

# Transportbrukernes Fellesorganisasjon



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

PLS	
2008	
S.NR. 08.173-89	
ARKIV: 412.3	USKJEFT

Essendropgate 3  
Postboks 5494 Majorstuen  
0305 OSLO  
Bank: 7032.05.56676  
NO 940 607 736 MVA  
Tlf.: 23 08 77 70  
Faks: 23 08 77 72  
E-post: jo.froise@tf.no  
Hjemmeside: www.tf.no

Deres ref.:

Vår ref.: KT/JEF

Dato: 25.08.2008

## Høringsuttalelse Nasjonal transportplan 2010-2019 - God infrastruktur er en forutsetning for verdiskaping

Transportbrukernes Fellesorganisasjon viser til Departementets invitasjon til høring og høringsnotat i brev av 20.01.2008 vedrørende Nasjonal transportplan 2010-2019 med høringsfrist 30.04.2008. Selv om verken TF eller andre organisasjoner er formelt invitert som høringspart, finner vi det likevel naturlig å komme med noen betraktninger på vegne av næringslivet.

TF vil innledningsvis gi ros til transportetatene for å tilrettelegge en god planprosess med involvering av berørte interesseorganisasjoner planarbeidet. Tidligere har vi sett at Nasjonal transportplan har hatt et preg av å være sektorvise planer. Selv om forslaget inneholder sektorvise vurderinger og prioriteringer har en kommet frem til konkurranseflater og samarbeidsområder som gir grunnlag for tverrettlige prioriteringer. Dette forslaget har kommet et langt skritt i positiv retning for å lage en helhetlig plan for hele transportnettet.

### Transport som kritisk innsatsfaktor i norsk næringsliv

Sjåførmangel og manglende kapasitet på jernbane har forsterket bildet av transport som en kritisk innsatsfaktor for næringslivet. Næringslivet har klare synspunkter på hva som trengs, og det er viktig for å styrke verdiskapingen at transportpolitikken gjenspeiler behovene til "de som har skoen på".

Fremtidens konkurranseevne vil i stor grad avgjøres av effektiviteten i leveringskjeden. Med lang avstand til markedene har norsk næringsliv en utfordring med tanke på miljø, pris, punktlighet og tilstanden til godset ved levering. Alle disse parameterne er avhengige av gode transportårer.

Slik norsk økonomi ser ut i dag kan vi vanskelig komme utenom det faktum at vi finansierer et høyt forbruk med en ikke-fornybar ressurs. TF mener at en betydelig del av oljeresursene må investeres i infrastruktur. Dette vil være i tråd med intensjonen i handlingsregelen om å styrke konkurranseevnen til norsk næringsliv foran en tid uten rause oljeinntekter. Investeringene vil også gi oss en mer miljøvennlig godstransport.

Målet må da være at infrastrukturen er med å kompensere for det norske avstandshandicap, og slik bidrar til et konkurransedyktig norsk næringsliv også på lang sikt.

Tilsluttede organisasjoner:

Byggenæringens Landsforening – Maskinentreprenørenes Forbund -  
Norges Skogeierforbund – Norsk Landbrukssamvirke - Næringslivets Hovedorganisasjon – NHO Reiseliv - Norsk Industri

## **Rom for økte rammer**

Selv om vi legger +20 % alternativet i NTP til grunn vil det ta over 30 år å få ett tilfredsstillende stamvegnett, og vi ser at det ikke er rom for en rekke viktige jernbaneprosjekt.

Det forventes at Norges oljeinntekter økes vesentlig de neste årene. Selv med nøkterne anslag for oljeprisen vil den demografiske sammensetningen gi et betydelig større rom for offentlige investeringer i henhold til handlingsregelen. Satsingen på samferdsel må sees i et videre perspektiv. Økte rammer til investering vil gi et vesentlig bidrag til en mer miljøvennlig og effektiv næringstransport. Dette vil knytte distriktene tettere sammen, og bidra til lønnsomheten for næringslivet.

Næringslivet er avhengig av et pålitelig transportnett, og vi ser derfor nødvendigheten av prioriteringen av drift og vedlikehold. Trafikkvekst, klimaendringer og flere tunneler øker også drifts- og vedlikeholdsbehovet.

