



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Vår dato 30. april 2008
Deres dato -
Vår referanse 127890-2
Deres referanse -

PLS

08 173 - 156
412.3

Forslag til Nasjonal transportplan for 2010-2019. NHOs høringsuttalelse

Næringslivets Hovedorganisasjon legger med dette frem næringslivets omforente forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, og til Samferdselsdepartementets videre arbeid med planen. Høringsuttalelsen er utarbeidet på grunnlag av innspill fra region- og landsforeningene i NHO, og tar utgangspunkt i vårt samferdselspolitiske dokument SamferdselsLøftet, som er vårt forslag til prioriteringer og økonomisk ramme i Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP). SamferdselsLøftet med handlingsplan følger vedlagt.

Flere landforeninger vil i tillegg avgi egne høringsuttalelser med utgangspunkt i særinteressene for sine bransjer. NHOs regionkontorer har gitt sine regionale innspill til fylkeskommunene.

NHO imøteser gjerne en oppfølgende dialog med departementet omkring spørsmål som er av stor betydning for norsk næringslivs konkurransevne i årene som kommer.

NHOs anbefalinger kan oppsummeres slik:

1. NHO anbefaler at det utformes et eget kapittel som i større grad enn i planforslaget synliggjør koblingen mellom infrastrukturutvikling og næringslivets behov for transport. En bedre kobling vil bidra til å gi den endelige transportplan en tydeligere næringsdimensjon og på samme tid gi de faktiske investeringene en større nytteverdi.
2. I valg av utbyggingsrekkefølge for samferdselsprosjekter mener NHO det må prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. NHO mener det bør satses på større infrastrukturinvesteringer i stamveinettet med påvist samfunnsøkonomisk nytte og positive regionale ringvirkninger. Dette vil sikre bedre fremkommelighet og bidra til å styrke konkurransekraften i norsk næringsliv. Investeringsrammen til stamveinettet bør økes fra 2,7 milliarder kroner til 5,4 milliarder kroner.
3. Bevilgningene til en sammenhengende utbygging av større strekningsvise veiprosjekter i stamveinettet bør økes. Det må vurderes nærmere fordelingen av investeringsrammen mellom mindre og større tiltak. I tillegg til trafiksikkerhetstiltak må tiltak som sikrer rask og effektiv framføring av gods prioriteres. Prioritering av større strekningsvise veiprosjekter vil ivareta begge hensyn.

4. Siden store anleggsprosjekter nå fases ut samtidig som vi har stor deltakelse fra utenlandske aktører, ventes det tilgjengelig kapasitet i anleggssektoren. Øking av rammene til nyinvesteringer vil være et signal til anleggsbransjen om økt byggeaktivitet og langt mer forutsigbare rammevilkår. Dette vil medføre ytterligere oppbygging av kapasiteten hos entreprenørene.
5. NHO mener det må satses på lønnsomme infrastrukturinvesteringer som sikrer en raskere fremføring av gods og personer med jernbane. Vi foreslår en dobling av jernbaneinvesteringene fra 1,75 milliarder kroner til 3,25 milliarder kroner. Dette vil gi rom for gjennomføring av de investeringsprosjektene som ligger inne i NTP 2006–2015.
6. Kjøpsordning bør reetableres for de regionale lufthavnene slik det ble forutsatt da Avinor ble etablert som aksjeselskap i 2003.
7. Globale og lokale miljøutfordringer krever effektive og helhetlige transportløsninger. Manglende samordning av infrastrukturplanlegging av vei, jernbane og havn bidrar til å gi kostbare og dårlige transportløsninger. Det er avgjørende for utviklingen av intermodale logistikknutepunkt at det bevilges mer til opprusting og forbedring av stamveitilknytningen. Det bør komme tydeliggjøre frem i planforslaget at stamveitilknytning er et prioritert satsingsområde for regjeringen og et viktig tiltak for å oppnå interoperabilitet mellom transportformene. Vi foreslår at økonomiske ramme til tilknytningsveier fremgår av planforslaget i likhet med andre prioriterte området, jf. tabell 2.9 i planforslaget.
8. Erfaringer fra OPS-samarbeid i andre land viser budsjettmessige besparelser, raskere gjennomføring og et forpliktende vedlikehold. Evalueringsrapporten om prøveprosjektene i Norge viser raskere gjennomføring av prosjektene. Økt bruk av OPS vil bidra til å sikre en forsering og rasjonell gjennomføring av infrastrukturiltak. Det bør på dette grunnlag igangsettes flere OPS-prosjekter for vei. Det bør også vurderes på jernbaneområdet.
9. Trengsel og flaskehalser på vei leder til kostnadsvekst, svekker produktivitetsutviklingen og øker miljøforurensningen. Dette synliggjør behovet for økte investeringer i vei og jernbaneinfrastruktur for bedre fremkommelighet og miljø. I tillegg støtter NHO trafikkregulerende tiltak i større byområder for å redusere omfanget og stimulere til bruk av mindre forurensende fremkomstmidler. I byene vil dette være til fordel for både miljøet og næringslivet.
10. Vi bør ha en profil på oljepengebruken som bevisst øker økonomiens langsiktige vekstevne. I handlingsregelen om bruk av oljepenger ble infrastruktur definert som et prioritert område. Dette er ikke fulgt opp senere, selv om statsbudsjettet for både 2007 og 2008 klart er et skritt i riktig retning. Handlingsregelen må nå følges opp slik at det betydelige statsfinansielle handlingsrommet som Norge har i de nærmeste årene, utnyttes til investeringer i vekstfremmende infrastruktur.

11. NHO foreslår følgende tiltak for økt samordning og bedre organisering av NTP-arbeidet og samferdselssektoren for øvrig:
- a. Bedre koordinering mellom Avinor, Vegvesenet, Jernbaneverket, Kystverket, kommunale havneforetak og plan- og reguleringsmyndighetene i planlegging og gjennomføring av samferdselstiltak.
 - b. Opprett en egen planenhet for NTP direkte under Samferdselsdepartementet som koordinerer sektorplanene og sikrer en samordnet nasjonal samferdselsstrategi.
 - c. Legg ansvaret for havneplanleggingen til Samferdselsdepartementet for å sikre bedre samordning av intermodale logistikknutepunkt, herunder rasjonell utforming av terminalene, gode arealplaner og effektive vei- og banetilknytninger.
 - d. Styrking av Jernbaneverkets plankompetanse gjennom rekruttering og oppbygging av planseksjonen etter modell fra Statens vegvesen.

Vi viser til nærmere vurderinger / begrunnelse for våre konklusjoner nedenfor.

Overordnede kommentarer

NHO vil gi ros til transportetatene og Avinor for fremlegget av et planforslag hvor vei, bane, farleder, havn og lufthavn er sett i sammenheng i de ulike transportkorridorene. Vi opplever især at luftfartssektoren er kommet bedre frem i dette planforslaget sammenlignet med tidligere transportplaner.

NHO er positiv til at departementet har lagt tilrette for en åpen prosess omkring arbeidet med å utarbeide transportplanen gjennom blant annet de regionale høringsmøtene, og NTP-konferansen som nylig ble gjennomført i Oslo.

Til tross for næringslivets deltakelse i prosessen så langt, mener NHO at næringslivsdimensjonen burde vært tydeligere, og at den derfor bør komme bedre frem i den endelige transportplanen. Slik planforslaget foreligger, fokuseres det i for liten grad på næringslivets konkurranseevne og transportbehov. NHO mener departementet i den endelige stortingsmeldingen i større grad bør drøfte og utforme tiltak som bidrar til vekst og verdiskaping i norsk næringsliv.

Norge er i dag en global vinner. Vi har vært flinke til å omstille oss, og vi har vært heldige med både oljepriser og det handelsmessige bytteforholdet. Sterk økning i eksportprisene og svært moderat utvikling i priser på import, har bidratt til å øke Norges inntekter betydelig. Samtidig viser undersøkelser at vi taper terreng på viktige områder som har betydning for vår fremtidige konkurranseevne. Ett av disse områdene er transport. Transportnettene i Norge er mangelfullt og bidrar til å svekke næringslivets konkurranseevne. Et stadig voksende etterslep både i investeringer og vedlikehold av transportnettene bidrar til en utvikling i gal retning.

Transport er et betydelig element i verdikjeden for norske bedrifter, samtidig øker prisene på transporttjenester, blant annet som følge av kapasitetsmangel i transportsektoren. Transport blir med dette i stadig økende grad kritisk for bedriftene og har stor betydning for deres lønnsomhet og konkurranseevne. Skal norske bedrifter være konkurransedyktige i fremtiden,

er det nødvendig i større grad å få frem mer kunnskap om transportens betydning for næringslivets konkurranseevne og utvikle en næringslivsrettet samferdselspolitikk.

Med utgangspunktet i behov for bedre næringsrettet samferdselspolitikk mener vi korridorplaneringen i planforslaget er riktig. Forslaget omfatter anslag om samordning av planer for vei, bane, havn og lufthavn for hver korridor. Samtidig opplever vi at det for enkelte korridorer ikke er samsvar mellom de overordnede mål om helhetlig tenkning og de faktiske planer for gjennomføring. Det er vanskelig å se at planforslaget prioriterer de viktigste korridorene eller de viktigste strekningene i disse korridorene. Et eksempel på manglende helhet i de samlede prioriteringene i planforslag er sørkorridoren i Osloområdet. Utbygging av E18 og E6 vil gi økt kapasitet og fremkommelighet i korridoren, men denne kapasiteten vil gå tapt i økt trafikk dersom man ikke bygger nytt dobbeltspor for jernbanen mellom Oslo og Ski som kan ta unna både arbeidsreiser og godstransport.

