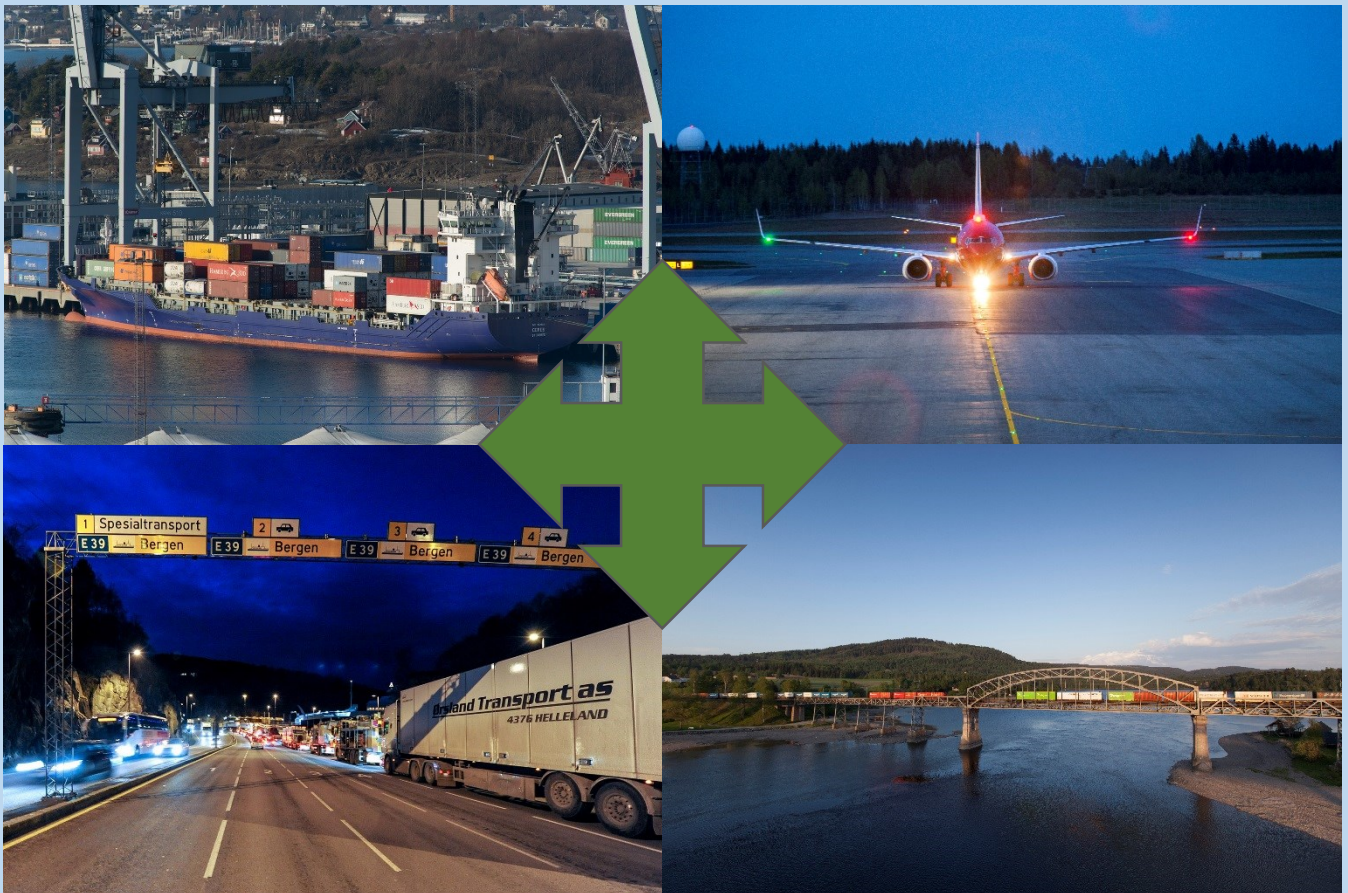


NÆRINGSLIVETS BEHOV FOR FREMTIDIGE TRANSPORTLØSNINGER

En oppsummering av næringslivets innspill under
Samferdselsdepartementets regionale dialogmøter om
NTP 2018-2029



Oktober 2015

Olav Grimsbo

Innhold

Hovedpunkter.....	3
Innledning.....	5
Næringsutvikling, konkurransekraft og infrastrukturens betydning	7
Klimastrategier og alternative drivstoffer	8
Overføringspotensiale - effektivisering av transportmidlenes fortrinn.....	9
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og mernytte.....	13
Investeringsbehov	14
Transport i byene	18
Arbeidsmiljø og trafikksikkerhet	20
Reiseinformasjon og turisme	21
Ansvarsdelingen stat – fylke – kommune	22
Særskilte synspunkter fra den enkelte region	23

Hovedpunkter

- Endringer i næringsstruktur og økende urbanisering vil forsterke kravene til transportapparatet i årene framover.
- Økt kapasitet, bedre pålitelighet og reduserte miljøplager i alle trafikkslag må stå sentralt i neste NTP.
- Staten må særlig legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av det enkelte trafikkslags fortrinn.
- Investeringene bør være samfunnsøkonomisk lønnsomme, men dagens analysemetoder fanger ikke opp samfunnsmessige ringvirkninger godt nok.
- I utbyggingen av vegkorridorene bør det særlig satses på:
 - E39 fra Kristiansand til Trondheim
 - E6 fra Hamar til Trondheim; utbyggingen av firefelts motorveg til Lillehammer må fortsette for fullt
 - Fergefri E6 i Nord-Norge for å sikre påliteligheten
 - E18 mellom Oslo og Kristiansand; staten må øve større påtrykk for å sikre utbygging av Vestkorridoren.
 - E134 over Haukeli som helårs hovedåre mellom Vestlandet og Østlandet.
- I jernbaneutbyggingen bør det særlig satses på:
 - Flere og lengre krysningsspor på Nordlandsbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen.
 - Trønderbanen elektrifiseres og bygges ut med dobbeltspor til Stjørdal
 - Ofotbanen bygges ut med dobbeltspor
 - Nordlandsbanen for å få opp hastigheten
 - IC-nettet på Østlandet må bygges ut med dobbeltspor til Lillehammer og Halden.
 - Ny tunnel for tog i Oslo er avgjørende for en samlet forbedring av togtrafikken i hele landet.
- Alnabru-terminalen som er det nasjonale navnet for kombinert veg- og banetransport må rustes opp. Muligheten for framtidig avlastning av Alnabru bl.a. gjennom økt direkte import til havner på Vestlandet bør utredes.
- Det store vedlikeholdsetterslepet i veg- og banesektoren må fjernes. Det er behov for økte statlige midler til drift og vedlikehold av fylkesveger.
- Det må settes av langt større midler til rassikring av jernbanen og riks- og fylkesveger på grunn av økende ekstremvær.
- For å sikre sømløse transporter bør det åpnes for å bruke modulvogntog på næringsmessig viktige fylkesveger.