Prioriteringen synliggjør imidlertid at det trengs en vesentlig økning i rammene for å nå målene om å utvikle et stamvegnett med god standard og å få en dobling i godstrafikken på jernbane. I de ulike utredningene ser vi at lønnsomme og opplagt viktige prosjekt blir lagt på is dersom dagens rammer blir lagt til grunn. I tillegg viser vi til at Statens vegvesen i en forsk rapport kommer til at vei prosjekt de har undersøkt viser seg å bli mer lønnsomme enn forutsatt.

Vi har over lengre tid sett at økte offentlige inntekter i alt for liten grad er brukt til tiltak for å styrke konkurransesituasjonen til norsk næringsliv med tanke på en fremtid uten store oljeinntekter. Vi vil derfor be myndighetene om å ta signalene fra partene i næringslivet inn over seg, og øke bevilgningene i tråd med det som blir foreslått i NHO sitt Samferdselsløftet. Vi viser til at også LO foreslår en kraftig økning i bevilgningene til samferdsel.

## **Store gevinster ved ny organisering**

TF tror vi kan få mer for samferdselskronene ved å gjøre organisatoriske grep. Dagens system med mindre og spredte utbygginger gir uforholdsmessig stor kostnader. Mer forutsigbare finansieringsformer er den dagens statlige bevilgning kan sikre en forsering og rasjonell gjennomføring av langsiktige tiltak. Prosjektfinansiering og OPS er eksempler på dette.

Det går frem av planforslaget at det er behov for å utvikle nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandard i sammen kontrakt. Positive erfaringer fra Norge og utlandet tilsier at OPS bør kunne videreføres. Effekten av å kunne bygge ut større sammenhengende prosjekter samtidig som man har mulighet til å se utbygging og drift i sammenheng har store positive effekter. BNL har i egne rapporter dokumentert at OPS-modellen blant annet har gitt raskere gjennomføring av prosjektene, økt innovasjon og betydelige samfunnsøkonomiske besparelser. Dette er også bekreftet av departementets egen evalueringsrapport. Det er videre viktig å utnytte kompetansen private entreprenører har opparbeidet seg på bygging av norske veier gjennom prøveprosjektene. OPS bør også vurderes på jernbaneområdet. Alternativet er en prosjektfinansieringsmodell der staten tar et finansieringsansvar etter modell av det svenske Riksgjeldskontoret.

Den økonomiske ramme i planforslaget viser at staten ikke makter en forsering og en prioritering av en høyst nødvendig infrastrukturbygging. NTP har en 10-årig planleggingshorisont uten at det knytter seg forpliktende finansiering til tiltakene. Denne kortsiktigheten, samt i tillegg størrelsene på kontraktene gjør at ingen, verken norske eller utenlandske entreprenører, legger inn anbud. Dette skaper behovet for nye finansieringsløsninger, som både er forpliktende og forutsigbare. Ulike former for OPS og prosjektfinansiering fremstår i en slik sammenheng som helt nødvendige grep.

## **Forsering av investeringene i vei**

Infrastrukturen på veisiden kjennetegnes av stor grad av forfall. Dette er et resultat av årvisse nedprioriteringer av vedlikehold kombinert med en trafikkvekst ut over det forventede. TF er positive til en prioritering av vedlikeholdet som det legges opp til i NTP av flere grunner.

Økt vedlikehold vil øke driftssikkerheten på veinettet. Næringslivet er i stor grad avhengige av presise transporter, og forsinkelser medfører store kostnader. Vi ser også at utsettelse av vedlikehold kan gi et unødvendig stort vedlikeholdsbehov senere. Vi vil her påpeke at man ikke "blindt" skal gjøre mindre tiltak på veistreknings som i et kortere perspektiv likevel må ha en total oppgradering.

TF mener investeringene i stamveinettet bør forseres. Vi legger i hovedsak Statens vegvesen sine prioriteringer til grunn, og mener investeringene her bør forseres i tråd med en økning av budsjettet fra 2,7 milliarder til 5,4 mrd kr årlig.