Kollektivtrafikken har en viktig rolle for å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Et effektivt og funksjonelt kollektivtilbud er viktig for næringslivet slik at pendling og arbeidsreiser blir enklere og at bedriftene sikres en god tilgang på arbeidskraft. Det at kollektivtrafikken kan ta større andel av personbiltrafikken spesielt i og rundt de større byene vil også medvirke til bedre miljø, mer tilgjengelig kapasitet og bedre flyt for næringstransportene.

En næringsrettet samferdselsstrategi må bidra til å redusere usikkerhet i alle ledd i transportkjeden gjennom å øke regulariteten og bedre forutsigbarheten for næringslivets transport. Dette krever både økte investeringer, men også økt samhandling. Tiltak må først og fremst gjennomføres innenfor offentlig infrastruktur. Vi mener de tyngste løftene må gjøres i løpet av de neste 20 årene og fortrinnsvis i kommende NTP-periode.

Vi bør ha en profil på oljepengebruken som bevisst øker økonomiens langsiktige vekstevne. I handlingsregelen om bruk av oljepenger ble infrastruktur definert som et prioritert område. Dette er ikke fulgt opp senere, selv om statsbudsjettet for både 2007 og 2008 klart er et skritt i riktig retning. Handlingsregelen må nå følges opp slik at det betydelige statsfinansielle handlingsrommet som Norge har i de nærmeste årene, utnyttes til investeringer i vekstfremmende infrastruktur.

Dagens standard på store deler av veinettet og jernbanenettet er under enhver kritikk. Utbygging av infrastruktur innebærer besparelser og økt verdiskaping for næringsliv og samfunnet som helhet. Dette er viktig for landets utvikling i senere generasjoner. Statens inntekter fra oljevirkosomheten i denne perioden vil fortsatt være høye, men fallende, samtidig som forpliktelsene overfor en voksende eldre befolkning vil øke betydelig. Vi kan ikke risikere at vi om 20 år har lave oljeinntekter, høye utgifter til pensjoner og et næringsliv med dårlig konkurranseevne.

Transportetatene og Avinor AS har lagt frem et forslag til bruk av ressursene innenfor en økonomisk planramme satt til 10 ganger budsjettforslaget for 2007, med marginalvuderinger +/- 20 pst. Denne rammen ligger langt under det som er nødvendig for oppgradering og investering i samferdselsnettet.

Store uløste investeringsoppgaver kan ikke realiseres i kommende NTP-periode dersom planteknisk ramme blir stående. Et stamnett som ikke vil kunne bygges om til ønsket standard innen overskuelig fremtid vil skape store konkurranseulempes for norsk næringsliv.

Snevre økonomiske rammer har bidratt til å redusere transportetatens handlingsrom i forhold til synliggjøringen av reelle faglige anbefalinger. Transportetatens stamnettutredninger viser et utbyggingsbehov på størrelsesorden 400 mrd. kr. Planforslagets rammer vil ikke kunne dekke dette behovet. Med gitt økonomisk ramme, og med maksimal utnyttelse av bompengepotensialet, vil det ta om lag 50–60 år å oppnå den gode standarden stamnett bør ha innen 20 år.

I SamferdselsLøftet - NHOs forlag til prioriteringer og økonomisk ramme i NTP 2010–2019 – foreslår vi at de viktigste veiene tas innen ti år. Dette inkluderer E18, E6, E39, E16 og Rv7/-52. I tillegg prioriteres E136 mellom Ålesund og Dombås, E134 over Haukeli og Rv3 gjennom Østerdalen (med videreføring av breddeutvidelsen) på grunn av betydningen for langtransport av gods. Dette, samt ekstra investeringer for tiltak på jernbane og en sikring av stamveitilknytning til de viktigste jernbaneterminaler og (luft)havner, innebærer mer enn en dobling av det årlige investeringsnivået til det nasjonale stamnett i forhold til planteknisk ramme. I planforslaget derimot, foreslås rammen til stamnettinvesteringer kraftig redusert.

NHO har i tillegg definert 9 satsingsområder og 31 konkrete tiltak i et forslag til handlingsplan for samferdselsmyndighetene. I dokumentene har vi tatt utgangspunkt i det faktiske behovet for oppgradering av stamnett og har forslag til hvordan stamnett kan oppgraderes til en tilfredsstillende standard innen 20 år (2029).

NHO anbefaling: Vi foreslår at det uformes et eget kapittel i NTP som i større grad enn i planforslaget synliggjør koblingen mellom infrastrukturutvikling og næringslivets behov for transporter i henhold til ovennevnte linjer og forslag i SamferdselsLøftet. En bedre kobling vil bidra til å gi den endelige transportplan en tydeligere næringsdimensjon og på samme tid gi de faktiske investeringene en større nytteverdi.

Konkrete merknader til planforslaget

VEI - Økte vedlikeholdsrammer og reduserte investeringsrammer

Behovet for drift og vedlikehold har vært sterkt undervurdert, og tildelte midler har vært langt lavere enn det som har vist seg nødvendig for å stoppe forfallet av veikroppen. De årlige rammene til drift og vedlikehold foreslås derfor økt med 30 pst i forhold til dagens nivå.

NHO støtter prioriteringen av vedlikehold men registrerer samtidig at dette etterlater svært lite igjen til investeringer i stamnett.

I Statens Vegvesens stamvegutredning (2006) er stamveiprosjektene gitt prioritet 1, 2 eller 3, som grunnlag for etatens anbefaling om gjennomføringstidspunkt. I planforslaget har Vegvesenet imidlertid foretatt en vurdering av at vedlikeholdsbehovet for dagens veier er så stort at det ikke er rom for alle de nye investeringer etaten ellers ville prioritert i kommende planperiode.

Et godt eksempel på manglende gjennomføringsevne for stamveitbyggingen er E18 Oslo–Kristiansand. Her er det betydelig usikkerhet i fremdrift for gjennomføring av enkeltprosjekter på tross av at det er vedtatt en sammenhengende firefelts strategi for hele stamveien. Dette illustrerer en betydelig avstand mellom den vedtatte firefeltsstrategien og de faktiske prioriteringer som gjøres innen dagens investeringsrammer. Dette går på tvers av næringslivets ønske om økt satsing og en raskere utbygging av ”viktigste veier” i neste NTP-periode.

Både budsjettet for 2007 og 2008 manglet en nødvendig satsing på samfunnsmessig lønnsomme investeringer i stamveinettet med påvist samfunnsøkonomisk nytte og positive regionale ringvirkninger. Næringslivet mener at derfor det er nødvendig med økt prioritering av strekningsvise investeringer i stamveinettet i transportplanen.

I følge planforslaget reduseres de økonomiske rammene til stamveinvesteringer fra 3,2 milliarder kroner årlig til 2,7 milliarder kroner årlig. At gjenstående rammer til stamveinvesteringer reduseres og blir liggende langt lavere enn dagens rammer viser, etter NHOs oppfatning, mangelfull vilje til å satse på disse veiene.

Stamveiene er hovedpulsårene i veisystemet. De binder landsdeler og knytter Norge til utlandet. Stamveiene har stor betydning for tungtransporten og er nødvendig for at regionene skal kunne holde på sine innbyggere og dermed skaffe næringslivet kvalifisert arbeidskraft. 64 pst av lastebiltrafikken går på stamveien, som utgjør kun 30 pst av det totale riksveinettet.

Det er på tide å øke investeringene i stamveiene. NHO anbefaler at gjennomføringshastigheten for utvikling av de viktigste stamveiene i Norge mer enn dobles. Dette vil kreve mer enn en dobling i investeringsomfanget.

Etter vår vurdering oppnår man en mer helhetlig vei med bedre standard ved å tenke strekningsvise og helhetlige prosjekter. Større prosjekter åpner også for at flere entreprenører, herunder også internasjonale aktører vil vise økt interesse for veibygging i Norge. En reell konkurranse om utbyggingen vil også kunne bidra til å redusere kostnadene.

NHOs anbefaling: Vi foreslår at investeringsrammen til stamveinettet økes fra 2,7 mrd til 5,4 mrd.

Investeringene vris fra større strekningsvise prosjekter til mindre prosjekter

I følge Statens vegvesen får man mer igjen for pengene av mindre investeringstiltak enn store strekningsvise investeringer. Vegvesenet foreslår derfor en prioritering av førstnevnte. NHO mener en prioritet til sterkningsvise investeringer vil gi rom for mer helhetlig og rasjonell gjennomføring av veiprojekter samt større mulighet til å se større veistrekninger i sammenheng.

Dersom basisrammen økes med 20 pst foreslås en kraftig økning i midler til strekningsvise investeringer på stamvegnettet. Disse vil da øke med om lag 1,5 milliarder kroner pr år. Dette innebærer nærmere 21 milliarder kroner til strekningsvise investeringer, hvorav nærmere 10 milliarder kroner til nye prosjekter for perioden 2010–2019. En slik økning vil likevel ligge langt under det som er nødvendig for oppgradering og investering i veinettet.