- Det må etableres døgnhvileplasser langs hovedvegnettet for å bedre yrkessjåførenes arbeidsmiljø og muligheten til å overholde lovpålagt kjøre- og hviletid.
- Ved alle knutepunkter rundt større byer bør det bygges ut vesentlig flere gratis plasser for innfartsparkering. Staten bør øve større påtrykk for bruk av rushtidsavgifter i de store byene.
- Varedistribusjon og annen næringstrafikk må sikres god tilgjengelighet i framtidens "bilfrie byer".
- Arealer til framtidige utvidelser av havner og terminaler må bli bedre ivaretatt i integrert areal- og transportplanlegging.
- Staten bør bidra til raskere utbygging av infrastruktur for alternative drivstoffer (LNG, biodrivstoff o.a.). I dag er tilgjengeligheten for dårlig og prisene for høye.
- Avgiftsregimene for vegtransport og sjøtransport bør gjennomgås for å sikre like konkurransevilkår.
- Overføring av transport til mer miljøvennlige transportformer bør kunne stimuleres gjennom ikke-diskriminerende tilskuddsordninger.

Innledning

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med revisjonen av Nasjonal Transportplan for perioden 2018-2029 gjennomført fem regionale dialogmøter med næringslivet. Det er tredje gang en slik møterunde er gjennomført.

Hensikten med møtene har vært å innhente synspunkter fra næringslivsrepresentanter og representanter for organisasjoner som departementet kan ta med i sitt videre planarbeid. Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan vil bli lagt fram for Stortinget i slutten av neste år eller tidlig 2017.

Møtene ble avholdt i Bodø (25. august), Trondheim (1. september), Bergen (8. september), Kristiansand (15. september) og Hamar (22. september) med til sammen 140 påmeldte deltakere.

Denne rapporten er et sammendrag av de synspunktene som er framkommet i møtene. I tillegg finnes det referater fra hvert møte som fortløpende er sendt møtedeltakerne.

Fra Samferdselsdepartementets side har følgende personer deltatt i planlegging og gjennomføring av møtene: Tore Raasok, Kjell Rosanoff, Inger-Lise Olsen, Anders-Martin Fon og Torbjørn Tråholt (koordinator).

Til å delta i planleggingen, lede dialogmøtene, samt skrive denne rapporten har departementet engasjert Olav Grimsbo som konsulent.

Opplegget for møtene har vært en kombinasjon av foredrag, samtaler og drøftelser.

Følgende personer har holdt innledende foredrag:

Alle møter

Gunnar Lindberg, direktør, Transportøkonomisk Institutt
Globale trender og utfordringer for Norge

Bodø

Stig Kjærvik, daglig leder, Samferdsels Forum Nord
Regionale utfordringer og behov – region Nord

Trondheim

Amund Saxrud, direktør, Norske Skog Skogn
Regionale utfordringer og behov – region Midt

Bergen

Ole Sævild, managing director, Sea Cargo AS
Regionale utfordringer og behov – region Vest

Kristiansand

Reidar Fuglestad, konsernjef, Dyreparken Utvikling AS
Regionale utfordringer og behov – region Sør

Hamar

Kirsten Steenberg, Head of Direct Freight, DB Schenker AS
Regionale utfordringer og behov – region Øst

Rapporten gjengir først synspunkter nevnt i to eller flere av møtene. Noen av synspunktene var det bred enighet om, mens andre var mer kontroversielle. Synspunktene er gruppert under noen sammenfattende overskrifter.

Tilslutt i rapporten er det gjengitt særskilte synpunkter som kom fram i det enkelte møte.

Næringsutvikling, konkurransekraft og infrastrukturens betydning

Det ble bl.a. påpekt at:

- Alle næringer vil i økende grad bli avhengig av effektiv logistikk og gode transportløsninger for å kunne være konkurransedyktige, også mot verdensmarkedet. Bedre infrastruktur og andre transportpolitiske rammebetingelser spiller en avgjørende rolle.
- Fallende oljepriser vil skape endringer i næringsstrukturen, ikke bare på Vestlandet, men også i andre regioner. Men oljebaserte næringer vil i lang tid framover spille en vesentlig rolle.
- Sjømatnæringen er stor i dag langs kysten, og forventes å øke vesentlig i årene framover. Næringen har særlige krav til rask og effektiv transport med høy kvalitet.
- Reiselivsnæringen forventer stor vekst og økt sysselsetting i årene framover. Veksten avhenger bl.a. av at man kan få turistene til regionene og attraksjonene på en enkel måte med bil, buss, fly, tog, og båt. De er også avhengige av forutsigbarhet i planleggingen av reiselivspakker, noe som planlegges opptil ett år i forveien.
- Teknologinæringer, land- og skogbruk vil utvikle seg videre i byområdene, langs kysten og i innlandet. Nødvendige fornyelser er bl.a. avhengig av god tilgjengelighet. Enkelte av næringene – bl.a. skipsbygging og skogbruket – kan bidra til nye, mer miljøvennlige transportløsninger (elektriske ferger og skip) og drivstoffer (biodrivstoff).
- Det er økende urbanisering i regionene. Mye verdiskaping skjer i byene, men i enda større grad spredt. Dette krever infrastruktur som utvider bo- og arbeidsmarkedsregionene.
- I den videre utbyggingen av infrastrukturen i landet må man ikke undervurdere den forventet sterke tilflyttingen til hovedstadsregionen og andre store byområder. For at disse områdene skal kunne fungere optimalt i framtida må en moderne og kapasitetssterk infrastruktur bygges ut.
- Lokaliseringsmønsteret forutsetter gode tilførselsveger og annen infrastruktur til og fra hovedårene. Næringslivet trenger gjennomgående god standard uavhengig av vegholder.
- NTP må analysere hvordan forbedringer i infrastrukturen og andre transportpolitiske rammebetingelser kan utløse næringsaktivitet. En del veger og havner er i dag begrensende for hva slags varer som kan håndteres; i slike tilfelle bremser infrastrukturen næringsutviklingen.
- Infrastruktur og transport skal være et verktøy for å gjøre norsk næringsliv mer konkurransedyktig. Det må etableres systemer og samspill mellom transportgrenene som bidrar til å gjøre Norge billigere.

