

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
AVD./SEK. PLS
S.NR.: 08 173 - 130
ARKIV 412.3



LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING

Samferdselsdepartementet
Postboks 8100 Dep.
0030 OSLO

Oslo, 30. april 2008

Nasjonal Transportplan 2010-2019 – høringsuttalelse

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) takker for anledningen til å avgi høringsuttalelse til etatens forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 (NTP).

Scenario 2020:

Tenk om vi i 2020 kunne si til oss selv at vi gjennom NTP 2010-2019 realiserte byer med renere luft, mindre trafikk og bedre folkehelse – og kollektivandeler i person- og godstransport som er betydelig høyere enn i dag.

Vi er glad for at Stortinget valgte å sette i verk systematiske planer for å fremme økt kollektiv gods- og persontrafikk i stor skala basert på god areal- og transportplanlegging. Godstrafikken utføres nå med kollektiv varefremføring-egentransport og enbilsoperatører er historie.

Tallet på drepte og skadde i trafikken har gått ned betydelig fra 2010 til 2020. Vegene har blitt bedre. Flere overholder regler og lover på grunn av gode holdninger. Alle nye veganeleg er bygd med sikte på å unngå alvorlige ulykker. I alle tunge kjøretøyer er hastighetsperren satt til 85 km/t, som gjør at maksimal hastighet for lastebiler er 80 km/t.

Jernbanen tar stadig økende trafikkandeler i person- og godstrafikken. Nye spor har gitt grunnlag for flere avganger, og forsinkede tog er et problem som hører fortiden til. Alle togstrekninger er lagt ut på anbud, og det finnes flere selskaper med ulike driftsmodeller. Mange selskaper konkurrerer om trafikk- og rutetider. Fra Alnabu og Narvik går det direkte godstog til Tyskland i regi av Deutsche Bahn AG. Norge har fått et vegnett der vi kan bruke færre større lastebiler og busser i sikker fremføring av gods og passasjerer. Modulvogntog har gitt Nord-Norge bedre integrasjon med jernbanenettet i sør.

Innføring av nullutslippsteknologi i transportsektoren er kommet langt – og det er dermed ikke lenger noen motsetning mellom godt transporttilbud også i distriktene og god miljøpolitikk. Myndighetene stiller strenge miljøkrav, og transportmarkedet konkurrerer om å være "først i løypa" for å tilpasse seg nye krav. Nasjonal transportpolitikk er bygget på visjonen om nullutslipp som et langsiktig mål. CO₂-utslippene fra tungtrafikken er redusert med 50 % siden 2008.

Våre resultater:

- *Kollektivandeler i gods- og persontrafikk i byene: 75 %*
- *Kollektivandel gods fjerntrafikk: 50 %*
- *Kollektivandel persontransport fjerntrafikk: 25-30 %*
- *Reduksjon i CO2-utslipp: 50 %*
- *Reduksjon i trafikkulykker og dødsfall i trafikken: 50 %*
- *Reduksjon i reisetid mellom landsdelene: 30 %*
- *Samfunnsøkonomisk kostnad:)ikke beregnet, se 1. avsnitt*
- *Samfunnsøkonomisk gevinst:)rett under rammen*

LTL mener dette scenarioet ikke er utopi, men faktisk ikke mer enn hva vi bør ha som ambisjoner i en kommende 10-års plan for samferdsel. Vi har ikke beregnet de samfunnsøkonomiske kostnadene og gevinstene av dette heller, men en skal jo ikke være en stor regnemester for å se at dette er lønnsomt for samfunnet.

Vi må som et ledd i dette arbeidet etablere en grønn tråd mellom den nasjonale transportplanen og visjonene for Norge i 2020. I den anledning er det viktig at fagetatens anbefalinger også omfatter grundige vurderinger av investerings- og vedlikeholdsbehov ut fra faglige kriterier og ikke bare tildelte rammer. Derfor er det skuffende at man ikke har visjoner når investeringsrammene skal skisseres, men nøyer seg med å beskrive nødvendig vedlikehold. NTP er, slik etatene har lagt frem dokumentet, knapt nok en vedlikeholdsplan, og i alle fall langt fra en offensiv investerings- eller infrastrukturplan basert på et helhetlig syn.