I SamferselsLøftet argumenterer vi for prioritering av større stamveiprosjekter og viser til at disse vil redusere vedlikeholdsbehovet og forbedre trafikksikkerheten. Større investeringer vil også redusere forfallet i dagens veinett ytterligere. I planforslaget foreslås igangsetting av midlertidige tiltak på høytrafikkerte strekninger. Denne planleggingen og prioriteringen skjer for enkelte kritiske delstrekninger og mangler helhetstenkningen. Ved økte rammer bør Samferdselsdepartementet vurdere nærmere muligheten for å vri midlene fra mindre tiltak rettet mot vedlikehold og trafikksikkerhet til større strekningsvise tiltak. Slik forhindrer man at man bruker plan- og investeringsmidler til å igangsette midlertidige tiltak på veistrekninger, som på et senere tidspunkt må oppgraderes av fremkommelighetshensyn.

Det er ikke god samfunnsøkonomi å gjennomføre midlertidige tiltak på trafikk tunge strekninger (jf. to felt med midtrekkverk) for så senere å måtte bygge ut samme vei til 3- eller 4-feltsvei av fremkommelighetshensyn.

NHO vil også henstille departementet til ikke å misbruke bilistenes betalingsvilje i form av for stor grad av bompengefinansiering av vei og derigjennom reduksjon i de statlige bevilgningene.

Ved økning av rammene med 20 pst øker graden av bompengefinansiering mer enn statlige midler. Stamveiene med størst trafikkgrunnlag forventes høy grad av bompengefinansiering. Ethvert bompengeprojekt krever lokal forankring, noe som gjør disse stamveiprosjektene mer usikre. NHO mener statens bidrag bør øke proporsjonalt med bidraget fra bilistene gjennom bompengeinnsamling i planteknisk ramme.

NHOs anbefaling: Departementet må øke bevilgningene til en sammenhengende utbygging av større strekningsvise veiprosjekter i stamveinettet. Det må vurderes nærmere fordelingen av investeringsrammen mellom mindre og større tiltak etter ovennevnte linjer. I tillegg til trafikksikkerhetstiltak er vi nødt til å prioritere tiltak som sikrer rask og effektiv framføring av gods. Prioritering av større strekningsvise prosjekter vil ivareta begge hensyn.

Kapasitet i anleggsbransjen

Siden store anleggsprosjekter nå fases ut samtidig som vi har stor deltakelse fra utenlandske aktører, ventes det tilgjengelig kapasitet i anleggssektoren. Det bør derfor være rom for å øke bevilgningene til lønnsomme samferdselsprosjekter.

Det er mangel på kapasitet i byggebransjene. Situasjonen for anleggsmarkedet er derimot annerledes. SSBs modeller fanger ikke opp denne ulikheten. Dette viser seg videre ved at Finansdepartementet behandler bygg og anlegg statistisk som ett og samme marked.

Mens det finnes mye god statistikk om ulike deler av bygg er det for lite og mangelfull dokumentasjon om tilstanden i anleggsmarkedet. Disse to bransjene må skilles både i SSBs og Finansdepartementets kalkyler for å gi et bedre beslutningsgrunnlag for samferdselsinvesteringene.

NHOs syn: Økte rammer i transportplanen til nyinvesteringer er et signal til anleggsbransjen om økt byggeaktivitet og forutsigbare rammevilkår. Dette vil medføre oppbygging av kapasiteten hos entreprenørene.

JERNBANE - Investeringsbehov i jernbanenettet – godstransport på lengre strekninger og persontrafikk i byene

Jernbaneverket foreslår at rammen til drift og vedlikehold økes med 25 pst. Dette medfører at investeringsrammen innenfor gitte plantekniske ramme blir betydelig lavere enn i NTP for perioden 2006–2015. Av denne investeringsrammen skal det, slik vi leser planforslaget, være en vedlikeholdsdel/fornyelsesdel som tidligere har vært finansiert med vedlikeholdsmidler. Jernbaneverket mener det er viktig å prioritere satsing på kapasitetsøkende tiltak og tiltak i terminalene som gir mulighet for en dobling av godsvolumene på hovedstrekningene. Jernbaneverket anbefaler at det settes av 390 milliarder kroner årlig til dette formålet.

Planrammen innebærer at den videre satsingen på persontrafikk i praksis vil stoppe opp. Selv med en økonomisk ramme lik planrammen + 20 pst vil forbedringene likevel være langt svakere enn det som lå til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Det ikke rom for gjennomføring av hele dobbeltsporprosjektet Oslo–Ski, bare ca. 60 pst av prosjektet i perioden er avsatt. Det er behov for en ramme på om lag 34 milliarder kroner for å gjennomføre de prosjekter som ligger inne i Nasjonal transportplan 2006–2015. I likhet med forslaget til bevilgningsrammen for vei vil selv en økning av basisrammen på 20 pst for jernbane være for lite til å få gjennomført en del viktig utbyggingsprosjekter de neste ti årene.

NHO mener det bør satses på utvikling av jernbane der markedsgrunnlaget er størst og jernbanen har konkurransemessige fortrinn, først og fremst i de trafikkunge relasjoner på Østlandet og rundt de største byene i Norge:

- Dobbeltsporet jernbane i hele IC-triangelet rundt Oslo;
 - o Nye dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Oslo og Skien, Østfoldbanen og Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar.
 - o Fire spor på strekningene Oslo–Asker og Oslo–Ski vil gi et kapasitetsmessig og kvalitetsmessig løft for lokaltrafikken i Østlandsområdet samt for godstransporten og regiontogene mellom Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger, samt utenlandstogene mellom Oslo–Gøteborg.

En oppgradering av infrastrukturen på de trafikkunge IC-togstrekningene rundt Oslo vil ha stor betydning for utviklingen av en robust og effektiv bolig- og arbeidsmarkedsregion ved at regionen utvides og tilgangen til kompetanse økes. En oppgradering vil kunne gi kundene et konkurransedyktig alternativ til personbilen. Utvikling av raske pendlerruter med tog vil kunne bidra til større fleksibilitet i arbeidsmarkedet og redusert boligpress i Oslo.

For å få en betydelig overføring av gods fra vei til bane er det helt avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarheten for godstransport på bane. Godstransport med jernbanen er først og fremst konkurransedyktig på lengre strekninger. Dette tilsier at det bør satses på økt kapasitet og fremføringshastighet på de lengste banestrekningene, med en mye tydeligere prioritering av godstransporten og ikke minst tiltak som øker punktligheten. Jernbaneverket iverksetter i altfor liten grad konkrete tiltak som forbedrer godskapasiteten i infrastrukturen.

NHO foreslår at det følgende konkrete infrastrukturtiltak prioriteres **i tillegg** til de som er foreslått prioritert i planutkastet:

- Nye og forlengede kryssningsspor Kristiansand–Ganddal (Sørlandsbanens vestre del).
- Flere kryssningsspor på strekningen Roa¹–Voss, prioritering av gods på lokalstrekningen Voss–Bergen (Bergensbanen og nedre del av Gjøvikbanen).
- Prioritering av gods på strekningen Lillestrøm–Kløfta, utvidelse av kryssningsspor på Frogner, forlengelse av Molykkja og Strandlykkja, flaskehalsutbedringer Hamar–Eidsvoll, kryssningsspor på Dovreplataået (Hovedbanen og Dovrebanen).
- Forsering av fjernstyringsprosjektet og to ekstra kryssningsspor, Dunderlandsdalen og Saltfjellet (Nordlandsbanen).
- Sporforlengelse til Lillestrøm og kapasitetsøkning til Årnes stasjon (Kongsvingerbanen).
- Sikre høy kvalitet og bedre forutsigbarhet for Arctic Rail Express (ARE-toget).
- Reduser antall flaskehals på flere steder på strekningen Alnabru–Halden (Østfoldbanen).

NHO mener videre det bør åpnes for en diskusjon om å lage et eget godsbanenett innenfor eksisterende nett, for eksempel Rørosbanen. Det bør også diskuteres om enkelte baner kun skal operere godstransport. Vi mener også en oppgradering av infrastrukturen og prioritering av godstrafikken på Bergensbanen er et nødvendig tiltak.

I tillegg bør dobbeltspor gjennom Gevingåsen tunnel prioriteres. Tunnelmassen kan benytte i utbygging av Værnes lufthavn.

Det er også behov for økt kapasitet, prioritering av godstransport og tiltak som øker punktligheten på de lengste jernbanestrekningene, jf. at godstransport med jernbane først og fremst er konkurransedyktig på de lengste strekningene.

NHOs anbefaling: Vi foreslår en dobling av jernbaneinvesteringene fra 1,75 milliarder kroner til 3,25 milliarder kroner. Dette vil gi rom for gjennomføring av de investeringsprosjektene som ligger inne i Nasjonal transportplan 2006–2015.