Klimastrategier og alternative drivstoffer

Det ble bl.a. framholdt at:

- Det er økende bevissthet i næringslivet om behovet for omlegging av logistikken i mer bærekraftig retning. Mange bedrifter har strategier for å gjøre transportene klimanøytrale i løpet av få år.
- Staten må bidra med de riktige incitamentene slik at det fremmer bruk av alternative drivstoffer (LNG, el, biodrivstoff og lignende). Bedrifter som skifter til miljøvennlig drivstoff i sine kjøretøy bør for eksempel kunne få bompengerabatter; og rederier som legger om til LNG eller batteridrift bør kunne få tilsvarende incitamenter el-kjøretøy har.
- Infrastruktur for alternative drivstoffer må bygges ut. Mangel på infrastruktur hemmer omstillingene til klimanøytral transport og distribusjon.
- Lettere tilgang og bedre priser på LNG er viktig for en mer miljøvennlig sjøtransport. I dag er distribusjonsnettene dårlig, og konkurransen mellom et fåtall leverandører fungerer ikke.
- Elektriske skip og ferger kan bli en del av framtida. Mange fergesamband bør kunne elektrifiseres på noe sikt. Det vil imidlertid ta tid før batteridrift er realistisk for store skip som seiler over lange distanser.
- Godt samspill mellom myndigheter og privat sektor er nøkkelen til store utslippskutt i transport. De statlige bevilgningene til innovasjon og tilrettelegging (avgifter, støtteordninger, infrastruktur) bør økes vesentlig slik at banebrytende transport- og miljøteknologi kan bli tatt i bruk så raskt som mulig.
- Gjennom avgiftene kan myndighetene stimulere til kjøp av lastebiler med de mest miljøvennlige motorene, for eksempel så rask utskifting som mulig til den nye Euro 6-klasse motoren.
- Stat og kommune er den største kjøperen av transporttjenester, og bør gå foran med et godt eksempel, og legge særlig vekt på miljøhensyn i sine kjøpsavtaler.
- Tillatelse til å bruke modulvogntog må utvides til å gjelde fylkes- og kommunale veger. Bruene må forsterkes der det er nødvendig. Dette vil kraftig redusere antall tunge biler på vegnettet, bidra til "sømløse" transporter og reduserte utslipp

Overføringspotensiale - effektivisering av transportmidlenes fortrinn

Det ble bl.a. påpekt at:

Begrenset, men viktig overføringspotensiale

- Selv om det er begrenset hvor mye vegtransport som kan overføres til bane eller sjø målt i prosent, må man ikke glemme at dette likevel tilsvarer 300 000 - 500 000 lastebiler.
- Sterkt voksende handel på Internett styrker lastebilens rolle. Pr. i dag er det ingen alternativer til lastebilen i distribusjon av varene fra Internett-handel. Derfor er det særdeles viktig å satse på utvikling av og tilgang på renere drivstoffer. Tiltak for å bedre framkommeligheten i vegnettet er også viktig fordi dieseldrevne lastebiler (og privat biler) som står i kø går på tomgang, og avgir unødig høye skadelige utslipp.
- Teknologisk utvikling vil over tid bidra til endringer i transportmønstrene. Men økende produksjon etter ordre med levering "just-in-time" befester vegtransportens posisjon. Denne type logistikk vil sjelden kunne ivaretas med tog eller båt. Derfor er det viktig at vegnettet bygges ut slik at vegtransporten blir mest mulig effektiv.

Markedet styrer

- Bedriftene bestemmer selv hvordan godset skal transporteres. Slik er det i et fritt transportmarked. Kunstige reguleringer og avgifter vil bare øke næringslivets kostnader uten å gi positive miljøvirkninger.
- I mange bransjer er logistikken en del av den strategiske kjernen til bedriftene. Det er vanskelig å overtale noen til å endre et stort og komplekst logistikksystem som allerede fungerer, og som man har brukt i mange år på å bygge opp.
- Siden det er begrensede konkurranseflater mellom bane-, sjø- og vegtransport bør næringene samarbeide bedre om "sømløse" transporter, og fokusere på å gjøre hvert trafikkslag mest mulig effektivt på egne vilkår.

Sjø og bane må matche vegtransportens kvalitet

- Transportkjøperne velger gjerne jernbane eller sjøtransport som alternativ til lastebil, men det forutsetter at det kommer konkurransedyktige tilbud. Det er for få slike i dag.
- Endringer i valget av transportmiddel er avhengig av kvaliteten på frakttilbudet. Framføringstiden med skip og tog kan som regel ikke matche lastebilen.
- I utgangspunktet er bane billigere enn bil, men den er for lite forutsigbar. Skal kundene velge bane, må togtransporten bli mer forutsigbar.

Ulike konkurransevilkår

- Det er for stor ubalanse i avgiftssystemet mellom transportgrenene. Det må foretas harmonisering og forenklinger av gebyr- og avgiftsstrukturen.
- Det er 26 ulike avgifter på sjøtransporten, lastebilen belastes med 8, tog har 4. Dersom den samlede avgiftsbelastningen svekker overgangen fra veg til sjø må det gjøres noe med dette fordi det er konkurransevridende.
- Sjøtransporten betaler for alt den koster samfunnet. Det bør innføres en kilometeravgift for lastebil som dekker alle kostnader vegtransporten medfører. På den annen side blir det feil å gjøre sjøtransporten mer attraktiv ved å gjøre vegtransporten dyrere.

Havne- og farledsavgiftene svekker sjøtransporten

- Reduksjonen av de statlige farledsavgiftene er et steg i riktig retning. Men de bør fjernes i sin helhet for å styrke sjøtransporten.
- Den statlige lostjenesten er selvfinansierende. Kravene til losing og kostnadene må gjennomgå i lys av teknologisk utvikling med sikte på forenklinger og reduserte avgifter.
- ISPS-forskriftene, bl.a. om inngjerding og andre sikkerhetstiltak i havnene, påfører sjøtransporten urimelige merkostnader. ISPS-forskriftene bør gjøres mer fleksible tilpasset de faktiske forholdene i havnene.