Det er en stor fare for at debatten om NTP nok en gang blir skrudd ned til et spørsmål om tildelte planrammer, bompenger, avgifter og alt vi ikke får gjort. Da hjelper det heller ikke at bare man får på bordet en ekstra milliard i stortingsbehandlingen, er alle sorger slukket. NTP har utviklet seg til en øvelse i prioritering, mens pengene kommer i altfor små doser i de årlige budsjetter. Og da blir det som regel for lite på alle sektorer. De finansielle bindingene er et hinder for å utvikle de beste løsningene.

Etater og departementer er eksperter på å avveie og tilpasse planrammene til det politisk mulige, noe som sjelden imøtekommer de overordnede visjoner og mål. Vi har gått til denne oppgaven med ydmykhet i forhold til etatens fagkompetanse og historiske tradisjoner for å levere gode plandokumenter. Samtidig er vi engstelig for at man ikke klarer å gi samferdselen den plass den bør ha i forhold til utviklingen av samfunnet og visjonene.

Manglende statlig finansiering medfører også at gapet mellom behov og investeringer bare øker. Da hjelper det ikke at etatene har flinke folk med visjoner.

NTP generelt

Forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019 (NTP) fra de statlige transportetatene og Avinor as er etatens anbefalinger til regjeringen basert på økonomiske planrammer som er satt lik regjeringens forslag til budsjett for 2007 ganger ti. I tillegg er det gjort marginalvurderinger for +/- 20 prosent av planrammen. I planforslaget pekes det på at "Utredningene viser at det er store udekte behov i alle transportsektorene ut over de tiltak som kan finansieres innen de økonomiske planrammene" (side 8).

Moderniseringen av infrastrukturen for vei, bane og godsterminaler strander på for lite investeringsmidler. De store grepene for å endre transportpolitikken kommer derfor ikke denne gangen heller.

Investeringsbehovet i stamveitredningen er alene på 400 milliarder kroner. Det vil ta over 50 år å realisere denne med dagens investeringsnivå. På jernbanesiden står det enda verre til. Schenker benytter for eksempel i dag jernbane for stykkgoods på 70 % av alle tonnkm på strekninger der bane er mulig å bruke. Samtidig har vi en baneinfrastruktur som ikke klarer å levere den kvaliteten kundene krever. Derfor må lastebilene ta trafikkveksten.

Det mangler krysningsspor, materiell og effektive terminaler. Krysningssporene på Gardermobanen kan eksempelvis ikke brukes av godstogene. På Bergensbanen må toget sette igjen vogner i Bergen fordi de mangler trekraft tilbake over fjellet. Utbyggingen av Alnabruterminalen trekker ut i tid og fører til sprengt togkapasitet i Oslo i flere år fremover. Her er det fremtidige regimet for drift av Alnabruterminalen heller ikke avklart. Manglende infrastruktur på bane kan neppe løses over natten, men uten et helt annet nivå og tempo enn nå vil jernbanen knele sakte, men sikkert. Regulariteten til godstogene har vært under en hver kritikk i flere år. Det er bare et tidsspørsmål før kundene til våre medlemsbedrifter sier nok er nok og velger andre løsninger. De 4 store samlasterne, som driver den kollektive varefremføringen i Norge, står for 90-95 % av godstrafikken til CargoNet i Norge.

LTL mener, til tross for dette, at planforslaget representerer gode intensjoner, som vil gi forbedringer dersom de blir iverksatt når det gjelder transport i Norge og til/fra utlandet.

Internasjonal samhandel har fått mer plass enn i tidligere utgaver, men denne siden ved transport og logistikk bør gis et enda større globalt perspektiv. Globaliseringen stiller stadig nye og internasjonalt pregede utfordringer for næringsliv og forbrukere, og dette er en utvikling som har stadig sterkere føringer for transportarbeidet innenlands og internasjonalt.