LUFTFART - Ta i bruk ordningen om kjøp av lufthavntjenester igjen

Vi er bekymret for manglende statlig finansiering av de regionale lufthavnene og en sterkt økende krysssubsidiering av det statlige lufthavn-nettverket. NHO kan vanskelig se at dagens selvfinansieringsopplegg av lufthavner og flysikringstjenester er tilstrekkelig for å gjennomføre store investeringer knyttet til nye myndighetskrav, betydelig vedlikeholdsetterslep, samt nødvendige kapasitetsutvidelser. Vi viser for øvrig til nærmere omtale av dette i NHO Luftfasts høringsbrev av 11.04.2008.

NHOS anbefaling: Kjøpsordning bør reetableres for de regionale lufthavnene slik det ble forutsatt da Avinor ble etablert som aksjeselskap i 2003.

HAVNER OG TERMINALER - Bedre vei- og jernbanetilknytning til havner, terminaler og stamnettluftavner

Globale og lokale miljøutfordringer krever effektive og helhetlige transportløsninger. Manglende samordning av infrastrukturplanlegging av vei, jernbane og havn bidrar til å gi kostbare og dårlige transportløsninger. Både myndighetene og næringslivet påpeker stadig ønsket om å overføre gods fra vei til sjø og bane ved blant annet å legge til rette for et intermodalt transportsystem. Dette krever økt koordinering rundt og investeringer i logistikknutepunkt. Skal vi ha mer transport over på sjøen må også infrastrukturen på sjøen

forbedres og vedlikeholdes. Det er i denne sammenheng særlig viktig at det legges til rette for sikker seilas. Dette vil redusere risikoen for ulykker, minke antallet trailere på landeveien og forbedre miljøet. For å få til dette er det behov for økte rammer i tråd med Kystverkets anbefalinger særlig innenfor vedlikehold av infrastrukturen.

Helhetlig gjennomføring av tiltak vil øke effektiviteten i knutepunktene og redusere kostnadene for næringslivet. Stavangerområdet er et godt eksempel hvor forholdene ligger til rette for et effektivt samspill mellom de fire transportsektorene. E39, Risavika havn, Ganddal godsterminal og Sola flyplass ligger alle innenfor et geografisk område på noen få kilometer. En strategisk satsing på en sammenkobling av disse vil kunne innebære en betydelig effektivisering av transportinfrastrukturen for hele regionen.

NHO mener følgende logistikknutepunkt for jernbane bør prioriteres:

- Oslo/Alnabru godsterminal,
- Drammen,
- Gardermoen,
- Kristiansand,
- Stavanger,
- Bergen,
- Trondheim/Trøndelagsterminalen,
- Åndalsnes,
- Bodø,
- Narvik.

NHO er positiv til forslaget i planforslaget om at alle nasjonale intermodale godsknutepunkter, herunder også stamnetthavner får stamvegtilknytning. Det er avgjørende for utviklingen av intermodale logistikknutepunkt at det bevilges mer til opprusting og forbedring av stamveitilknytningen.

Det bør komme tydeliggjøre frem i planforslaget at stamveitilknytning er et prioritert satsingsområde for regjeringen og et viktig tiltak for å oppnå interoperabilitet mellom transportformene. Vi foreslår at en egen økonomisk ramme for tilknytningsveier til logistikknutepunkt går frem under posten "mindre investeringstiltak i stamveinettet", jf. tabell 2.9 i planforslaget. Øremerking av midler til tilknytningsveier bør øke relativt dersom rammen økes ytterligere. Dette bør følges opp i de årlige budsjettene ved å opprette en egen post som på sikt også inkluderer logistikknutepunktene. Under denne posten kan blant annet midler til investeringer i god vei- og banetilknytning til havner og godsterminaler samordnes og bevilges. Dette forutsetter at ansvaret for havnene overføres til Samferdselsdepartementet. Bedre koordinering mellom transportetatene, de kommunale havneforetakene og kommunene som plan- og reguleringsmyndighet i planleggingen og utviklingen av logistikknutepunktene slik at arealene ved havnene og jernbaneterminalene sikres til transportformål vil være nødvendig i denne sammenheng.

NHOs anbefaling: Økonomiske ramme til tilknytningsveier bør fremgå av planforslaget, jf. tabell 2.9 i planforslaget.

Finansieringsløsninger for forsering og rasjonell gjennomføring av investeringsplaner

NHO er av den oppfatning av staten bør utnytte det statsfinansielle handlingsrommet man har i kommende NTP-periode til å investere i vekstfremmende infrastruktur. I tillegg til mer offentlige midler er det viktig å åpne for alternative finansieringsformer. Mer forutsigbare finansieringsformer enn dagens statlige bevilgning kan sikre en forsering og rasjonell gjennomføring av langsiktige tiltak, herunder OPS. Det er videre viktig å utnytte kompetansen private entreprenører har opparbeidet seg på bygging av norske veier gjennom prøveprosjektene. OPS bør også vurderes på jernbaneanrådet.

Det går frem av planforslaget at det er behov for å utvikle nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandarden i sammen kontrakt. Det lanseres derimot ikke konkrete OPS-prosjekter. Positive erfaringer fra Norge og utlandet tilsier at OPS bør videreføres med blant annet raskere gjennomføring av prosjektene, både vei og jernbane. En tredjedel av investeringsprosjektene for stamveiene bør kunne bygges ved hjelp av OPS-prosjekter.

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 interessen for legger inn anbud, både blant norske og utenlandske entreprenører, ikke blir stor nok. Dette skaper mangelfull konkurranse om prosjektene og behov for nye finansieringsløsninger, som både er forpliktende og forutsigbare. Ulike former for OPS fremstår i en slik sammenheng som helt nødvendige grep.

Dagens finansieringsform med årlige bevilgninger over statsbudsjettet har vist seg ikke å sikre tiltrekkelig rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter. Erfaringer fra offentlig privat samarbeid (OPS) i andre land for gjennomføring av større infrastrukturiltak viser at denne typen organisering gir store budsjettmessige besparelser, raskere gjennomføring og et forpliktende vedlikehold.

Medlemslandene i EU oppfordres til å etablere ulike former for prosjektfinansiering for å sikre en hurtigst mulig ferdigstilling av de transeuropeiske transportkorridorene. Dette blir sett på som avgjørende for å sikre Europas konkurransevne. NHO mener de positive erfaringene knyttet til forsøk med OPS på tre veistrekninger i Norge tilsier at denne finansieringsformen bør videreføres.

NHOs anbefaling: Både offentlige og private aktører har bygget opp en viktig kompetanse om denne nye kontraktsformen, som åpenbart gir en mer effektiv gjennomføring av utbyggingsprosjekter. Det er viktig at denne kompetansen ivaretas gjennom oppstart av nye vei- og jernbaneprosjekter med denne finansieringsformen.

Ny organisering for bedre samordning

Samferdselsplanleggingen i Norge har over lang tid vært preget av sektortenkning. Det er nå behov for økt samordning og bedre organisering. Arbeidet med NTP 2010–2019 viser en vilje til økt samordning mellom etatene. Det er imidlertid viktig at denne samordningen blir reell og gjennomføres både nasjonalt og regionalt. Et tiltak som ikke koster mye er en bedre

organisering av de offentlige etatene. Dette gjør at samordning og helhetlige løsninger kan gjennomføres, noe som vil gi betydelig nytte for brukerne av transportsystemet.

NHOs foreslår følgende tiltak:

- 1. Bedre koordinering mellom Avinor, Vegvesenet, Jernbaneverket, Kystverket, kommunale havneforetak og plan- og reguleringsmyndighetene i planlegging og gjennomføring av samferdselstiltak.*
- 2. Legg ansvaret for havneplanleggingen til Samferdselsdepartementet for å sikre bedre samordning av intermodale logistikknutepunkt, herunder rasjonell utforming av terminalene, gode arealplaner og effektive vei- og banetilknytninger.*
- 3. Styrk Jernbaneverkets plankompetanse gjennom rekruttering og oppbygging av plankseksjonen etter modell fra Statens vegvesen.*
- 4. Opprett en egen planenhet for NTP direkte under Samferdselsdepartementet som koordinerer sektorplanene og sikrer en samordnet nasjonal samferdselsstrategi.*

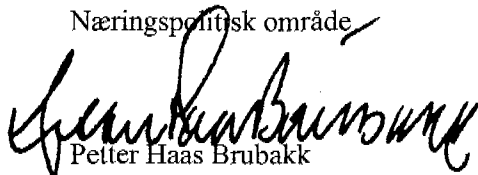
Avslutning

NHO ber om at de synspunktene som er angitt ovenfor, tas med videre i Samferdselsdepartementets arbeid med transportplanen. Vi ønsker å påpeke at et samlet NHO-felleskap står bak de prioriteringene som her er presentert.

NHO er svært opptatt av at Samferdselsdepartementet legger til rette for nødvendige samarbeidsfora med næringslivets organisasjoner. NHO ber derfor om at departementet synliggjør hvordan et slikt nødvendig samarbeid kan etableres på en god måte i den kommende transportplan.

Vi imøteser en åpen dialog i tiden fremover, samt anledning til å få drøftet med samferdselsmyndigheten spørsmål som er av stor betydning for norsk næringsliv.