Tiltak for å styrke nærskipsfarten

- Det trengs forutsigbare finansieringsløsninger for nye miljøvennlige skip, for eksempel gjennom en "skattefunn"-ordning for nærskipsfarten. På grunn av dagens avgiftsberegning har nye båter drevet av naturgass høyere avgifter enn gamle båter. Slik kan det ikke være.

Togets kjøreveg har for lav standard

- For jernbanens del er hovedproblemet for lav standard på kjørevegen. Problemer med kjøreledning, flom og ras gjør at togene ikke kommer fram som forutsatt. Det må foretas en kraftig oppgradering av standarden for å styrke konkurransekraften.
- Det bør foretas omprioriteringer i framføringsregelverket slik at godstog får høyere prioritet. På den annen side er det viktig at pendlertrafikken også har prioritet slik at man kan sikre effektive arbeidsreiser.
- Jernbanen kan bli mer konkurransedyktig gjennom økt toglengde. Dersom man kunne øke til 800 m lange godstog (med to lokomotiver) vil enhetskostnadene reduseres vesentlig. Til dette trengs det flere og lengre kryssningsspor.

Tilskuddsordninger for å velge annerledes

- En offentlig tilskuddsordning til kunde/vareeier for å føre last sjøvegen er et incentiv som vil ha stor virkning for valg av transportmåte.

- Det bør etableres en offentlig kompensasjonsordning til kundene for avvik i godstransporten på jernbane som ikke skyldes togselskapene.
- Det er vanskelig å se at jernbanen skal kunne bli like effektiv som lastebil. Dette må derfor kompenseres gjennom prisen kundene betaler slik at jernbanen kan tilby en lavere pris.
- Tilskuddsordninger til vareeiere som utvikles for å stimulere til at man i større grad å velger båt eller tog må gjøres på en slik måte at det ikke virker konkurransevridende, for eksempel overfor eksisterende sjøruter.

Effektiv omlasting og drift i havnene

- Mer frakt til sjøs, krever effektiv omlasting til/fra lastebil i havnene. Her er det flaskehalser i dag. Blant annet må vegene forbedres, og havneoperasjonene må effektiviseres.
- Havneterminalene må kunne være selvbetjente fordi moderne skip har laste/losseutstyr om bord. Rapporteringskravene i havnene må forenkles.
- Havnenes åpningstider og støyrestriksjoner svekker konkurransekraften. Havner må kunne være døgnåpne. Dette krever aktiv arealtilrettelegging slik at boligområder skjermes.

Havnestrukturen – organisering og økt statlig medvirkning

- Det er for mye fokus på store sentralhavner, men samtidig må staten være sitt ansvar bevisst dersom to eller flere havner ikke er i stand til å enes om samling av godsstrømmer i én felles havn, slik at en oppnår flere anløp og reduserte utslipp.
- Kommunene som eier havnene har ofte ingen tanker om hvordan havnene kan utvikles som godsknutepunkter. Vi har nok havner i Norge, men det er behov for tydeligere arbeidsdeling. Havnene som skal lykkes i framtiden må ha de største godsstrømmene.
- Staten må plukke ut noen knutepunkthavner og knytte dem sterkere opp mot Kystverket.
- Det er behov for statlig medfinansiering, men ikke statlig eierskap i de store trafikkhavnene. Det bør foretas en nærmere grenseoppgang av hvor statens ansvar for tilretteleggingen av farledene inn mot kai. For å kunne foreta nødvendige utvidelser kreves det investeringer som går utover det havnene selv makter å finansiere.

Havnestrukturen i Oslofjord-området

- Det er ikke nødvendigvis noe problem med selve strukturen i dag. De nåværende havnene betjener markedet godt.
- Den nåværende desentraliserte strukturen kommer noen aktører til gode. Men på sikt vil havnene og sjøtransporten tape i konkurransen med mindre det blir færre og større havner i regionen. Dette vil bidra til bedre utnyttelse av kostbart håndteringsutstyr.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og mernytte

Det ble bl.a. hevdet at:

- Samfunnsnytte, verdiskaping og ringvirkninger ivaretas for dårlig i dagens analysemodeller. Virkningene av samferdselsinvesteringene må komme bedre fram, og synliggjøre produktivitetsøkninger som følge av utvidede bo- og arbeidsmarkeder, økt arbeidskrafttilbud, med mer.
- Prosjekter kan være ulønnsomme isolert sett, men nytten kan bli positiv når flere prosjekter sees i sammenheng over lengre strekninger.
- I lønnsomhetsmodellene må det sees nærmere både på tidsverdier, prosjektenes levetid og diskonteringsfaktoren som anvendes.
- Estimatenes på trafikkvekst settes ofte for lavt; den reelle trafikkveksten blir alltid høyere. Dermed undervurderes også lønnsomheten i prosjektene.

Investeringsbehov

Blant forutsetningene for investeringspolitikken ble det påpekt at:

- Samferdselens infrastruktur må bygges kraftig ut for at næringslivet skal kunne møte utfordringene i årene framover. Det gjelder alle trafikkslag, men fortsatt er vegsektoren viktigst.
- Transportformene må ses i sammenheng, samtidig som hver gren har særskilte fortrinn som må optimaliseres. Det er viktig at NTP får fram bredden i dette.
- Køer og dårlig framkommelighet er svært dårlig miljøpolitikk.
- Økt kapasitet, bedre pålitelighet og reduserte miljøplager i alle trafikkslag må stå sentralt i neste NTP.
- Ressursene må i større grad fokuseres på korridorene, som må bygges ut til en standard og kapasitet som holder mange år frem i tid.
- I planleggingen av de store prosjektene, bør tilførselsvegene til/fra produksjonssted, havn eller terminal tas med. Der det er relevant bør prosjektbeslutningene omfatte både hovedveg og tilførselsveg. Da vil man få større samlet nytte av investeringene.
- Det er behov for langt bedre vedlikehold av både veg og bane. Etterslepet må fjernes.
- Bedre vegtilgjenglighet og kortere reisetider kan tilsi endringer i lufthavnstrukturen. Planlegging av den framtidige lufthavnstrukturen bør integreres sterkere i det samlede NTP-arbeidet.