For næringslivet er effektive forsyningskjeder avgjørende for konkurransekraften. For å få til en slik kjede kreves bl.a. kompetanse, teknologi, legale forutsetninger og mulige transportløsninger. Vi anbefaler at NTP vektlegger mer forsyningskjedeperspektivet, fordi det dekker mer næringslivets behov. Rene infrastrukturplaner røper en tro på at samferdsel mest er sysselsettingstiltak for anleggsbransjen alene.

Transport er en viktig del av den samlede forsyningskjeden, og en forutsetning for utløsning av verdiskapingen i landet. Uten en effektiv transport fram til kjøpekraftige markeder blir det ikke verdiskaping.

Det er på denne bakgrunnen viktig å overbevise om at investeringer i samferdsel nettopp er noe langt mer enn et sysselsettingstiltak for anleggsnæringen. Det må være mulig å dokumentere en bredere samfunnsmessig avkastning av investeringene. LTL mener at et slikt fokusskifte ytterligere kan bidra til å styrke norsk næringsliv i den internasjonale konkurransen.

Utfordringen er også å skaffe til veie en statsfinansiering slik at Norge kan tilby infrastruktur som ivaretar miljø, trafiksikkerhet og næringslivets behov og samtidig fremmer nødvendige klimatiltak. Dagens system med 50 % bompengefinansiering av veginvesteringer gjør at prioriteringene styres av tilgangen til alternativ finansiering og ikke nødvendigvis det som er best for landet. NTP 2010-2019 viser at nå er det opp til regjeringen å følge opp med bevilgninger som virkelig monner. Der ligger utfordringen.

NTP – gods spesielt

Foreliggende forslag til NTP er en forbedring fra et godsfremføringssynspunkt på grunn av følgende momenter:

- De aktuelle tiltak som er foreslått er bra, men som nevnt neppe tilstrekkelig til å realisere visjonene som blant annet går ut på å flytte gods fra veg til bane.
- Den økte kompetansen som etatene legger for dagen når det gjelder å vurdere godsbransjens behov er gode vurderinger, men en bør komme i nærmere inngrep med de store logistikknettverkene som ikke bare opererer i Norge, men er en del av den globale logistikk- og transportindustrien.
- Forslag til samarbeid med bransjen. LTL vil spesielt trekke fram forslaget om å etablere en møteplass for drøftelse og vurdering av godstransportløsninger (se side 193, venstre spalte). LTL og medlemsbedriftene bidrar gjerne i det foreslåtte forumet fordi behovet for og troen på dialog og menings- og kompetanseutvikling avgjort er til stede til beste for så vel helheten som godsfremføringen spesielt.
- Det bør iverksettes flere utviklingsprosjekter der store aktører går sammen om å lage løsninger på morgendagens utfordringer. Når eksempelvis CargoNet er avhengig av 4 store kunder – så er det naturlig at disse kundenes behov er med når slottider for godstog skal tildeles. Samtidig er det viktig at myndighetene stimulerer til økt konkurranse med togoperatørene, slik at kundene har flere reelle valg og ikke bare må forholde seg til et monopollignende system.
- Økte internasjonale krav til yrkestransport, jvf. det nye opplegget med etterutdanning av sjåførere, vil bidra til at knappheten på sjåførere vil fortsette i årene fremover. Tilrettelegging av utdanningstilbud for sjåførere blir følgelig en viktig faktor for at samfunnet i det hele tatt skal kunne tilby transportløsninger.

Samferdselsløftet

LTL viser til NHOs helhetlige samferdselsplan, Samferdselsløftet, som representerer forslag fra et samlet næringsliv for løsning av de sentrale transport- og logistikkutfordringene.

