

Samferdselsdepartementet  
Pb. 8010 Dep  
0030 Oslo

29.04.2008

## Nasjonal transportplan 2010-2019 - høring

NHO Reiseliv, som organiserer 2.200 bedrifter innen overnattings- serverings- og opplevelsesnæringen i Norge, viser til Departementets invitasjon til høring og høringsnotat i brev av 20.01.2008 vedrørende Nasjonal transportplan 2010-2019 med høringsfrist 30.04.2008.

NHO Reiseliv er tilfreds med at etatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 setter fokus på forfallet av veinettet og foreslår at det bevilges mer penger til drift og vedlikehold. Det er nødvendig å forvalte veikapitalen på en bedre måte. Innenfor den gitte planrammen blir det imidlertid minimalt igjen til nødvendige investeringer i ny infrastruktur. Det blir svært synlig at det er et betydelig behov for å øke rammene i NTP, for også ha mulighet til en nødvendig investering særlig i distrikts-Norge der en stor del av reiselivets lønnsomhet er basert på å ha en velfungerende infrastruktur.

Etatens rapporter viser hvilke enorme utfordringer vi har i vei-, jernbane- og flytrafikken. Det kreves store investeringer og vedlikehold for å unngå at kapasiteten blir sprengt. Forutsigbarhet i samferdselspolitikken er en svært viktig rammebetingelse for næringslivet. Vi opplever i dag en uforutsigbarhet knyttet til offentlige planprosesser og troverdighet om videre oppfølging av lønnsomme prosjekter, herunder også prosjekter knyttet til lokale planer.

### Nasjonale turistveier

I dag sysselsetter reiselivsnæringene ca. 150.000 ansatte (6,5 prosent av total sysselsetting) og omsetter for godt over 90 milliarder kroner i året. Verdiskapingen utgjør dermed isolert sett 3,4 prosent av BNP (SSB, 2004 tall). Ringvirkningene for lokalsamfunn rundt om i landet gjør reiseliv til en hjørnestein i norsk landbasert økonomi.

Norge tar en større andel av den internasjonale ferie- og fritidstrafikken enn tidligere, både sammenlignet med Europa og verden forøvrig. Mye av dette skyldes høykonjunktur, og økning i flytrafikken.

Det er viktig at reiselivets behov ivaretas også gjennom transportpolitikken. Dette er viktig for bl.a. sysselsettingen i distriktene. Vi opplever i mange tilfeller også at selve reiseruten blir en stor opplevelse for norske og utenlandske turister. Atlanterhavsveien på Nordvestlandet er blitt kåret til et av landes mest besøkte reisemål. Det er fortsatt mangel på kunnskap om denne sektorens behov og bruk av infrastrukturen til turistformål. Dette må det nå gripes fatt i ved ulike FoU-prosjekter, og det må bevilges økonomiske betingelser for at dette kan gjennomføres. 18 vegstrekninger skal fram til 2015 kunne få status som nasjonal turistvei. Sammenlagt 1850 kilometer gjennom det mest unike av norsk natur. Her utformes det spennende stoppesteder for rast og parkering for fotturere og fotografering, ut fra strenge kvalitetskrav til harmoni med omgivelsene som forsterker opplevelsen av

naturen. Langs turistveiene finnes også muligheter for fiske, fossevandring og fjellturer, samt tilbud om service, overnatting, kulturelle opplevelser og mye annet. Det er svært positivt at Regjeringen i årets budsjett har prioritert turistveiene. Dette forplikter til en fortsatt satsing på et tiltak som kan skape store verdier for reiseliv og annet næringsliv i berørte distrikter. Dette bør gjenspeiles i prioriteringene i NTP.

### **Rassikring**

Rasproblemer finnes i alle fylker. Problemene er likevel i betydelig grad konsentrert om noen fylker. De mest rasutsatte fylkene er: Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland og Troms. Vegdirektoratet har forsiktig anslått at det i et "normalår" skjer 200 - 300 stengninger av veistrekninger som følge av ras. Samlet stengetid er anslått til 1500 - 2000 timer. I spesielle år med mye snø og mange skred forekommer et betydelig større antall veistengninger.

NHO Reiseliv er opptatt av at man følger opp dette med de tilstrekkelige midler og prioriteringer i neste planperiode. Dette er ofte strekninger som turistnæringen har daglig ferdsel på i turistsesongen, en øket sikkerhet i forbindelse med stein/snøras vil også være en sikkerhet for reiselivsnæringens lønnsomhet i distriktene.