Med vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Næringspolitisk område



Petter Haas Brubakk
Direktør

Vedlegg: SamferdselsLøftet m/handlingsplan



SamferdselsLøftet



NÆRINGSLIVETS ANBEFALINGER



SamferdselsLøftet

Næringslivets anbefalinger

Utgiver: Næringslivets Hovedorganisasjon

Avdeling Innovasjon

Oktober 2007

Opplag: 1.500

Design: Kaland Marketing

Forsidefoto: ScandinavianStockPhoto

Trykk: Sandnes Trykkeri

ISBN 978-82-7511-030-3

Utarbeidet for NHO av Asplan Viak AS, prosjektleder Hanne Bertnes Norli,
på grunnlag av innspill fra hele NHO-fellesskapet.

Rettigheter til kartene tilhører Næringslivets Hovedorganisasjon.

INNHold

Forord.....	5
1 Innledning - sammendrag, anbefalinger og handlingsplan.....	6
Bakgrunn, mål og føringer.....	6
Ny strategi - investeringsløft og bedre samordning.....	7
Sikkerhet og miljø som premisser for en ny samferdselsstrategi.....	8
NHOs forslag til handlingsplan - 9 satsingsområder.....	9
2 Bakgrunn og mål	15
2.1 Mål - et konkurransedyktig næringsliv	15
2.2 Enighet om overordnede føringer	16
2.3 Handlingsrommet er nå	17
2.4 Formål med et samferdselspolitisk dokument	18
3 Føringer, drivkrefter og utviklingstrekk	19
3.1 Globalisering	19
3.2 Transport som en del av verdikjeden.....	19
3.3 Mobilitet, sentralisering og byvekst.....	22
3.4 Miljøutfordringer og miljøpolitiske føringer	23
3.5 Hva så - transporten øker i betydning	25
4 Norges transportnett i perspektiv	26
4.1 Status - inndeling i åtte transportkorridorer.....	26
4.2 Nasjonal transportplan 2010–2019.....	26
4.3 Samferdselspolitikk og investeringer i Europa og nabolandene.....	32
4.4 Oppsummert - norsk samferdselssatsing er svak i europeisk sammenheng.....	35
5 Regionale behov og utfordringer.....	36
5.1 Norsk næringslivs avstandsulempe	36
5.2 Nord-Norge - satsingsområde for fisk, petroleum og turisme.....	39
5.3 Midt-Norge og Innlandet - transportintensive næringer	41
5.4 Vestlandet - eksportrettet – næring petroleum, sjømat og møbelindustri	43
5.5 Sørlandet - offshoreindustri, eksport og reiseliv	45
5.6 Oslofjordregionen - kunnskap, transport og tradisjonell industri.....	47
5.7 Byenes rolle og spesielle utfordringer	48

6	Transport og verdiskaping - eksempler	50
6.1	Betydning av infrastruktur for vekst og verdiskaping	50
6.2	Industri - komplekse produksjonskjeder og globale markeder	50
6.3	Næringsmiddelindustrien - norske markeder og eksport.....	51
6.4	Turisme og reiseliv - næringer i vekst og endring.....	55
6.5	Kunnskapsnæring - behov for kompetansetilgang	56
7	Virkninger av samordning og økt satsing	58
7.1	Betydningen av helhet/samordning.....	58
7.2	Betydning av bedre forutsigbarhet	64
7.3	Miljøeffekter av veibygging.....	66
7.4	Organisering og finansiering.....	66
8	Referanser	69

FORORD

Globaliseringen har gitt effektive og rimelige transportløsninger som bidrar til en gigantisk omstilling av verdensøkonomien. Omsetningen innen internasjonal frakt øker 2,5 ganger hurtigere enn verdens bruttonasjonalprodukt (BNP). Dette illustrerer hvordan transport virker som drivkraft i globaliseringen.

Norge er i dag en global vinner. Vi har vært flinke til å omstille oss, og vi har vært heldige med både oljepriser og det handelsmessige bytteforholdet. Sterk økning i eksportprisene og svært moderat utvikling i priser på import, har bidratt til å øke Norges inntekter betydelig. Samtidig viser undersøkelser at vi taper terreng på viktige områder som har betydning for vår fremtidige konkurranseevne.

Transportnettet i Norge er mangelfullt og bidrar til å svekke næringslivets konkurranseevne. Med et stadig voksende etterslep både i investeringer og vedlikehold av transportnettet går utviklingen i gal retning.

En betydelig svakhet med Nasjonal transportplan (NTP) er at det mangler forpliktende finansiering av samferdselstiltakene. Det må derfor legges til rette for mer forutsigbare finansieringsformer, som sikrer en forsering og rasjonell gjennomføring av langsiktige tiltak. EU regner utbyggingen av transeuropeiske transportkorridorer som avgjørende for å sikre Europas konkurranseevne. Medlemslandene oppfordres til å etablere ulike former for prosjektfinansiering for å sikre en hurtigst mulig ferdigstilling av korridorene. Norge bør delta aktivt i dette arbeidet.

Vi bør ha en profil på oljepengebruken som bevisst øker økonomiens langsiktige vekstevne. I handlingsregelen om bruk av oljepenger ble infrastruktur definert som et prioritert område. Dette er ikke fulgt opp senere, selv om statsbudsjettet for 2007 klart er et skritt i riktig retning. Handlingsregelen må nå følges opp slik at det betydelige statsfinansielle handlingsrommet som Norge har i de nærmeste årene, utnyttes til investeringer i vekstfremmende infrastruktur.

En ny samferdselsstrategi må ta hensyn til klimautfordringene og legge til rette for tiltak som reduserer transportomfanget og stimulerer til bruk av mindre forurensende transportmidler både nasjonalt og internasjonalt. Flaskehalsen i samferdselsnettet øker miljøforurensningen, leder til kostnadsvekst og svekker produktivitetsutviklingen. NHO anbefaler en samlet og ansvarlig samferdselspolitikk hvor miljømessige vurderinger er integrert.

SamferdselsLøftet er et forslag til en offensiv, forutsigbar og langsiktig satsing på et avgjørende område i en helhetlig næringspolitikk.



Erling Øverland
President i NHO

1. INNLEDNING - OPPSUMMERING, ANBEFALINGER OG HANDLINGSPLAN

BAKGRUNN, MÅL OG FØRINGER

Et løft for samferdsel

Norge taper terreng mot naboland og EU på transportområdet i henhold til NHOs Konkurranssevnebarometer. Skal norske bedrifter fortsatt være konkurransedyktige i fremtiden, er det nødvendig å få frem mer kunnskap om transportens betydning for næringslivets konkurransevne og utvikle en mer helhetlig samferdselspolitikk.

Dette dokumentet danner grunnlaget for NHO-felleskapets samferdselspolitikk, og hensikten i denne sammenheng er todelt:

1. Å bidra til å øke kunnskapen om sammenhengen mellom transport og næringslivets konkurransevne.
2. Å påvirke myndighetene slik at vi får samferdselspolitiske rammebetingelser som bidrar til vekst og verdiskaping i næringslivet over hele landet.

Dokumentets hovedfokus er vedlikehold og utbygging av stamnettet i Norge. Dokumentet er derfor først og fremst NHOs innspill til NTP for 2010–2019. Tema som avgiftspolitik, organisering/eierskap til havner, lufthavner og terminaler, post og telekommunikasjon eller norske myndigheters påvirkningsarbeid overfor EU drøftes ikke nærmere i dokumentet. Disse temaene er imidlertid også viktige, og NHO arbeider fortløpende med alle elementer innen samferdselssektoren som har betydning for norske bedrifters konkurransevne.

Hovedmål - fleksibilitet og forutsigbarhet i transportsystemet

Samferdselssektorens betydning for næringslivet er mangsidig. Næringslivets konkurransevne er avhengig av effektiv og forutsigbar transport av personer og gods. Næringslivets transporter omfatter reiser til og fra arbeid, reiser i arbeid, turistreiser, eksport og import av gods, transport av råvarer mellom produksjonsledd og distribusjon av gods i Norge.

Transportbehovet for næringslivet endrer seg stadig, og bedriftene tilpasser seg gjeldende rammebetingelser. Myndighetene har likevel et ansvar for å legge til rette for en infrastruktur og et transportsystem som gir størst mulig forutsigbarhet for brukerne, og samtidig har en fleksibilitet som gir valgmuligheter.

Drivkrefter - globalisering, miljøutfordringer og transport som kritiske faktorer

Globalisering er den viktigste drivkraften for næringslivets konkurransevne i dag, og omhandler i hovedtrekk tre elementer:

- Globalisering av markedene for kjøp og salg av varer og tjenester.
- Optimalisering av produksjonsleddene.
- Mobilitet i arbeidsstyrken og globalisering av jakten på talenter.

Globaliseringen fører til oppstykkning av produksjon og en økende grad av verdikjedetenkning, der transportkostnaden ses i sammenheng med det totale kostnadsbildet knyttet til for eksempel produksjonskostnader, lønnsutgifter og lagerhold. Dette gjelder også i økende grad innen kunnskapsnæringen, der bedrifter oppretter "back-office"- funksjoner i land med lavere lønnsnivå.