For de enkelte transportsektorene ble det bl.a. krevd at:

Vegutbygging

- På grunn av økende ekstremvær må det settes av langt større midler til rassikring både av riks- og næringsmessig viktige fylkesveger.
- Det må satses store ressurser på utbyggingen av E39 fra Kristiansand til Trondheim. Mellom Bergen og Stavanger bør utbyggingen legge til rette for firefelts veg i framtiden.
- Det er store investeringsbehov i E6 fra Hamar til Trondheim. Utbyggingen av fire-felts motorveg fra Hamar til Lillehammer må fortsette for fullt.
- Det må bygges ut en fergefri E6 gjennom Nord-Norge for å løse problemene med ofte innstilte ferger. Tilførselsvegene bl.a. fra sjømat-produksjonen må rustes opp.

- E16 trenger opprustningstiltak bl.a. i området Bergen – Voss, i Valdres og mot svenskegrensa.
- Utbyggingen av E18 mellom Oslo og Kristiansand går i riktig retning med unntak av Vestkorridoren i Oslo-området. Utbyggingen av E18 vestover er svært viktig. Uten en slik utbygging blir det fullt kaos. Næringslivet vil få økte kostnader. Sykkel og kollektivtrafikk vil ikke kunne ta unna den store trafikkveksten som forventes i åra framover.
- For å avlaste vegtrafikken i Oslo-området bør man begynne planleggingen av en ”ring 4” i et 30-års perspektiv. Første steg vil være en fast forbindelse over Oslo-fjorden nær Moss-Horten.
- E134 over Haukeli bør satses på som helårs hovedåre mellom Vestlandet og Østlandet. Det er store utbyggingsoppgaver både i Buskerud og Hordaland.
- Rv3 gjennom Østerdalen er en viktig transittåre og avlastningsveg for E6. Det trengs bl.a. breddeutvidelser og fjerning av flaskehalser som skaper risiko og dårlig framkommelighet.
- Bompenger er viktig supplerende finansiering for å få bygd ut vegnettet så raskt som mulig. Men næringsliv, turister og folk flest reagerer på stadig kortere avstand mellom bomstasjonene.
- For å sikre rettferdig konkurranse må staten kontrollere at utenlandske transportører betaler bompenger og avgifter på samme måte som norske aktører.
- Det bør kunne bygges mer helhetlig og raskere bl.a. gjennom OPS. Det nye vegselskapet kan bidra til raskere og mer helhetlig utbygging.
- Maskinentreprenørene og lastebilnæringen frykter at stadig økt størrelse på utbyggingskontraktene vil redusere sysselsetting og kompetanse i næringene.

Jernbaneutbygging

- For næringslivet er økt regularitet og pålitelighet viktigere enn hastighetsøkninger.
- Det store vedlikeholdsetterslepet må tas igjen, samtidig som hastighetsbegrensninger og andre flaskehalser må fjernes.
- Det må anlegges flere og lengre krysningsspor på Nordlandsbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen.
- Ofotbanen må bygges ut med dobbeltspor. Dette vil i et langtidsperspektiv styrke den inntektsgivende malmtrafikken, gi bedre vilkår for container-togene, og styrke passasjertrafikken.

- Nordlandsbanen må rustes opp. Den har andre funksjoner enn Ofotbanen. Det må investeres for å få opp hastigheten som er den samme i dag som i 1962. Forbedringer på Dovrebanen vil styrke Nordlandsbanens betydning.
- Trønderbanen bør elektrifiseres raskt og bygges ut med dobbeltspor til Stjørdal. Hvis ikke Trønderbanen elektrifiseres nå må NSB investere i nytt dieselmateriell; det vil ikke være klimamessig fornuftig.
- Sammenkoblingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er en viktig investeringsoppgave for å styrke Sørlandsbanens konkurransekraft og støtte opp under den sterke befolkningsveksten som forventes.
- På Østfoldbanen gjelder det å opprettholde framdriften i utbyggingen av Follo-banen. Det må satses mer på opprustning mot svenskegrensa dersom det skal være mulig å øke den internasjonale godstrafikken.
- IC-satsingen i Østlandsområdet må følges opp fullt ut. Dobbeltspor i IC-nettet må bygges ut helt fram til Lillehammer og Halden.
- Bygging av Ringeriksbanen vil støtte opp under IC-trafikken og styrke Bergensbanens rolle.
- Bygging av dobbeltspor mellom Heimdal og Stjørdal vil gi et godt IC-tilbud i Trondheimsregionen.
- Dobbeltspor på Jærbanen vil bidra til å få flere pendlere over på tog, og avlaste vegnettet.
- Det må bygges ny tunnel for tog og T-bane i Oslo. Dette er avgjørende for en samlet forbedring av togtrafikken i landet.

Terminaler

- I korridorplanleggingen må muligheten for avlastning av Alnabru som nasjonalt nav for veg- og banetransport vurderes, bl.a. gjennom økt direkte import til havner utenom Oslo-fjorden og Gøteborg.
- Økt direkte import inn til Vestlandet vil kunne avlaste Alnabru som i dag håndterer mye importgods som kommer via Oslo havn, men som skal videre bl.a. til Vestlandet og Nord-Norge. Potensialet begrenses imidlertid av at Oslo havns importgods i stor grad har sitt nedslagsfelt i Østlandsområdet.
- Det er behov for en ny godsterminal i Bergen. Det finnes ikke mange lokaliseringalternativer, men Fleslandsområdet kan åpne muligheter for kombinert terminal.

- Det haster med å få bygget en ny kombinert godsterminal i Trondheimsområdet. Terminalen må lokaliseres sør for byen (Torgård) med gode veg- og banetilknytninger. Dessverre har det vist seg vanskelig å finne en lokalisering som også integrerer sjøtransporten.

Stad skipstunnel

- Det er bra at planleggingen er kommet i gang. Tunnelen vil styrke både godstransporten og passasjertrafikken (reiselivet) langs kysten.

Transport i byene

Blant utfordringer og målsettinger for transport og trafikk i byene ble det påpekt at:

- For at byene skal kunne fungere tilfredsstillende må det legges til rette for en effektiv varedistribusjon i framtidens bilfrie by-sentra. I dag blir ofte behovet for varelevering undervurdert i byplanleggingen. Det må gjøres en helhetlig vurdering av hvordan byrommet skal fordeles mellom ulike trafikantgrupper og behov.
- De overordnende målene om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, gange og sykkel er nødvendig i et klimaperspektiv.
- Politikken må nyanseres i forhold til små byer og tettsteder uten alvorlige trafikkproblemer. Den kommende NTP må være tydelig på en slik differensiert politikk; klar på i hvilke byer man skal ha nullvekstmål for persontrafikk, og hvilke byer hvor man fortsatt kan la privatbilen være en del av bildet.
- Det er behov for å doble kapasiteten i kollektivtransporten i de største byene. Dette krever et forsterket samarbeid på tvers av kommunegrenser.
- I Oslo-området og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim må jernbanen spille en større rolle i kollektivtrafikken.
- Kollektivtrafikken utenom byene må styrkes for nå mål om mindre bruk av privatbil. Bussene skal bl.a. muliggjøre trygg og enkel ferdsel til skole, arbeid og handel.
- Næringstrafikken i byene - varedistribusjon med lastebil, håndverkere og annen tjenesteyting - må sikres enkel tilgjengelighet til kundene med nødvendige parkeringsmuligheter.