Samferdselsløftet peker på tiltak og en investeringstakt som LTL støtter og som utgjør hovedtyngden i nærværende uttalelse til NTP-forslaget. I tillegg vil vi trekke fram en del særskilte problemstillinger:

1. Veier

Etatens forslag til NTP legger til grunn samme føring for veiutviklingen som man gjenfinner i de seneste års politiske kurs, nemlig økt satsing på vedlikehold av eksisterende veier. LTL er enig i denne kursjusteringen, men ikke slik at takten i nybygging av veier reduseres. En viktig forutsetning er at de totale bevilgningene til veiformål økes slik at vedlikeholdet kan oppgraders og økes, samtidig med at takten i utbyggingen også økes. En bør sette inn større krefter på å styrke hovedkorridorene mellom landsdelene, tilførselsveiene til store logistikkterminaler og infrastrukturene på og rundt disse terminalene.

NTP-forslaget baserer seg på en "korridortenkning" som grunnlag for prioriteringen av veibevilgninger. LTL er enig i det.

Erfaringer viser at nye veistrekninger er bygget etter tidsmessige krav (ny E18 fra Drammen og sydover, E6 fra Oslo og nordover med mer), fører til redusert antall alvorlige trafikkulykker. Samtidig bidrar de til en mer effektiv trafikkavviklingen, som næringslivet er avhengig av og som samfunnsøkonomisk er lønnsomt. Det kan videre argumenteres for mer tilfredsstillende klima- og miljøsituasjon ved nye veier (jevn kjøring, mindre oppbremsing/igangsetting etc.).

Dette begrunner forsterket satsing på veiutbygging nær større byer og tettsteder, der trafikken er størst og der klima- og miljøutfordringene, ulykkesbelastningen og trafikkoppbygginger er mest påtrengende. Samtidig er det gjerne slik at virksomheter i distriktene er avhengig av effektiv kommunikasjon med terminaler (jernbane, bil, havn) beliggende i eller nær større steder for å få omsatt sitt gods i markedene og skaffe til veie nødvendige innsatsvarer til produksjonen. Således er veiutbygging nær de større stedene/byene også god distriktspolitikk.

På denne bakgrunn ber LTL om at regjeringen i de kommende årene legger opp til en bevilgningstakt for veibygging og – vedlikehold som er i samsvar med hva som fremkommer i NHO-dokumentet Samferdselsløftet.

Våre prioriteringer:

- For å øke fremkommeligheten for reiseliv og varer bør kombinasjonen av høytrafikkerte veier med ulykker og de viktigste veiene; E6, E18, E39, R134, R 136, E16, Rv7/Rv52, Rv 3 prioriteres først.
- Trafikksikre 4-feltsveier i intercitytriangelet Svinesund/Grenland/Lillehammer – Oslo må forseres.
 - 80% av all landbasert vareforsyning foregår i østlandsområdet.
- Transportkorridorene er viktig for vareforsyningen:
 - Svinesund – Oslo
 - Magnor/Ørje-Oslo
 - Oslo-Grenland-Kristiansand- Stavanger
 - Oslo-Bergen/Haugesund
 - Oslo-Trondheim
 - Trondheim-Bodø
 - Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes
 - Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim.
 - Hovedmenden av interregional varetransport går langs disse korridorer. Det utgjør ca 20% av all landbasert varetransport i Norge.
- For eksportmarkedsbedriftene bør det prioriteres viktige korridorer fra Nord Norge og Vestlandet.

2. Havn/sjøverts gods

Det er et solid flertall i Stortinget bak ønsket om å kanalisere mer gods fra vei til bane og sjø, båt i kombinasjon med bil/bane. Ikke på langt nær alt gods som i dag fraktes landverts, kan gå med båt, men andelen kan antakeligvis økes.

Det er imidlertid påkrevet å huske på at mangelen på retningsbalanse gjør det ytterst krevende å få til lønnsom båtfrakt, samtidig som det utelukkende er økonomiske vurderinger som bestemmer om en reder ønsker å drive godstransport på båt. Går det økonomiske ikke i hop, opphører tilbudet uansett hvor mye de politiske myndigheter ønsker seg noe annet.

Det er også slik at kravene til rask levering er økende, ikke minst etter krav fra hver enkelt av oss forbrukere. Dersom båttransport skal være et konkurransedyktig alternativ, kreves en egnet frekvens. Imidlertid tilsier redusert tilfang av gods redusert frekvens, og redusert frekvens tilsier mindre tilgang på gods. Denne onde sirkelen gjør særskilte tiltak nødvendig om man ønsker å imøtekomme de politiske ønskene – i hvert fall ikke en situasjon preget av uregjerlig avgiftsregime og uavklart fremtid (den legale situasjonen m.m.)