Utviklingen gir økt transport og medfører at transportelementet får en viktigere plass i verdikjeden. Transportens økende betydning i verdikjeden, og den påfølgende veksten i transportarbeidet stiller oss overfor følgende utfordringer fremover:

- Økning i transportarbeidet gir negative effekter på miljøet.
- Internasjonal transport bærer ikke sine miljøkostnader.
- Økt transportomfang gir økt følsomhet i verdikjeden for endringer i rammebetingelser. Mindre økninger i drivstoffpriser eller mindre flaskehals i infrastrukturen, vil kunne få store utslag på lønnsomheten.
- Større risiko for å tape i konkurransen for bedrifter som er lokalisert langt fra markedene dersom rammebetingelsene endres i negativ retning.

En ny samferdselsstrategi må ta hensyn til klimautfordringene og legge til rette for tiltak som reduserer transportomfanget og stimulerer til bruk av mindre forurensende transportmidler. Globale og lokale miljøutfordringer krever effektive og helhetlige transportløsninger. EUs miljømål er ambisiøse, og de følges av konkrete handlingsplaner også innenfor transportsektoren. EUs transportpolitiske White Paper "Time to decide" (2001), og oppfølgeren "Keep Europe Moving" (2006) inneholder en rekke konkrete tiltak for å øke andelen godstransport på bane og øke satsingen på kollektive transportløsninger.

Dagens samferdselspolitikk - for lite, for sent og for dårlig koordinert

Det samlede investeringsbehov som påvises i sektorenes stamnettutredninger til NTP, ligger på rundt 400 milliarder kroner. Med dagens investeringsrammer vil det ta 50 år å gjennomføre tiltakene som presenteres av Statens vegvesen, Jernbaneverket, Avinor og Kystverket. En stor del av tiltakene, som oppgradering av stamveiene til gjeldende minstestandard, rassikring langs regionale stamveier, og utbygging av dobbeltspor for jernbanen rundt Oslofjorden, skulle etter planen allerede vært gjennomført.

Samtidig er stamnettutredningene og den regionale samferdselsplanleggingen ofte dårlig koordinert, slik at investeringene ikke nødvendigvis gir størst mulig nytte. Mange forhold påvirker norske bedrifters transportbehov, blant annet om de produserer varer eller tjenester samt om transporten skjer til husholdninger, bedrifter eller andre. Ulike bransjer i næringslivet har ulike transportbehov. NHO mener koblingen mellom infrastrukturutviklingen og næringslivets behov for transporter må forbedres. En økt samordning mellom infrastrukturplanleggingen og den regionale utviklingsplanleggingen, herunder samferdselsplanleggingen vil til sjuende og sist føre til forbedringer. Dagens manglende samordning av vei, bane og havneplanlegging bidrar til å gi kostbare og dårlige løsninger.

Et eksempel på behov for koordinering er logistikknutepunktet i Stavangerregionen, der en helhetlig gjennomføring av tiltak i Risavika havn, Ganddal godsterminal og veitilknytningen mellom disse, vil øke effektiviteten i knutepunktet og gi betydelige reduksjoner i næringslivets transportkostnader. Bare for de tre store samlasterne (Schenker, Nor-Cargo og Tollpost Globe) vil en slik helhetlig plan gi årlige besparelser på 15–20 millioner kroner. Dette er betydelige beløp, som kommer brukerne og samfunnet til gode.

Oslopakke 3 er for øvrig et godt eksempel på samordning av transportplanlegging i byområder, der det er oppnådd lokalpolitisk enighet om en helhetlig satsing og en omfattende og langsiktig prosjektpakke. Pakken inneholder et forslag om at det skal åpnes for adgang til bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikk. Dersom dette

blir aktuelt, forutsetter NHO at det etableres et overordnet felles organ, et felles kollektivselskap for hele regionen, for planlegging, markedsføring og innkjøp av kollektivtjenester fra buss, T-bane og lokaltog. Dette bør være et administrasjonsselskap, som ikke selv er drifter av kollektivtjenester. Det er imidlertid viktig å avgrense adgangen til å bruke det nye virkemidlet i en eventuell ny veilov til Osloregionen.

NY STRATEGI - INVESTERINGS-LØFT OG BEDRE SAMORDNING

Forsering av samferdselsinvesteringene - handlingsrommet er nå

Myndighetene må legge til rette for et transportsystem som danner grunnlaget for en fortsatt bærekraftig økonomisk vekst i landet. Statens utgifter til helse og eldreomsorg vil stige i årene som kommer. Norge må bruke mer av oljeinntektene nå for å sikre at norsk næringsliv er konkurransedyktig i fremtiden. Slik kan vi ivareta kommende generasjoners behov og sikre velferdsstaten.

Investeringer i infrastruktur har stor betydning for vekst og verdiskaping. Avstandsuren som er gitt av Norges lokalisering og geografi må avbøtes med et moderne veisystem og et samordnet nett av nasjonale veier, havner, jernbane, terminaler og luft-havner. Dette bidrar til å sikre god kapasitet, regularitet og forutsigbarhet i transportsystemet.

NHOs forslag til en ny samferdselsstrategi tar utgangspunkt i transportetatens behovsvurderinger og beregninger i stamnettutredningene. Næringslivet krever en forsering av investeringene i forhold til det som er lagt til grunn i disse planene. I stedet for å bruke 50 år på gjennomføringen av blant annet Statens vegvesens prosjektplan på 230 milliarder kroner, bør den gjennomføres på 20 år.

For å nå målet om gjennomføring av planlagte infrastrukturprosjekter på 20 år må bevilgningene over samferd-

selsbudsjettet økes betydelig. Økte bevilgninger vil bidra til økt forutsigbarhet for entreprenørene og gir mulighet for oppbygging av utbyggingskapasiteten i Norge. Videre vil alternative finansieringsløsninger slik som OPS og statlige lån (gitt etablering av statlige aksjeselskaper) og andre kontraktsformer mellom Statens vegvesen og entreprenørene gi en bedre utnyttelse av anleggsbransjens kunnskap og ressurser samt bidrar til raskere fremdrift i anleggsprosjektene.

Jernbanelinjen persontransportsatsing rundt de største byene bør også gjennomføres innen 20 år. Det er videre behov for en rekke tiltak for å styrke godstransporten på jernbanen.

I tillegg må persontransporten effektiviseres gjennom økt satsing på kollektive transportmidler, slik at næringslivets transport får økt fremkommelighet. NHO foreslår at kollektivtransporten, både buss og jernbane, styrkes i og rundt de største byene. Dette vil bidra til mer miljøvennlig og effektiv transportavvikling samt redusert trengsel på veiene.

Fremkommelighet i byene - tilgjengelighet til distriktene - adgang til markedene

Samferdselsmyndighetene har utviklet metoder for beregning av samfunnsøkonomisk nytte ved infrastrukturtiltak, men det erkjennes at ikke alle virkninger kan prissettes. Dette blir spesielt synlig ved tiltak i distriktene. Mens det i storbyene kan regnes på forsinkelseskostnader og miljøkostnader knyttet til utslipp, er det ikke like enkelt å sette opp nytte/kostnadsbrøken for tilgjengelighet til en lokal næringsklynge, selv om dette kan få betydelige virkninger for et lokalsamfunn.

Nytten for det lokale næringsliv ved en forutsigbar transport til markedene er likevel udiskutabel, og for bedrifter som Marine Harvest og Stabburet har transport stor betydning i deres verdikjede. For produsenter av ferskvarer vil en forsinkelse i transportsystemet både gi økte transportkostnader og redusere verdien på varen. Fersk fisk antas å få en betydelig prisreduksjon ved forsinkelse til markedet, og er verdiløs etter tre–fire dager (SINTEF, 2001).

Enkeltbedrifters transportbehov kan ikke alene begrunne samferdselstiltak til flere hundre millioner kroner. Eksempelene som er fremhevet i dette dokumentet er imidlertid bare noen få av de mange tusen bedrifter i Distrikts-Norge. Hvis norske myndigheter ønsker å opprettholde bosetting i distriktene, er det helt avgjørende at det lokale næringslivet sikres best mulig infrastruktur.

Reiselivsnæringen er en vekstnæring som i økende grad er avhengig av et differensiert transportnett. Vekst i korte reiser gjør at tilgjengelighet og forutsigbarhet blir viktigere. Sikker helårs tilgjengelighet og god distribusjon til hovedstraksjonene er avgjørende for at reiselivsnæringen skal kunne ta del i den globale veksten og utvikle seg som industri.

En samferdselsstrategi for Norge kan ikke sette byene opp mot distriktene. Byene fungerer som nav for næringslivets transporter over hele landet, og som økonomiske motorer i landets samlede verdiskaping. Samtidig er verdiskaping i distriktene avgjørende for å opprettholde bosettingen. EUs transportstrategi for utbygging av infrastruktur til perifere strøk begrunnes med at dette er viktig for landets økonomi. Det må med andre ord erkjennes at både distrikter og byregioner er tjent med en tosidig samferdselsstrategi som:

1. reduserer flaskehals og fremkommelighetsproblemer i byene for å avbøte problemer som følge av sentralisering,
2. øker tilgjengeligheten til distriktene, for å motvirke sentraliseringen og avlaste byregionene.

SIKKERHET OG MILJØ SOM PREMISER FOR EN NY SAMFERDSELSSTRATEGI

Forbedring av trafikksikkerhet krever høyere standard på transportnettet og bedre organisering. I tillegg må de globale klimautfordringene tas på alvor. Det bør innebære nytenkning innenfor samferdselssektoren. Alle aktørene i samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å bidra til reduksjon av forurensningen.

