

Posten Norge AS

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S. BEH.:
30 APR. 2008	
S. NR.: 08/173-80	
ARKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Pb. 8010, Dep.
0030 OSLO



Avdeling

Kontaktperson/telefon
Rydland (+47) 23146562

Tidl. dato og referanse

Dato og referanse
29.04.2008

Nasjonal Transportplan 2010-2019

Det vises til transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan lagt frem 17. januar.

Posten er en betydelig transportør i norsk sammenheng og bruker daglig store deler av infrastrukturen innen vei, bane og luft. Posten har i løpet av de siste årene vokst kraftig innen logistikk både i Norge og øvrige Norden, hovedsakelig Danmark og Sverige, og er i dag svært avhengig av gode og effektive transportforbindelser også til/fra Norge for å gi kundene tjenester av høy kvalitet og til rimelig pris.

1. Generelt om overordnede prioriteringer i Nasjonal Transportplan

Posten tar klimatrusselen på alvor og søker å drive vår virksomhet så energieffektivt som mulig for å begrense utslippene av klimagasser og andre negative miljøpåvirkninger så mye som mulig. På sikt mener vi dette vil ha positive effekter både på Postens attraktivitet som leverandør av post- og logistikkjenester så vel som for samfunnet som helhet. En viktig del av vår strategi er således å vri mer av våre transporter over fra veg til jernbane. For å oppnå dette må forholdene for godstrafikk på jernbane bedres betraktelig. Samtidig er vi avhengig av god fremkommelighet på veinettet og forutsigbar trafikkavvikling i luftfarten, bl.a. for å tilfredsstille myndighetenes krav til fremsendingstid for A-post.

Transportetatenes planforslag viser at det er omfattende behov for utbygging, oppgradering og bedre drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Vi opplever svakhetene daglig, og mener det er nødvendig med en sterkere satsing på utbygging enn det planrammene gir grunnlag for. Økt bruk av alternative finansieringsløsninger som kan bidra til en mer effektiv realisering av kritiske og samfunnsøkonomisk lønnsomme utbyggingsprosjekter, bør være en sentral del av strategien i Nasjonal Transportplan.

2. Nærmere om sektorvise planer

2.1 Jernbane

65% av Postens (konsern) samlede TEU på hovedstrekningene Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim/Bodø, Oslo-Narvik og Oslo til/fra utlandet, transporteres på jernbane. Ambisjonen er å øke denne andelen ytterligere. Vår erfaring er at kundene er innstilt på en betydelig vridning dersom godtransport på jernbane ved positiv tilrettelegging blir mer konkurransedyktig i forhold til veitransport. En økt andel jernbanetransport på hovedstrekningene til nær 80%, vil bidra til en netto reduksjon i CO2-utslippene på ca. 12 500 tonn, tilsvarende ca. 30% av utslippene fra Postens transporter på disse strekningene. Viktige forbedringstiltak for å legge til rette for en slik vridning vil være:

Posten Norge AS
Konsernledelse
Konsernsjef
NO-0001 OSLO

Besøksadresse
Biskop Gunnerusgate 14A

Sentralbord: (+47) 23 14 90 00
Telefaks: (+47) 23 14 90 01
Kundeservice: (+47) 810 00 710

Bankkonto

Foretaksregisteret
NO-984 661 185 MVA

- Høyere kapasitet og effektivitet i jernbaneterminalene og i tilbringersystemet, spesielt Alnabruterminalen. Det er særdeles viktig at tilgjengelige arealer på Alnabru kan benyttes til logistikkvirksomhet. Planen om å bringe Alnaelva opp i dagen er ikke forenelig med behovet for å satse på Alnabru som et logistikk-senter, og må skrinlegges. Nærmiljøinteressene i denne saken må ses i forhold til at alternative lokaliseringer av terminal for Postens tyngre godsvirksomhet (NorCargo) gir økt transport og dermed økt forurensing¹. Det er viktig med en snarlig avklaring av reguleringsplanene for området, jf. vårt brev av 02.04.2008.
- Ny tilknytningsvei fra E6 til Alnabruterminalen bør forseres til første fireårsperiode av Nasjonal Transportplan.
- De viktigste havnene og jernbaneterminalene må få stamveitilknytning.
- Kapasitetsøkning for godstrafikken på hovedstrekningene gjennom prioritering av flere kryssingsspor. Bergensbanen er spesielt viktig.
- Øket driftsstabilitet gjennom bedre vedlikehold, rydding langs linjen og oppgradering av kritiske driftssystemer. Stadige driftsavbrudd har store konsekvenser for kundene og svekker jernbanen som alternativ til veitransport.

Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan bør inneholde klare og tallfestede mål om vekst i godstrafikken på jernbane, samt for økt andel gods på bane i de tyngste transportkorridorene. Målene må følges opp med prioriteringer av økonomiske ressurser og andre virkemidler

Et eventuelt fremtidig høyhastighets jernbanenett for persontrafikk mellom storbyene i Sør-Norge, vil kreve omfattende og svært kostnadskreven investeringer og forutsetter en strategisk avklaring på politisk nivå. Når en eventuell slik utbygging er fullført vil den kunne frigjøre kapasitet på det øvrige jernbanenettet til godstrafikk. På den annen side kan eventuell fremtidig prioritering av høyhastighetsbaner kunne gå på bekostning av investeringer i det eksisterende nettet for å legge til rette for mer godstrafikk fra vei til jernbane. En strategi for eventuell fremtidig utbygging av høyhastighetsbaner mellom storbyene i Sør-Norge må derfor også inneholde mål, økonomiske prioriteringer og andre positive tiltak for å bygge opp under fortsatt og langsiktig vekst i godstrafikken på jernbane, og vridning av godstransport fra vei til jernbane.

2.2 Vei

Vår erfaring er at de mest kritiske flaskehalsene i veinettet ligger i og rundt de store byene, og særlig i Sør-Norge. Planlagte utbygginger av stamveinettet i og mellom storbyområdene Oslo, Bergen og Stavanger, samt mellom Oslo og Mjøsregionen, bør derfor prioriteres høyt og forseres. Høytrafikkerte strekninger må bygges ut til firefeltsvei både for å bedre trafikksikkerheten og forbedre fremkommeligheten. Forsøk med lange vogntog bør omfatte flere og sammenhengende strekninger.

I tillegg vil vi peke på enkelte andre flaskehalsar på veinettet:

Nord-Norge:

- E6 Isnestofte – Alta. Veien er smal, svingete og rasutsatt. Utbedringen av veien tar for lang tid og må forseres i forhold til det som ligger i etatenes forslag.
- Fergefri E6: Siste fergestrekning på E6 er Bognes-Skarberget-Bognes i Nordland fylke. Fergen har ikke den frekvens som transportnæringen har behov for, og alternativ fergestrekning Drag-Kjøpsvik- Drag har enda dårligere frekvens og ingen avganger i tidsrommet kl. 2231-0649. Muligheten for bru/tunnel bør utredes, samtidig som frekvensen bør forbedres.

¹ ECON-rapport 2008-058, Konsekvenser av lokalisering av Nor-Cargos Godsterminaler i Oslo (sitat): "Lokalisering på Alnabru innebærer redusert kjøring med lastebil tilsvarende 5,05 mill km i 2011, stigende til 7,1 mill km i 2019. Dette utgjør en reduksjon på 7250 tonn CO₂ i 2011 tilsvarende 1,1 prosent av de samlede klimagassutslippene fra veitrafikken i Oslo kommune. I 2019 vil reduksjonen i CO₂ tilsvare om lag 1,5 prosent av de samlede klimagassutslippene fra veitrafikken i Oslo."

Midt-Norge:

- Avlastende hovedveinett i Trondheim – Sluppen bru: Når den nye nordre avlastningsveien ferdigstilles i 2009/2010, samtidig som Osloveien koples til nordre avlastningsvei ved en ny lang tunnel og tungtrafikken ledes ut av sentrum, blir Sluppen bru en enda større flaskehals. For Posten vil dette bety større utfordringer med kødannelse rundt inn/utkjøring fra Trondheim postterminal som ligger i Sluppenveien. Tiltak for å løse dette flaskehalsproblemet bør prioriteres i transportplanen/handlingsprogrammet til Statens Vegvesen de første årene i planperioden.

2.3 Luftfart

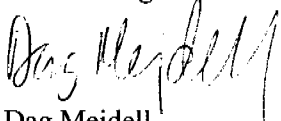
Posten er avhengig av pålitelige og effektive flytransporter i hovedpostgangen for at prioritert post skal komme frem til mottager dagen etter innlevering. Det er derfor vesentlig for Postens produksjon og distribusjon at både Gardermoen og de regionale lufthavnene vil ha tilstrekkelig kapasitet til å møte fremtidig trafikkvekst. Tilsvarende viktig er det at flysikringstjenesten har tilstrekkelig bemanning og systemer til å sikre stabilitet, forutsigbarhet og trygghet i den daglige trafikkavviklingen. For å ivareta samfunnsoppgavene på en effektiv måte er det viktig at Avinor sikres tilstrekkelige investeringsmidler og kompenseres for ulønnsomme regionale lufthavner gjennom statlig kjøp.

På kort sikt vil vi også peke på behovet for å bedre infrastrukturen for Posten sine fly på vestsiden av OSL Gardermoen. Dette gjelder spesielt flyoppstillingsplasser, de-icing, strøm i bakken og belysning.

2.4 Sjø

Vår erfaring er at Oslo havn og kapasitetsproblemene i trafikken i og rundt Oslo, er en betydelig flaskehals for videretransport av godsmengder som kommer på sjø. Uten økte arealer til utvikling av Oslo havn vil kapasitetsproblemene forsterkes. Om Oslo havn fortsatt skal kunne ivareta sin sentrale rolle for godstransportene, må disse problemene løses. Samtidig bør det mer planmessig legges til rette for å kanalisere mer av godsmengdene til andre havner gjennom bedre samarbeid/koordinering, samt tiltak i den enkelte havn og i transportinfrastrukturen til/fra. Om nødvendig bør det legges opp til et mer direkte statlig engasjement i utviklingen av havnestrukturen og de viktigste havnene.

Med vennlig hilsen



Dag Mejdell
Konsernsjef