Som kjent prioriteres stamveiene mellom de største byen høyest av næringslivet. Dette betyr at TF mener at utbyggingen i henhold til firefeltsstrategien må prioriteres og forseres. Med dagens rammer gir strategien en fornuftig prioritering, men rammene bør økes og ambisjonene utvides. Norge er blant de land i Europa med minst utbygd motorveinett: rundt 200 km. Vi ligger langt bak sammenlignbare land som Finland med 603 km, Sverige med 1.529 km og Danmark med 1010 km. Utbygging av firefelts motorvei øker fremkommeligheten og trafiksikkerheten vesentlig. På det høytrafikkerte veinettet vil det følgelig bli store besparelser for samfunnet. Vi har tidligere sett eksempler på at høytrafikkerte strekninger har blitt bygd med 2 eller 2-3 felt, og at det etter kun få år blir diskutert oppgradering til firefelts vei.

Stamveinettet utgjør i dag om lag 8600 km. Hele 5500 km, eller 65 %, av nettet har i dag en ÅDT>2800, noe som tilsvarer en anslått ÅDT på 4000 20 år etter dimensjoneringsåret. Det blir anbefalt at man i hovedsak utbedrer strekninger med ÅDT<2800 langs eksisterende trase. TF vil påpeke at enkelte strekninger er strategisk viktige for sentrale næringer og bedrifter og bør investeres i, selv om ÅDT i dag ikke er over 2800. Det samme gjelder strekninger som har en høyere andel av tunge kjøretøy enn det som er forutsatt i standardberegningene. I de tilfellene vil også hensyn til trafiksikkerhet tilsi høyere prioritering. TF mener at Vegdirektoratet bør lytte til innspill som kommer fra lokale og sentrale næringslivsaktører i dette spørsmålet.

## **Økt kapasitet på jernbanen**

Godstrafikken på jernbanen øker, særlig innen kombinerte transporter. En ytterligere trafikkvekst opplever nå hindringer i form av mangel på kapasitet på jernbanenettet. Utover dette ligger de største begrensningene i kapasiteten på terminalene. Denne må økes, samtidig som det også gjennomføres kapasitetsøkende tiltak på banenettet, i form av flere og lengre kryssingsspor for lange godstog.

TF mener investeringene i jernbanenettet bør forseres. Vi legger i hovedsak Jernbaneverket sine prioriteringer til grunn, og mener investeringene her bør forseres i tråd med en økning av budsjettet fra 1,75 milliarder til 3,25 mrd kr årlig.

Også jernbaneverket sliter med et stort vedlikeholdsetterslep. Dette er en av grunnene til de dels alvorlige tilfellene av driftstans som har rammet skinnegående godstransport. Vi stiller oss bak en prioritering av en generell prioritering av vedlikeholdsbudsjettet, og forutsetter at problemene i Oslotunnelen har spesielt fokus hos Jernbaneverket fremover.

Det har kommet inn noen aktører etter at nettet ble åpnet for konkurranse. En viktig oppgave vil da være å stimulere utenlandske jernbaneselskaper til å ta det norske nettet i bruk fordi dette kan bidra til å skape økt kapasitet for logistikk- og transportindustrien i Norge. Det er ikke gitt at utenlandske aktører vil finne det norske markedet interessant. Vi har fortsatt bare 214 km dobbeltspor av et nett på 4077 km, medregnet

kryssingsspor og terminalspor har vi totalt 4534 km jernbanespor. For å gjøre det norske jernbanemarkedet interessant for private aktører må det investeres i infrastrukturen for å øke kapasiteten, spesielt i og rundt de store byene.

Vi mener også at det er uheldig at eierskapet for terminalene ligger hos den største utøveren av jernbanetransport. TF tror at en overføring av eierskapet til Jernbaneverket kan gi økt konkurranse på sporet, noe som igjen kan gi økt kapasitet, økt tilbud og lavere priser.