SINTEFs rapport "Miljøkonsekvenser av veibygging" (2007) viser at veiprojekter som reduserer kjøring gir betydelige reduksjoner i utslipp av CO₂ og NO_x, for områder der det er få alternativer til veitransport. Rapporten viser på samme tid at det må gjennomføres trafikkregulerende tiltak i de største byene for å få ned energiforbruket og utslippene av klimagasser fra transportmidlene. Transportsystemene – særlig i byene – må samtidig legge til rette for reduksjon i personbiltransporten ved utvikling av gode kollektive trafikktilbud og bedre trafikkstyring. Videre må mål om overgang av godstransporter til bane følges av konkrete tiltak for de strekningene der jernbanen i utgangspunktet er konkurransedyktig.

Samtidig må det gis insentiver til økt bruk av miljøvennlig drivstoff, et tiltak som kan gjennomføres på relativt kort sikt. Myndighetene har ansvar for å sette krav, men også bidra med insentivordninger. Her har for øvrig næringslivet selv et ansvar, gjennom blant annet aktivt å legge til rette for økt bruk av miljøvennlig biobrensel i egne transportere.

Langsiktighet, forutsigbarhet og fleksibilitet

Norsk næringsliv er fortsatt inne i en høykonjunktur. Eksempelene i dette dokumentet viser imidlertid at transport er et betydelig element i verdikjeden for norske bedrifter, enten de opererer i det norske markedet eller i det internasjonale markedet, produserer ferskvarer eller industrielle varer. Samtidig øker nå prisene på transporttjenester, blant annet som følge av kapasitetsmangel i transportsektoren. Transport blir med dette i stadig økende grad kritisk for bedriftene og har stor betydning for deres lønnsomhet og konkurranseevne.

Konkurransen om kompetanse øker betydningen av robuste og effektive arbeidsmarkedsregioner. Velfungerende storbyregioner som gir tilgang til et stort befolkningsgrunnlag og samtidig muliggjør kontinuerlig markedskontakt i inn- og utland er helt avgjørende for å sikre vekst og innovasjon i næringslivet.

IEU foregår det en betydelig satsing på tiltak som kan bidra til mer effektiv transport, og som kan redusere transportens miljøulemp. Våre nordiske naboer har over lang tid oppfattet samferdsel som vekstfremmende investeringer og utvikler tiltak som overfører transport fra vei til bane eller sjø. Dersom Norge ikke erkjenner de utfordringer som vil komme, vil ikke bare norsk næringsliv tape konkurranseevne – vi vil også bli en sinke på miljøfronten.

Den nye norske samferdselsstrategien må bidra til å redusere usikkerhet i alle ledd i transportkjeden gjennom å øke regulariteten og bedre forutsigbarheten for næringslivets transportere. Dette krever både økte investeringer, men også økt samhandling. Tiltak må først og fremst gjennomføres innenfor offentlig infrastruktur, men også innen næringens IKT-løsninger/logistikksystemer. Strategien innebærer med andre ord handlinger både fra det offentlige og fra næringslivet selv.

De tyngste løftene må gjøres i løpet av de neste 20 årene og fortrinnsvis tidlig i perioden. Handlingsrommet er nå. Dagens standard på store deler av veinettet og jernbanenettet er under enhver kritikk. Utbygging av infrastruktur innebærer besparelser og økt verdiskaping for næringsliv og samfunnet som helhet. Dette er viktig for landets utvikling i senere generasjoner. Statens inntekter fra oljevirksomheten i denne perioden vil fortsatt være høye, men fallende, samtidig som forpliktelsene overfor en voksende eldre befolkning vil øke betydelig. Vi kan ikke risikere at vi om 20 år har lave oljeinntekter, høye utgifter til pensjoner og et næringsliv med dårlig konkurranseevne.

Økt samordning og helhetlig planlegging

Samferdselsplanleggingen i Norge har over lang tid vært preget av sektortenkning. Arbeidet med NTP 2010–2019 viser en vilje til økt samordning mellom etatene. Det er imidlertid viktig at denne samordningen blir reell, og gjennomføres på nasjonalt og regionalt nivå. Eksempelene i dette dokumentet viser hva man kan vinne ved koordinert gjennomføring av tiltak på vei, bane og havn.

NHOs FORSLAG TIL HANDLINGSPLAN - 9 SATSINGSOMRÅDER

1. Ny organisering for bedre samordning

Tiltak som ikke vil koste mye, og som vil gi betydelig nytte for brukerne av transportsystemet, er en bedre organisering av de offentlige etatene slik at samordning og helhetlige løsninger kan gjennomføres.

For å sikre godstransporten alternative transportvalg og best mulig tilbud, må planlegging og gjennomføring av tiltak i mye større grad koordineres mellom Avinor, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, de kommunale havneforetakene og plan- og reguleringsmyndighetene.

Ansvar for havneplanleggingen må legges til Samferdselsdepartementet for å sikre bedre samordning av intermodale logistikknutepunkt, her under rasjonell terminalutforming, gode arealplaner og effektive vei- og banetilknøyninger.

Jernbaneverkets plankompetanse må styrkes gjennom rekruttering og oppbygging av planseksjonen etter modell fra Statens vegvesen.

NTP har ikke et godt nok planleggingsorgan. Koordineringen av sektorplanene skjer gjennom ulike prosjektgrupper og fremstår ikke som helhetlig. NHO mener det bør opprettes en egen planenhet for NTP direkte under Samferdselsdepartementet, som sikrer en samordnet nasjonal samferdselsstrategi.

2. Økte investeringer i stamnett

Det samlede investeringsbehov i stamnettutredningene er beregnet til nær 400 milliarder kroner. Med dagens investeringsrammer vil det ta minst 50 år å gjennomføre tiltakene som transportetatene beskriver.

NHO mener at tiltakene må gjennomføres på 20 år. Dette, samt ekstra investeringer i tiltak på jernbane og en sikring av stamveitilknytning til de viktigste havnene, innebærer at de gjennomsnittlige årlige investeringene til stamnett blir på 20 milliarder kroner. Dette utgjør mer enn en dobling av det årlige investeringsnivået til det nasjonale stamnett i forhold til dagens bevilgninger.

3. Prioritert satsing på stamveier og tilførselveier

Statens vegvesens stamveitredning illustrerer det enorme etterslepet i veiinvesteringer i Norge. NHO mener Vegvesenets anbefaling, som indikerer at man prioriterer oppgradering av lavtrafikkerte veier til minstestandard og derved må nedprioritere stamveier/viktige regionale forbindelser,

viser at dagens investeringsramme er altfor lav. Det bør være en selvfølge at trafikksikkerheten sikres og at stamveinettet har en minstestandard etter dagens veinormaler. Samtidig må ikke en nødvendig standardheving av et forsømt eksisterende veinett gå utover etableringen av nye veiforbindelser som kan ha stor betydning for regional utvikling, fremkommelighet og miljø.

De årlige bevilgningene til investeringer i stamveinettet må derfor økes slik at tiltakene i Vegvesenets behovsoversikt kan gjennomføres på 20 år. Innenfor dette tidsrommet anbefaler NHO at Vegvesenets strategi om prioritering av ”**viktigste veier**” gjennomføres i første tiårsperiode, jf. figur 1. Det inkluderer **E18, E6, E39, E16 og Rv7/-52**.



Figur 1 NHOs anbefalinger for vei.

I tillegg mener NHO at **E136** mellom Ålesund og Dombås, **E134** over Haukeli og **Rv3** (med videreføring av breddeutvidelse) gjennom Østerdalen er så viktige for langtransport av gods at også disse bør prioriteres innenfor første tiårsperiode. Det må videre arbeides aktivt for bedre veier og bedre kollektivtransport som binder sammen større omland rundt byer og tettsteder. Dette er nødvendig for at regionene skal kunne holde på sine innbyggere og dermed skaffe næringslivet kvalifisert arbeidskraft. NHO vil presisere at samferdselstiltak vil ha størst effekt dersom de etableres i områder hvorav minst ett område har et stort dynamisk arbeidsmarked.

NHO vil understreke at en satsing på de viktigste stamveiene også innebærer bedre tilrettelegging for busstransport. For mange vil tog ikke være noe alternativ for lange personreiser, og en satsing på bedre veier til distriktene vil legge grunnlaget for bedre fremkommelighet, forutsigbarhet og sikkerhet i ekspressbusstilbudet.

4. Økt investering må etterfølges av vedlikeholdsbudsjetter

Vedlikeholdsbehovet for nye veier er lavere enn for gamle

veier. Investeringer i nyanlegg vil derfor redusere vedlikeholdsbehovet per meter vei. Samtidig er det i dag et stort etterslep i vedlikehold av stamveiene. NHO mener det er helt urimelig å sette vedlikeholdsbehov opp mot investeringsbehov, begge deler må prioriteres.