Innføring av NOx-regimet ble lenge betraktet som en ekstra belastning for kystflåten fordi det ikke var klart hva slags klimatiltak man fikk for avgiften. Fremdeles er det uklarheter i reglene, for eksempel hva som er "direkte utenriks fart". Dette skaper store problemer for klareringsagentene, etter hva LTL forstår. NOx-regimet har bidratt til å svekke båttransporten og tiltroen til klimapolitikken. Er klimapolitikk i praksis mer et dekke for mer penger i statskassen eller skal eventuelle avgifter føre til synlige tiltak til beste for klimaet?

Det er behov for god tilknytning mellom havn og overordnet veinett, dersom båttransport skal prioriteres. LTL foreslår en handlingsplan, der regjeringen forplikter seg til å sette av et visst beløp for å investere i slik veittilknytning for alle de 15-20 største norske havnene innen NTP-perioden er ute.

Et villniss av et avgiftsregime (gebyrer, miljøavgifter, vederlag, havneavgifter etc. – kommunale som statlige) fører til en ukontrollert vekst i kostnadene for dem som driver med gods over kai. Det bidrar ikke til å stimulere mer gods på sjø. Det er viktig å sikre at norsk kostnadsnivå er konkurransedyktig sammenliknet med tilsvarende i havner i EU-området.

Vi er kjent med at selskapet Norferries har besluttet å utsette etableringen av fergerute mellom Trondheim/Ålesund og Cuxhaven i Tyskland på grunn av manglende tonnasje og innføring av nye avgifter. Dette er et eksempel på at prioriteringen av mer gods på sjø taper i kampen mot andre prioriteringer.

Innføring av sikkerhetstiltak (ISPS m.m.) er en internasjonal forpliktelse. LTL ber om en evaluering av tiltakene for bl.a. å vurdere om de har et nivå tilpasset den internasjonale sikkerhetssituasjon og Norges eget sikkerhetsbehov. Det er likeledes LTLs syn at en del av kostnadene knyttet til disse tiltakene er forsvarsutgifter, fordi de er ment å ivareta konsekvensene av endringer i det internasjonale trusselbildet. Å overføre kostnader til slike tiltak på bl.a. næringsdrivende, er i prinsippet et tiltak som minner om privat finansiering av forsvarstiltak utenom skatteseddelen.

Det at det har tatt svært lang tid å få fram forslag til havne- og farvannsløp, kan være en indikasjon på at myndighetene i praksis ikke prioriterer mer gods fra vei til sjø likevel. I kjølvannet av utredningen som ligger til grunn for det ventede forslaget, ble det skapt en forventning om nye utfordringer og muligheter for effektiv havnedrift. Ventetiden har vært unødvendig lang dersom man skal legge til grunn en tro for at myndighetene i virkeligheten prioriterer sjøverts godsfremføring.

LTL ber dessuten departementet sikre statlig godkjenning før kommunal iverksettelse av arealplanlegging (kommuneplaner, reguleringsplaner med mer) og andre infrastrukturtiltak der havneinteresser er med eller kan bli berørt. Behovet er avgrenset til de større nasjonale og regionale havnene.

3. Byområdene

Næringslivet påføres betydelige kostnader ved kø og dårlig fremkommelighet i byområdene. Anslag viser en ekstrakostnad pr. distribusjonsbil i Oslo på om lag NOK 150 000/år. Det er òg en kostnadsdriver at køsituasjonen og fremkommeligheten er uforutsigbar. LTL har derfor sett seg nødt til å støtte og fremme tiltak av mer dramatisk karakter for å få bukt med forholdene. År uten tilsynelatende virkning av eksisterende tiltak underbygger dette. Det aller viktigste tiltaket er en reell prioritering av kollektiv persontransport, slik at ikke bare fremkommeligheten for reisende inne i byene, men òg til/fra oppgraderes. Et viktig element er at fylkeskommunene som kjøper transport, er villige til, i sine anbudskonkurranser, å prioritere kvalitet (frekvens og fremkommelighet) og betale for den økte standarden. Ved å satse på "laveste pris" som tildelingskriterium, undergraves regjeringens ønske om å prioritere kollektivtransporten. Ytterligere tiltak vil