Blant konkrete tiltak ble det foreslått at:

- Belønningsordningen og bymiljøavtaler er viktige virkemidler og må gjøres mer omfattende. Bypakker med ulike tiltak ("pisk og gulrot") er viktig for å sikre gode samlede løsninger.
- Fylkeskommunene må settes bedre i stand til å gi gode kollektivtransport tilbud.
- Det ordinære kollektivtilbudet må gjøres mer fleksibelt og bedre tilpasset sesongmessige svingninger i etterspørselen ikke bare etter arbeidsreiser, men også i høysesongen for feriereisende.
- Ved alle knutepunkter (tog og buss) i Oslo-området og andre større byer bør det bygges ut vesentlig flere gratis plasser for innfartsparkering. For å stimulere til å velge kollektivtransport bør reduksjoner i billettprisene vurderes. Dette tiltaket kan gjennomføres raskt, og er billig sammenlignet med store utbygginger.

- I neste NTP må det stå klart at det skal være mulig å distribuere varer i byer med lastebil på en enkel måte. I dag er det ofte tungvint, og sjåførene har et dårlig arbeidsmiljø.
- På lengre sikt bør det kunne settes krav til at distribusjon av varer må skje med el-kjøretøyer eller andre miljøvennlige drivstoffer.
- Kø-problemene vil kunne reduseres vesentlig gjennom forsøk med rushtidsavgifter i Oslo-området og andre større byer. Rushtidsprisingen i Stockholm har gitt positive resultater både for framkommelighet og miljø.

Arbeidsmiljø og trafiksikkerhet

Det ble bl.a. framholdt at:

- Transportnæringen er i seg selv en stor arbeidsplass. Gjennom transportpolitikken må det legges til rette for vekst i gode arbeidsplasser. Det er viktig for å sikre en konkurransedyktig norsk transportnæring.
- Mangel på hvile- og rasteplasser, inkl. døgnhvileplasser, langs vegnettet svekker yrkessjåførenes arbeidsmiljø og muligheten til å overholde det lovpålagte regelverket og kjøre- og hviletid.
- Skal sjåførene kunne greie å gjøre jobben sin, må staten bli mer aktiv, og legge til rette for døgnhvileplasser på hovedvegnettet. Det bør bygges servicebygg med fasiliteter som dusj og toalett. Det må legges sterkere vekt på dette i NTP, bl.a. gjennom en separat budsjettpost.
- Statens vegvesen bør utlyse konkurranser om drift av plassene med nødvendige incitamenter for å gjøre driften attraktiv.
- Sikkerheten på vegene utfordres særlig om vinteren av utenlandske kjøretøyer med sjåfører som har liten erfaring fra vinterforhold. Digital skilting om varierende kjøreforhold må brukes i langt større grad; spesielt slik at utenlandske kjøretøy ikke kjører seg fast.

Reiseinformasjon og turisme

Det ble bl.a. påpekt at:

- Reiselivet trenger flere raste- og hvileplasser tilrettelagt for økende bobil-turisme og vanlige bilturister. Offentlige toaletter langs vegene må oppgraderes.
- For reiselivet er forutsigbarhet i rutetabeller minimum ett år fram i tid viktig for de som setter sammen reiselivspakker.
- Det er behov for langt bedre skilting til attraksjoner. Statens vegvesen må ta i bruk digitaliserte interaktive skilt. De Nasjonale turistvegenes attraksjonsverdi ville øke sterkt dersom WiFi ble tilgjengelig.
- Det bør satses mer på butikker og annen kommersiell service på rasteplassene.

Ansvarsdelingen stat – fylke – kommune

Det ble bl.a. framholdt at:

- Fylkeskommunene ikke har evne og midler til å ivareta infrastrukturen de har ansvaret for.
- Staten må bidra mer aktivt for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene.
- Vegtransportnæringen ønsker at en del viktige fylkesveger tilbakeføres til staten, bl.a. for å få gjennomgående krav til vintervedlikehold og samme friksjonskrav til tunge kjøretøyer.
- Uten å ta opp diskusjon om selve ansvarsdelingen trengs det vesentlig større midler for å kunne ta igjen etterslepet på næringsmessig viktige fylkesveger og kommunale veger.
- Næringsmessig viktige fylkesveger bør tas inn i NTP slik at tiltak på disse kan samordnes med de store prosjektene på riksvegene for å få maksimalt igjen for investeringene, bl.a. ved at modulvogntog kan kjøre hele strekninger dør-dør, uten kostbare omlastinger.
- Staten må sikre en integrert areal- og transportplanlegging. I dag foregår mye planlegging på ulike administrasjonsnivåer som ikke henger i sammen.
- Staten må legge klarere og sterkere føringer på kommunal og fylkeskommunal planlegging slik at framtidige arealer til terminaler, veger og jernbaner sikres.
- Viktig å sette av arealer til utvidelser av havner, terminaler, veg- og banetilknytninger i kommunale og fylkeskommunale planer, slik at dette i framtida ikke blir hindret fordi andre har etablert seg på disse arealene.
- Samordningen må også gjelde andre vegen: staten må være bevisst på hvor næringer og bosetting er planlagt, og planlegge vegutbygging og annen infrastruktur utfra dette. Integrert arealplanlegging er viktig for å få helheten i dette.