### **Skilting**

NHO Reiseliv vil påpeke at satsingen i NTP- forslaget mangler et perspektiv. Turistnæringen har i en årrekke vært forhindret fra å sette opp opplysningsskilt, skilting til severdigheter eller til overnatting og serveringssteder. Dette er noe man må ta tak i for å kunne ivareta tilgjengelighet og lønnsomhet for reiselivet, ikke minst i distriktene.

### **Jernbane**

Jernbaneverket har definert hele jernbanenettet som stamnett, men definerer satsing på persontransport i og rundt de store byene som et prioritert område. Jernbanen spiller en sentral rolle i utviklingen av persontransporten i og rundt de store byene. NHO Reiseliv stiller seg derfor bak denne vurderingen. Med en utbygging av dobbeltspor Oslo-Gøteborg vil ikke bare den daglige trafikkavvikling gjøres mer effektiv på de veistrekningene som leder inn til og gjennom Oslo, det vil også gjøre tog til et mer attraktivt transportmiddel inn til Norge fra Europa.

### **Konkurransen**

Konkurransen i og mellom transportgrener er viktig for næringslivet for å holde prisene nede og servicegraden oppe. Innen luftfarten har konkurransen mellom SAS og Norwegian sørget for at prisene har sunket siden 2002, og da spesielt innen forretningsmarkedet, der nedgangen har vært på 12 % fra 2002 til 2006 I følge Transportøkonomisk Institutt.

I NTP bør det derfor legges betydelig vekt på tiltak for virksom konkurranse. Det vil være tiltak som senker etableringskostnader, en avgiftspolitik som stimulerer nykommere, det vil være en bevisst statlig innkjøpspolitikk, og økt konkurranseutsetting på like vilkår.

Når den 3. luftfartspakke blir implementert i 2007 ble europeiske luftrommet åpent. Det vil si at det blir fri internasjonal konkurranse også på innenlandske ruter. Dette vil forhåpentligvis medføre økt konkurranse og dermed et større tilbud og lavere priser på en del innenlandsruter.

c:\documents and settings\oystehede\skrivebord\ntp.doc

**Regionsentra**

Satsing på samferdsel er god distriktpolitikk, og Norges demografi ville nok vært annerledes med en annen flyplasstruktur. Men behovene og nytten av infrastrukturen kan endre seg gjennom tiden. Det er derfor avgjørende at man har fokus på den samfunnsøkonomiske betydningen av flyplasstrukturen. Avinor driver et totalsystem av flyplasser og flysikringstjeneste uten økonomiske bidrag fra staten. For å kunne oppnå dette utvikles totalsystemet innenfor en solidarisk ramme der hvor flyplassene som går med overskudd finansierer de øvrige. I fjor forventes det at de interne overføringene vil være på ca 1100 mill. kr.

Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) er den av flyplassene med mest overskudd og således den viktigste bidragsyter i finansiering av det samlende flyplasssystemet i Norge. Det er derfor viktig at vekst potensialet på OSL ikke bremses slik at finansieringskilden ikke blir utnyttet fullt ut. Avinor sin målsetting om selvfinansiering er avhengig av at forholdene legges til rette for en 3. rullbane.

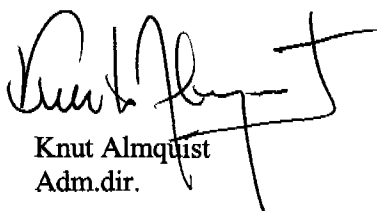
**Åpenhet**

NHO Reiseliv er positiv til at departementet synes å tilrettelegge for en mer åpen prosess enn tidligere omkring arbeidet med å slutføre utarbeidelsen av Nasjonal transportplan, og vi imøteser videre anledninger til å ta opp spørsmål som er av stor betydning for norsk næringsliv.


Vi vil også vise til høringsinnspillet fra NHO og Transportbrukernes Fellesorganisasjon, og NHOs forslag til en offensiv og langsiktig satsing i dokumentet "SamferdselsLøftet".

Med vennlig hilsen

NHO Reiseliv



Knut Almquist  
Adm.dir.



Ole Henrik Ystehede  
Seniorrådgiver

c:\documents and settings\oystehede\skrivebord\ntp.doc