### **Ønsket om gods fra vei til sjø**

For å oppfylle ønsket om å overføre gods fra vei til sjø må man ta hensyn til at vareeieres valg av transportform styres i all hovedsak av pris og kvalitet på transporten. Det største potensialet for å videreutvikle sjøtransporten og gjøre den mer konkurransedyktig er å se på samarbeidet i de ulike leddene i transportkjeden. Samspillet mellom skip og havn er identifisert som det leddet som kan ha mest innvirkning på effektiviteten for den maritime transportkjeden. Samtidig påpekes det fra transportbrukernes side at kapasitetsutfordringene i dag ofte er forbundet med manglende tilknytning til jernbanen og stamveinett. Effektive havner og god tilknytning mellom havnene og landverts transportnett er derfor sentralt for å øke sjøtransportens konkurranseevne. TF er derfor positive til at det i NTP-forslaget presiseres at god integrasjon mot jernbane er en målsetning.

Nærskipsfarten konkurrerer i stor grad med andre transportformer som veitransport og jernbane. Norge har en lang kyst hvor mye av næringsaktiviteten er spredd langs kysten. Dette har fremmet skipsfart som et viktig nasjonalt transportmiddel. I 2006 fraktet skip drøye 70 prosent av importen og 60 prosent av eksporten målt i tonn. Forskjellene i markedsstruktur og retningsbalanse er store mellom bulk (olje og malm) og stykkgoods / containertrafikken (industri- og forbruksvarer). Derfor er det fra TF sin side ønskelig at man skiller mellom disse lastformene ved planlegging av eventuelle større endringer i havnestrukturen.

Samtidig som færre og større containerhavner vil gjøre det mer lønnsomt for større containerskip å gjøre anløp, noe som vil sikre en rimeligere og mer effektiv transport av gods, vil vi gjerne påpeke at en for stor grad av regionalisering av containertransporten vil tvinge mer lokal containertransport (eksempelvis fra Borg havn til Moss) over på vei.

NTP-forslaget skiller mellom "Stamnetthavner" og "andre havner". Det er tidligere fokusert på at dette skal være havner med et visst volum med stykkgoods og som skal knyttes til stamveinettet. Dette er en tankegang TF mener bør videreføres.

TF ser frem til at en vil i forbindelse med Nasjonal transportplan legger frem en oversikt over alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, sammenliknet med andre transportmidler. Denne oversikten vil danne et grunnlag for vurderingen av sjøtransportens konkurransevilkår sammenliknet med landbasert transport.

Skogs næringen opplever mangel på kaier som hinder for transport av tømmer med båt. Det bør derfor gjøres en utgreiing av situasjonen for å kunne iverksette tiltak for å tilrettelegge for tømmertransport på båt.

### **Store investeringer på trappene innen luftfart**

I planforslaget skisseres investeringsutfordringene innen luftfartssektoren. Det er anslått et samlet investeringsbehov på 20 – 25 milliarder kroner, men i andre sammenhenger har Avinor antydnet et investeringsbehov på hele 15-18 milliarder kroner bare for de neste fire årene.

Disse investeringene er knyttet opp til nye myndighetskrav innen flysikkerhetsområdet, store vedlikeholdsetterslep og behov for kapasitetsutvidelser. Mye av investeringene går til tiltak som i

bedriftsøkonomisk forstand ikke gir positiv avkastning, noe som vil undergrave Avinor sin evne til å finansiere det norske lufthavnnettverket på sikt.

TF stiller spørsmål ved om Avinor vil være i stand til å selvfinansiere en i stor grad samfunnspålagt virksomhet slik som forutsatt i planforslaget, og som regjeringen har lagt til grunn i St. meld nr 15 Om verksemda til Avinor 2006-2008. TF mener at departementet bør gjennomgå om rammebetingelsene for Avinor gir tilstrekkelig incitament til et nøkternt og rasjonelt nivå på investeringene og at investeringsprofilen gir tilstrekkelig økonomisk avkastning for selskapet.

Oslo lufthavn spiller en nøkkelrolle som et nav for norsk luftfart, og bærer også en stor del av kostnadene til Avinor. Trafikkprognosene viser tydelig behovet for en fremtidig utvidelse, og TF mener det er svært viktig at det holdes av arealer til dette formålet.

### **Utbygging av kollektivtilbudet og innføring av køprising i de store byene**

Manglende forutsigbarhet medfører store problem når leveringen skal skje "Just In Time". For å bedre situasjonen må investeringer i infrastruktur kombineres med tiltak for å begrense privattrafikken.