være å sette miljøkrav til det offentlige som innkjøper av godstransporttjenester. Dette er ikke gjennomført verken i staten, fylkeskommunene, kommunene eller de ytre etater. Ved bruk av kollektiv godstransport vil det offentlige som transportkjøper kunne gå foran i forhold til miljøvennlig transport.

LTL støtter tiltak som "Oslopakkene" og lignende, men reagerer på finansieringsprofilen. Finansieringsopplegget for "Oslopakke 3" fører til merkostnader for de store samlasterne i størrelsesorden 2,5 millioner kroner /år pr. virksomhet.

En ubetydelig økning i bompengene for personbilene, fjerning av fritak for motorsykler og såkalte miljøbiler kombinert med en rushtidsavgift, vil gi det samme beløpet og dermed sikre planlagte investeringer. Dersom man skal ha bompenger, noe vi mener påfører samfunnet unødvendige administrative kostnader, så bør all motorisert trafikk være med å dele regningen.

Her røper imidlertid myndighetene at behovet for å tekkes velgerne er større enn behovet for å prioritere fremkommelighet, redusert køståing, reduserte klimaproblemer for byborgerne etc. Det svekker tilliten til myndighetene og de tiltak de går inn for, samtidig som det fører til økte kostnader for transportkjøpere og i siste ledd, forbrukerne. LTL fester sin lit til at den varslede evalueringen av ordningen (Oslopakke 3/finansieringen) viser behovet for å justere finansieringsprofilen.

Et byprogram må få et mer visjonært preg:

- Kollektivtrafikk
- Ikkemotorisert trafikk (gående, syklende)
- Gods i by
- Parkering
- Vei- og gatenett
- Kjøpesenterstruktur
- Arealbruk
- Grøntområder, idrett og rekreasjon

4. Jernbanen

Jernbanen er konkurransedyktig når det gjelder godstransport mellom de store terminalene innenlands, og bør også ha betydelige muligheter når det gjelder mellomstatlig transport. Imidlertid er kapasiteten på jernbanen ikke på langt nær stor nok til å kunne ta alt det godset som bl.a. LTLs medlemmer ønsker å få fraktet på bane. Det skyldes dels mangeårige forsømmelser når det gjelder utbygging, drift og vedlikehold av jernbanen, dels strukturelle og organisatoriske forhold knyttet til driften.

For å øke kapasiteten på bane trengs økede bevilgninger til tiltak som krysningsspor, terminaler etc. Det er viktig å prioritere én strekning av gangen, fordi trafikken bedrer seg ikke før alle flaskehalsene er fjernet. LTL er tilfreds med regjeringens satsing i de siste årenes budsjetter, men situasjonen krever en betydelig større årlig vekst i bevilgningen til formålet ut over dette.

Titusenvise av vogntog frakter daglig ferskvare, bl.a. fordi det ikke er tilstrekkelige overvåkingssystemer på banen (matvaresikkerhet). Gjennom årene har LTL tatt initiativ overfor departementet for å finne en løsning på dette, som kan gjøre at det blir mer gods over på bane. Vårt initiativ ble i sin tid også støttet av CargoNet. Departementets passive posisjon i forhold til dette initiativet reduserer vår tro på at myndighetene intenst arbeider for mer gods over på bane.