Særskilte synspunkter fra den enkelte region

Region Nord, Bodø 25. august

Det ble bl.a. sagt at:

- Få tankemuligheter og lange avstander hindrer omlegging til miljøvennlig drivstoff.
- Mange av regionens fergesamband bør elektrifiseres.
- I Troms og Finnmark er det ingen døgnhvileplasser.
- Forvaltningsreformen i 2010 har gitt fylkene betydelige økonomiske utfordringer, og bl.a. bidratt til store vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene.
- Dagens NK-analyser definerer viktige samferdselsprosjekter i regionen som ulønnsomme.
- Lange avstander, krevende vinterforhold og svak vedlikeholdsstandard er sentrale utfordringer.
- Regionen trenger omfattende veginvesteringer for å få bedre tilgjengelighet.
- Fergeruter må fastsettes med lengre tidshorisont enn i dag, slik at reiselivsnæringen kan sy sammen og selge fullstendige og pålitelige turistpakker.
- Problemet med høye kommunale havneavgifter gjenstår. Hurtigruten har bedt om en rettslig vurdering av havnenes avgiftsfastsetting.
- Modulvogntog vil for alvor bli et alternativ når Hålogalandsbrua åpner i 2017.
- Tollstasjoner på grenseoverganger hvor modulvogntog kan brukes, må holdes døgnåpne.
- Spørsmålet om nedlegging av eksisterende flyplasser må sees i lys av vegutbyggingen på samme måte som i Narvik. En viss reisetid til/fra flyplass må aksepteres med den spredte bosettingen i Nord-Norge.
- I Helgeland og Lofoten bør det bygges to nye, større flyplasser, som bl.a. skal gi mulighet direkte flyruter til/fra utlandet.
- Lufthavnene i Tromsø, Alta og Kirkenes lufthavner må oppgraderes.

Region Midt, Trondheim, 1. september

Det ble bl.a. sagt at:

- Varedistributørene har 200 lastebiler som står i kø i hver dag i Trondheimsområdet, hver på 400 hk med 4 % energiutnyttning i køen. Resten er rent utslipp.
- Et enkeltmannsforetak (lastebileier) kjøper ikke en bil klargjort for alternative drivstoff når den koster 150 000 kr ekstra.
- Tre store LNG-aktører har delt landet mellom seg, og dermed blir det dyrt. Det er like dyrt å bunkre LNG lokalt, som å kjøpe den i Danmark.
- Tidligere fikk yrkessjåfører opplæring i Forsvaret. Men det er det slutt på. Det må gjøres noe for å sikre utdanning av sjåfører.
- Lagerlokalisering bør i større grad planlegges slik at det åpner muligheter for sjøtransport.

- Meråkerbanen bør oppgraderes og elektrifiseres. Elektrifiseringen er en liten kostnad i en samlet pakke som vil gi en god jernbaneforbindelse mellom Midt-Norge og Midt-Sverige med kobling til Trondheim havn.
- Mellomriksvegen E14 over Storlien krever investeringer for å styrke den regionale utviklingen i Trøndelag.
- Fv17 Steinkjer – Namsos må rustes opp. I ett av trasé-alternativene øker reisetiden ift. i dag. Det er ikke framtidsrettet.
- Det er uviktig hvor en stor terminal ligger i Midt-Norge, men regionen bør ha en terminal som også inkluderer sjøtransport. Det blir for passivt med sjøtransport til Göteborg eller Oslo og så lastebil/tog derfra til vår region. Det er behov for en stor logistikktterminal som inkluderer bil, bane og sjø.
- Fra Hitra går det et femtitalls vogntog med laks hver dag. Med lavere losavgifter og havnegebyrer ville man kunne øke anløpsfrekvensen og ta semitrailere med fisk over på skip for transport til kontinentet.
- I den voksende byregion Trondheim vil ”superbusser” ikke være tilstrekkelig. Det må også satses på togløsninger for å håndtere det store omfanget av jobbreiser. Marienborg, Brattøra, Nyhavna, Lilleby og Heimdal er viktige utbyggingsområder hvor toget trengs som viktig del av kollektivsystemet. Investering i dobbeltspor vil kunne resultere i en femdobling av antall reisende.
- Dobbeltspor mellom Stjørdal og Heimdal vil gi en god InterCityløsning i Trondheimsregionen.

Region Vest, Bergen, 8. september

Det ble bl.a. sagt at:

- I Sogn og Fjordane går det i dag en batteridrevet ferge. I framtida vil moderne skip kunne seile fra Vestlandet til Skottland med batteridrift.
- Det er viktig at man for skip som bygges i dag kan være sikker på at LNG har konkurransedyktige priser i skipets levetid på 25 år.
- Utbygging av fergefri E39 fra Kristiansand til Trondheim er den viktigste samferdselsinvesteringen i regionen.
- Det er betydelige utfordringer i og rundt Bergen. Her trengs både nye traseer og miljøtiltak.
- Standarden på E16 Bergen-Voss-Fagernes gir næringslivet store merkostnader i dag, og vegen trenger utbedringer.
- En eventuell høyhastighetsbane mellom Stavanger og Bergen vil bli svært utfordrende og kostnadskrevenende. Fergefri E39 må prioriteres foran.
- Rasutsatte strekninger mellom Bergen og Voss må sikres. Gudvangatunnelen må oppgraderes og brannsikres.
- Alle riksveger i regionen må utbygges slik at de kan få gul midtstripe. Dette må på plass før bruavløsninger i enkelte fjordkrysninger.
- Opprustning av Rv 15 over Strynefjellet er viktig for næringslivet i bl.a. Måløy og søre Sunnmøre.
- Rv52 som helårs veg over Hemsedal trenger utbygging og vil være viktig for næringslivet i Sogn.

- På jernbanen er det behov for utbedringer på strekningen Bergen-Voss. For godstogene er stigningsgrad en utfordring for effektiv utnyttelse av lastekapasitet.
- I tillegg til storflyplassene Sola og Flesland har regionen i dag 6 andre lufthavner åpne for kommersiell trafikk. Etter full utbygging av vegnettet i regionen vil behovet for endringer kunne aktualiseres.
- Det å sende alt stykkgoods via Gøteborg og Oslo og så på jernbane eller lastebil til Vestlandet er ikke en optimal løsning for framtida. Det må satses på direkte sjøtransport inn til Vestlandet. For å få til dette må det skapes et fåtall større knutepunkter med tilstrekkelig areal for samordning sjø/land. Og det trengs gode veg- og banetilknytninger. Både Stavangerregionen og Bergensområdet ligger naturlig til rette.
- Både i Bergen og Stavanger er det kjøproblemer som må løses gjennom samarbeid på tvers av kommunegrensene. For å lette trykket må kollektivtrafikken fordobles.
- Bypakke Førde er en pakkelsning som skal hindre at byen blir en flaskehals for utbyggingen av E39.