TF mener derfor at kapasitet og kvalitet på kollektivtransport i de store byene bør økes vesentlig. Når dette er gjort vil TF støtte etatenes vurdering av at køprising må til for å løse opp i fremkommelighetsproblemene. Vi vil i denne sammenheng påpeke at tendensen til økt avgiftsbelastning av de tunge kjøretøyene som vi nå vil se i Oslo er uheldig. Vi mener at avgiftene prinsipielt burde være like for tunge og lette kjøretøy, ettersom dette i større grad ville virke dempende på privatbilismen.

### **Satsing på nasjonale turistveier er positivt for reiselivsnæringen**

Reiselivet sysselsetter rundt 150 000 mennesker i Norge, og er en hjørnestein mange steder i Norge. For å utvikle tilbudet om korte opphold for utenlandske turister er det viktig med gode kommunikasjoner.

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.

Satsingen i NTP- forslaget mangler et perspektiv i et reiselivsperspektiv. Turistnæringen har i en årrekke vært forhindret for å sette opp opplysningsskilt og 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.

### **Miljøperspektivet**

Næringslivet har et betydelig ansvar for utslipp av klimagasser. Det viktigste er at aktørene gjennomfører egne utslippsreduksjoner. Dette kan suppleres med investeringer i kompensierende utslippsreduksjoner/klimakutt andre steder. Større krav til rapportering av alle virksomheters klimagassutslipp, inkludert reiser og godstransport, kan oppmuntre bedriftene til reduserte utslipp i egen virksomhet og investeringer i kompensierende utslippsreduksjoner/klimakutt andre steder.

Miljøkostnadene belastes i ulik grad ulike deler av transportsystemet. Prinsipielt bør det arbeides for en "fair and efficient pricing" innen og mellom transportmidler, i tillegg til stabile rammevilkår. I denne sammenheng imøteser vi en total gjennomgang av avgiftsregimet for sjøtransporten. Vi vil også fremheve behovet for stabilt avgiftsregime på drivstoffsidene. Signaler om dette vil være avgjørende for at transportnæringen for eksempel tar i bruk biodrivstoff. For i tilstrekkelig grad å ta hensyn til norsk næringsliv er det viktig at man ikke utformer

særnorske løsninger som stort sett bare vil svekke norske bedrifters og transportnærings konkurrenseevne uten å gi vesentlige gevinster for det globale miljøet.

Ellers illustrerer NTP at etatene ikke har påvirkning for viktige politikkområder for utforming av en miljøeffektiv samferdselspolitikk. Vi ser at arealplanlegging, avgifter og lokalt selvstyre er politikkområder som må inkluderes i utformingen av den nasjonale samferdselspolitikken i større grad for å sikre klimakutt fra transportsektoren.

### **Avslutning**

TF ber om at momentene vi har tatt opp her kommer inn i departementets arbeid med NTP. Vi ser frem til en dialog om de ulike aspektene i tiden fremover, og håper departementet fortsatt vil ivareta inkluderingen av næringslivets synspunkt gjennom ulike fora.

Med hilsen

Jo Eirik Frøise  
Direktør  
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

## postmottak

---

**Fra:** Kjetil Tvedt [Kjetil.Tvedt@tf.no]  
**Sendt:** 30. april 2008 11:17  
**Til:** postmottak; postmottak@fkd.dep.no  
**Kopi:** ntp.sekretariat@vegvesen.no  
**Emne:** TF sitt høringssvar til NTP 2010-2019  
**Vedlegg:** TF sitt høringssvar til NTP 2010-2019 30.04.08

Vedlagt følger Transportbrukernes Fellesorganisasjon sitt høringssvar til NTP (2010-19).

Beste helsing  
Kjetil Tvedt  
Politisk rådgjevar Transportbrukernes Fellesorganisasjon  
[www.tf.no](http://www.tf.no)  
Prosjektleiar Transport og Logistikk 2008  
[www.konferanse.info](http://www.konferanse.info)  
Tlf: 23 08 77 73  
Mob: 92 82 05 08