LTL får jevnlig rapporter fra våre medlemmer, de store samlasterne, om manglende regularitet i jernbanetransporten. Det kan være feil ved lokomotiv og vogner, løvfall på sporet, glatte skinner, forsinkelser forårsaket av øvrig togavvikling etc. Dette bidrar til forsinkelser i hele forsyningskjeden, noe som kan være katastrofalt for for eksempel de næringsdrivende som har sin produksjon lengst ute i distriktene. Vi er kjent med eksempler på at dersom godstoget fra Oslo er 15 min. forsinket ved ankomst/ferdig lossing i Trondheim, vil bedriften sist på en gitt distribusjonsrute måtte vente halvannen dag før varen(e) kommer. Dersom det dreier seg om vitale deler for produksjonen, innebærer det kostnader forbundet med å vente, for eksempel for arbeidsstokken, og det andrar til betydelige kostnader og tapt konkurransekraft (usikker levering). Lite forutsigbar godsfremføring med jernbane innebærer nemlig også en trussel i distriktene og er således en distriktpolitisk utfordring.

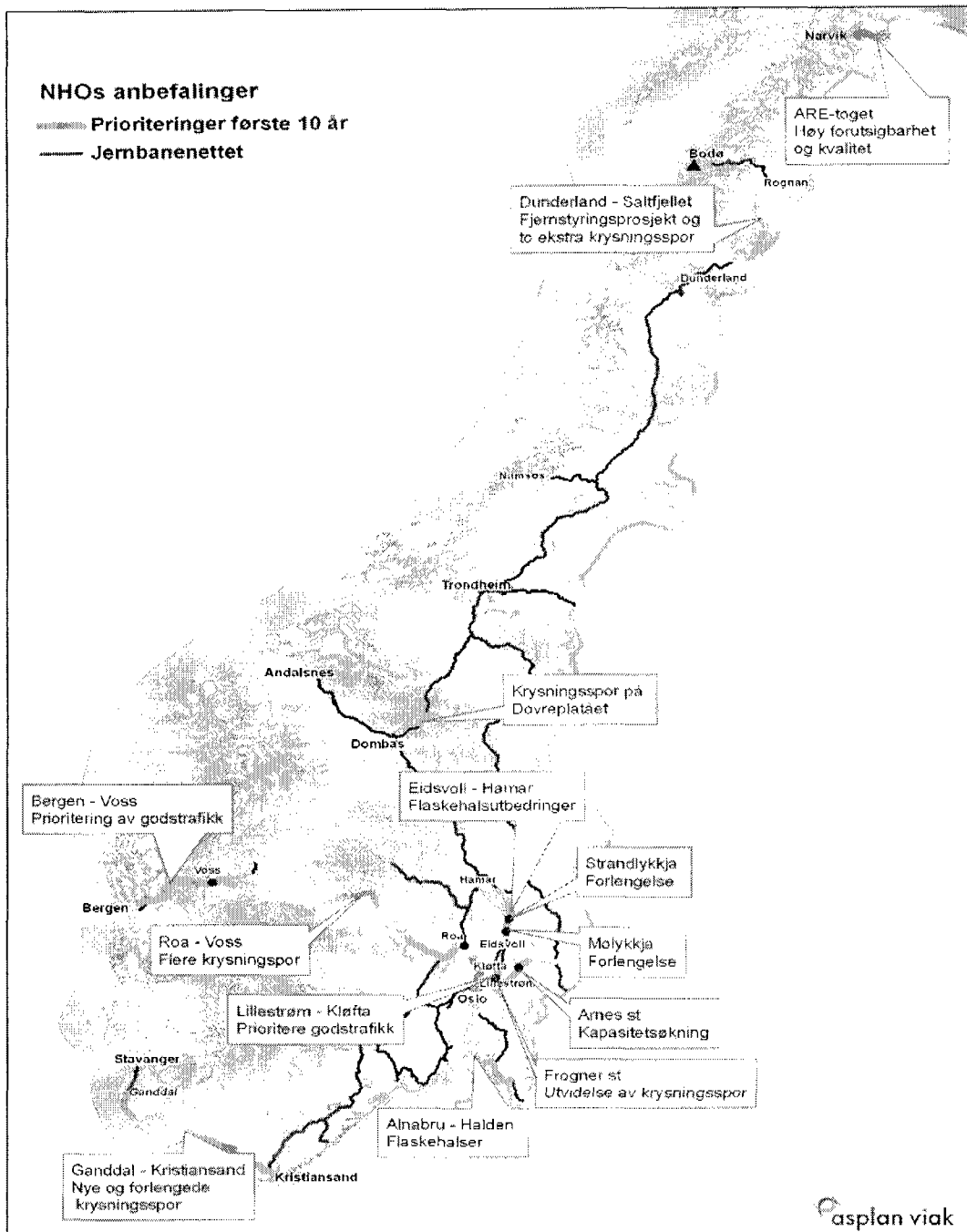
Kapasitet og kvalitet på strømtilførselen til jernbanen må styrkes og økes, slik at det er mulig å ha mer kapasitet i bruk på skinnene samtidig. Trafikkavviklingen hemmes i dag ved at mye og tung trafikk samtidig utfordrer strømtilførselen i nettet.