Region Sør, Kristiansand 15. september

Det ble bl.a. sagt at:

- Lastebiler med kjøle- og fryseaggregater basert på miljøvennlig drivstoff er dyrere enn vanlige aggregat.
- Kristiansand Havn har et samarbeid med en LNG-leverandør, hvor det er en forutsetning at både skip og lastebiler skal kunne fylle LNG fra samme anlegg, ikke bare leverandørens kunder.
- Deler av havneområdene gjøres ofte om til boligutvikling uten at erstatningsarealene er tilgjengelig. Her trengs det en langt mer balansert areal- og transportplanlegging.
- Rv 9 gjennom Setesdal med Kristiansand som knutepunkt mot Arendal i øst (E18) og Flekkefjord og Stavanger i vest (E39) trenger opprustning.
- Rv 41 mellom Kviteseid og Kristiansand (Telemarksvegen) trenger oppgradering; det samme gjelder rv 36 mellom Porsgrunn og Seljord med tilknytning til E134.
- Etableringen av Nye Veger AS er bra og vil gi et ytterligere løft i utbyggingen av E18.
- Selv om det går mye stykkgoods på jernbane mellom Stavanger-Kristiansand og Kristiansand-Oslo i dag, kan jernbanen ta enda mer av container-gods. Samlasterne produserer døgnet rundt, og dette godset passer glimrende for toget.
- Det arbeides med utvikling av havneterminalen for gods utenfor bykjernen i Kristiansand. Det er stor vekst i container-trafikken som i stor grad skal transporteres videre – dels mot Rogaland og dels mot Østlandet/Trøndelag. Det er behov for bedre veg- og banetilknytninger.
- Det trengs en utvidet bymiljøavtale for Kristiansand for å sikre en helhetlig og bærekraftig byutvikling. Gartnerløkka er del av bypakken, og bygges av statens vegvesen. Et annet viktig prosjekt er ringvegen, og denne skal bygges av vegselskapet. Her er det behov for god samordning.
- Bypakke Grenland må videreutvikles.
- Fellesterminal i Kristiansand mellom tog og fergene kunne være en god løsning. God vegtilknytning er viktig for å gjøre tilgjengeligheten til byen, attraksjonene (Dyrepraken) og næringslivet best mulig.

Region Øst, Hamar 22. september

Det ble bl.a. sagt at:

- Transportens klimaproblemer er ikke bare en utfordring i hovedstadsområdet, men gjelder i hele regionen.
- I rapporten "Konkurranseskraft i lavutslippssamfunnet" foreslår NHO og LO en målrettet satsing på teknologiutvikling og markedsstimulering for å redusere utslipp. De statlige bevilgningene foreslås økt med flere milliarder årlig slik at bl.a. banebrytende transportteknologi blir tatt i bruk så raskt som mulig.
- Gjennom samlasternes miljøkalkulatorer kan kundene selv velge transportløsning og pris. Det stilles krav til økokjøring, bruk av miljøvennlige motorer, osv ved inngåelse av kontrakter med transportørene. Og det øves påtrykk på selskaper som distribuerer alternative drivstoffer slik at tilgjengeligheten skal bli vesentlig bedre enn i dag.
- Samlasterne stiller samme strenge krav til utenlandske lastebiler inn til Norge som til norske aktører. Erfaringsmessig brukes det mye bra utstyr blant utenlandske transportører. Utenlandske transportører har lavere kostnader enn norske; dette er en stor utfordring for norske transportører.
- Det trengs en døgnhvileplass i Oslo. Det holder ikke å tilby en bussholdeplass.
- Midtdelere er bra som et sikkerhetstiltak, men kan ofte skape redusert fremkommelighet. Dersom en trailer kjører seg fast, kommer en ambulanse ofte ikke forbi før traileren er fjernet. Ekspressbussene klarer ikke holde rutene på vegene med midtdeler, og dette igjen gir igjen økte utslipp.
- I Innlandet vil det ha god effekt dersom det ble bygget firefelts veger mellom Gjøvik-Hamar-Lillehammer. Det blir flere og flere pendlere, og da må vegene ha god standard.
- I Oslo-området er det flere utbyggingsprosjekter som krever økt statlig påtrykk for å få fortgang i sakene. Det gjelder bl.a. E18 Vestkorridoren og bruk av vegprising.
- Rv 4 må rustes kraftig opp på de strekningene hvor det er mest trafikk.
- Kongsvingerbanen bør utvikles til å ta økende pendlertrafik.
- Rørosbanen kan være viktig, bl.a. som alternativ for eksempel når Dovrebanen er sperret. Elektrifisering av Rørosbanen kan ikke prioriteres nå. En reell forbedring vil kreve store investeringer i selve sporet som vil koste for mye.
- Leveringskravene til eksporten av bildeler fra Raufoss med slot-tider på halvtimen hos kundene i Tyskland, er det kun lastebil som kan oppfylle. Dette er transport som ikke kan legges om til tog fordi nødvendig fleksibilitet og forutsigbarhet ikke lar seg planlegge nøyaktig nok.
- Jernbanen er et integrert nettverk hvor det raskt kan dannes propper fordi det er lite reserve-kapasitet. Dette er særlig tydelig i Oslo-området.
- Godstogene sikres tilstrekkelig plass i de store baneutbyggingene som nå pågår (Follo-banen) eller planlegges (Ringeriksbanen). Det må være mulig å sende ut tog med ulik hastighet i nettet. Det blir feil å investere masse i jernbanenettet, og så bare bruke den nye infrastrukturen til en viss type transport.
- Alnabruterminalen er navet i godssystemet. Når denne terminalen stopper opp stopper alt. I første omgang må terminalen rustes opp. Videre bør en vurdere mulige

alternative løsninger, bl.a. muligheter for en ny terminal, og alternativ ruting av gods som ikke skal til/fra Oslo-området.

- Det må bygges en ny bussterminal i Oslo, fordi dagens ikke fungerer tilfredsstillende. Det bør overveies å fordele trafikken på flere terminaler.
- Utbygging av T-banesystemet i Oslo er viktig, herunder en ny T-bane tunnel. Staten må ta del-ansvar gjennom oppfølging av Oslo-pakke III.
- Oslo-pakke III må brukes til å iverksette prøveordninger med rushtidsavgifter. Staten må sikre at Oslo-pakke III ikke smuldres opp. Den er avgjørende for en samlet og balansert utbygging og annen virkemiddelbruk.

Nittedal, 11. oktober 2015
Olav Grimsbo

Forsidefoto:

Skip, fly og jernbane: Olav Heggø.

Veg: Knut Opeide, Statens vegvesen.