Eierskapet på terminalene må overføres til Jernbaneverket. Det er en hemsko for kapasitet og konkurranse på banen at selskap med interesser i banedriften også eier terminalene. Rett nok er det ingen grunn til å tvile på at eierselskapene etterlever jernbaneforskriftens bestemmelser om tilgang til alle selskaper med interesse i godsfremføring på bane. Imidlertid er dagens eiersituasjon egnet til å skape usikkerhet for konkurrenter og kunder om hvorledes eierselskapene forvalter tilgangskravet, for eksempel når det gjelder å tildele kapasitet ved terminalene på tidspunkter som anses kommersielt mest interessante.

Jernbaneverket har valgt å konkurranseutsette driften av Ganddal-terminalen og inngå en tjenestekonsesjonskontrakt. I den forbindelse er det innført en konsesjonsavgift, som selvfølgelig er helt legalt og vanlig ved denne typen kontrakter. Imidlertid kan vi ikke se at en slik avgift er en forutsetning, og dermed har myndighetene her et eksempel på mulig prioritering av gods på bane ved å avstå fra å innføre nye avgifter på bruk av bane og terminal. Vi regner med at praksis med en slik avgift, "bompenger på bane", frafalles. Det kan neppe være vanskelig å få til ettersom det er et statsbudsjettfinansiert foretak som skal eie terminalene.

I tillegg anmoder LTL departementet å vurdere disse tiltakene:

- Iverksette en kritisk gjennomgang av Jernbaneverkets system for fastlegging av slott-tider med sikte på mer fleksible løsninger for å imøtekomme behovet for mer gods på bane.
- Etablere permanent kontakt med svenske Banverket for å sikre en forutsigbar fremføring av norsk gods via den såkalte ARE-linjen.
- Raskest mulig sikre arealer for tilstrekkelig utvidelse av sentrale terminaler for jernbanegods (m.a.o. stanse avhending av slike arealer til andre formål).
- Etablere en lokomotiv-pool der så vel NSBs som CargoNets lokomotiver kan sikres en mer effektiv drift både mht. gods- og persontransport.
- Åpne for forsøk med prioritering av godstog fremfor persontog, der persontogene er forsinket.
- Sikre at bygging og idriftsettelse av nye og effektive terminaler (Alnabru syd, Trondheim mfl.) følger de oppsatte planene.
- Skille forvaltning, eierskap og drift av terminaler.




5. Tid for handling

Finansiering av økt satsing er fullt mulig:

- Handlingsregelen gir rom for forsering – tidsluken er nå.
- Oljefondet/pensjonsfond utland kan øke fra
 - Dagens 1900 mrd
 - Til 10 000 mrd i 2030
 - Dette er vår tidsluke vi kan benytte til et løft for infrastrukturen.
 - Etter den tid vil kapitalen skrumpe

- Realavkastningen vil vokse fra dagens 70 mrd til opp mot 300 mrd kroner i 2030
- Vi bruker 70 mrd fra fondet til **forbruk** i velverd og helse.
- Det er gode grunner for å husholdere, men med slik vekst er det rom for en økning i **investering** i varige verdier i samferdselen.
- OPS

Med vennlig hilsen
LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS LANDSFORENING



Tom Rune Nilsen
Direktør