5. Økt satsing på jernbane - gods-transporter på lengre strekninger og persontrafikk i byene

NHO støtter Jernbaneverkets anbefalte strategi om prioritering av tiltak for persontransport med tog rundt de største byene. Busstransport vil være et godt og langt rimeligere alternativ på jernbanestrekninger med lavt belegg. Vi mener Jernbaneverkets tiltak må gjennomføres de neste 20 år, jf. figur 2. Jernbanens markedsgrunnlag og konkurransevne bør styrkes gjennom forpliktende samordnet areal- og transportplanlegging rundt byregionene,



Figur 2 Utbygging av jernbanen - NHOs tilleggsforslag.

med tiltak som samling av arealintensiv næring og boliger rundt stasjonene og innfartsparkering.

For å få en betydelig overføring av gods fra vei til bane er det helt avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarheten for godstransport på bane. Jernbanen er først og fremst konkurransedyktig for godstransport på lengre strekninger. Dette tilsier at myndighetene bør satse på økt kapasitet og fremføringshastighet på de lengste banestrekningene, med en mye tydeligere prioritering av godstransporten og ikke minst tiltak som øker punktligheten.

NHO mener det bør åpnes for en diskusjon om å lage et eget godsbanenett innenfor eksisterende nett, og at det bør diskuteres om enkelte baner kun skal operere godstransport.

NHO mener for øvrig at Jernbaneverkets godstransportstrategi i altfor liten grad følges av konkrete tiltak for å nå målsettingen om en tredobling i godstransport på bane og ser blant annet behov for:

- Utvikling av intermodale logistikknutepunkt ved byene, med gode tilknytningspunkter og helhetlige planer.
- Økt kapasitet på banenettet gjennom flere og lengre kryssningsspor på konkrete strekninger.
- I påvente av ny infrastrukturkapasitet på jernbanen kan persontogtilbudet erstattes med busser på strekninger med overkapasitet. Dette gir rom for økt kapasitet for godstrafikk på jernbanen.

I tillegg til Jernbaneverkets forslag mener NHO det er behov for følgende tiltak:

Sørlandsbanens vestre del: Kristiansand–Ganddal, nye og forlengede kryssningsspor.

- **Bergsbanen:** Nedre del av Gjøvikbanen. Flere kryssningsspor på strekningen Roa¹–Voss. Prioritering av gods på lokalstrekningen Voss–Bergen.
- **Hovedbanen og Dovrebanen:** Prioritering av gods på strekningen Lillestrøm–Kløfta. Utvidelse av kryssningsspor på Frogner. Forlenge Molykkja og Strandlykkja. Flaskehalsutbedringer Hamar–Eidsvoll. Kryssningsspor på Dovreplatået.
- **Nordlandsbanen:** Dunderlandsdalen og Saltfjellet. Forserjing av fjernstyringsprosjektet og to ekstra kryssningsspor vil øke kapasiteten på hele strekningen.
- **Kongsvingerbanen:** Sporforlengelse til Lillestrøm og kapasitetsøkning Årnes.
- **Banverket:** Arctic Rail Express (ARE-toget) må sikres høy kvalitet og bedre forutsigbarhet.
- **Østfoldbanen:** Flaskehals på flere steder på strekningen Alnabru–Halden.

6. Utvikling av et samordnet samferdselsnett med intermodale logistikknutepunkt

Globale og lokale miljøutfordringer krever effektive og helhetlige transportløsninger. Manglende samordning av infrastrukturplanlegging av vei, jernbane og havn bidrar

til å gi kostbare og dårlige transportløsninger. Både myndighetene og næringslivet påpeker stadig ønsket om å overføre gods fra vei til sjø og bane ved blant annet å legge til rette for et intermodalt transportsystem. Dette krever økt koordinering rundt og investeringer i logistikknutepunkt.

Helhetlig gjennomføring av tiltak vil øke effektiviteten i knutepunktene og redusere kostnadene for næringslivet. Stavangerområdet er et godt eksempel hvor forholdene ligger til rette for et effektivt samspill mellom de fire transportsektorene. E39, Risavika havn, Ganddal godsterminal og Sola flyplass ligger alle innenfor et geografisk område på noen få kilometer. En strategisk satsing på en sammenkopling av disse vil kunne innebære en betydelig effektivisering av transportinfrastrukturen for hele regionen.

Det er avgjørende for utviklingen av nasjonale transportknutepunkt at viktige havner får stamvei- og jernbanetilknytning. Samferdselsmyndighetene foreslår at stamnetthavner skal ha stamveitilknytning av brukbar standard innen utgangen av inneværende NTP-periode. Det foreslås imidlertid ikke utbygging av nye eller forbedrede tilknytninger mellom jernbane og havner.

Etablering av vannveis motorveier i EU-prosjektet "Motorway of the Sea" har som formål å styrke sjøtransporten og overføre gods fra vei til sjø og intermodal transport. EU gir i denne forbindelse 30 pst. støtte til utbygging av havner og tilførselsveier/-baner for utvikling av funksjonelle logistikknutepunkt. Det forutsettes at prosjektene kan påvise at gods overføres fra vei til jernbane. En tilsvarende støtte til norske infrastruktur- og logistikknutepunkt som det EU yter til sine medlemsstater i "Motorway of the Sea"-programmet er viktig for å forhindre konkurransevridning.

Følgende logistikknutepunkt må prioriteres for utvikling og sikres tilknytning til stamnettet: **Oslo/Alnabru godster-**

¹ Roa stasjon er en forgreiningsstasjon som binder Gjøvikbanen og Bergensbanen.



Figur 3 Intermodale logistikknutepunkt som bør prioriteres.

minal, Drammen, Gardermoen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim/Trøndelagsterminalen, Åndalsnes, Bodø og Narvik, jf. figur 3.

7. Videreutvikling av regional flyplasstruktur og tilbringersystem

Luftfart er et sentralt virkemiddel for å redusere avstandsløpene i Norge. Norge har i dag et godt utbygd luftfartssystem med et landsdekkende rute- og flyplassnett. Den regionale flyplasstrukturen bør i prinsippet opprettholdes, men må videreutvikles i samordning med tiltak for vei og bane. Det må være åpent for en konsolidering rundt færre flyplasser dersom vei og banenett gir betydelig bedre tilgjengelighet i regionene.

Samtidig må det utvikles bedre tilbringer tjenester til flyplassene i Stavanger og Bergen. Oslo Lufthavn (OSL) på Gardermoen har betydning for hele landet. Kapasiteten på hovedflyplassen gir føringer for det samlede rutetilbudet. Det er derfor helt nødvendig at det sikres arealer for utvikling av en tredje rullebane på Gardermoen, slik at OSL kan ta fremtidig vekst og sikre et fortsatt robust rutetilbud.

8. Styrke byenes robusthet - helhetlige og samordnede tiltak i kollektivtrafikken

Det må etableres forpliktende samarbeid om utvikling av transportsystemene rundt de store byene. NHO vil understreke behovet for en samordnet planlegging av transportsystemene i de største byene. Kollektivtransporten må ses i sammenheng med både miljø og fremkommelighet. Transportplanene for byområdet Nord-Jæren og Oslopakke 3 er gode eksempler på samlede planer, der det tilrettelegges for satsing på både vei og kollektivtransport. Erfaringer fra disse arbeidene bør danne grunnlag for lignende samarbeid i andre større byer.

En satsing på kollektivtransport og baneutbygging i byene vil ha flere fordeler for næringslivet:

- Bolig- og arbeidsmarkedsregionen utvides og øker tilgangen til kompetanse.
- Fremkommeligheten for varetransporten som leveres i regionen forbedres.
- Fremkommeligheten for godstransport i transitt på veinettet forbedres.
- Kapasiteten for transport av gods på bane økes.
- Fleksibiliteten øker, og det blir flere alternativer til biltransport.
- Utviklingen bidrar til bedre bymiljøer og økt livskvalitet, som igjen vil tiltrekke seg kompetanse.

9. Nye finansieringsløsninger for forsering og rasjonell gjennomføring av investeringsplaner

Investeringsbehovet som er skissert foran, medfører at de årlige rammene for samferdselstiltak mer enn dobles, og at denne satsingen pågår hvert år i de neste 20 årene. Dette er fortsatt forsvarlig bruk innenfor handlingsregelen særskilt fordi samferdsel er ett av tre satsingsområder som skal sikre fortsatt økonomisk vekst i årene fremover.

Utbyggingen av store innlandsanlegg i oljeindustrien viser at økonomen tåler mer enn mange har trodd. Siden store anleggsprosjekter nå fases ut samtidig som vi har stor deltagelse fra utenlandske aktører, ventes det tilgjengelig kapasitet i anleggssektoren. Det bør derfor være rom for å øke bevilgningene til lønnsomme samferdselsprosjekter.

Økonomiske modeller behandler bygg og anlegg som ett og samme marked, mens det i realiteten er store ulikheter. Et skille mellom bransjene vil gi et bedre beslutningsgrunnlag for samferdselsinvesteringene.

Det økte investeringsomfanget innebærer imidlertid at alternative finansieringsløsninger må vurderes, ikke minst for å sikre faktisk forsering og gjennomføring av en rekke omfattende tiltak.

Det er en svakhet ved NTP at det, tross en tiårs planhorisont, ikke er noen forpliktende finansiering knyttet til tiltakene. Transportsektoren blir dermed prisgitt Stortin-

gets årlige budsjettbehandlinger, hvor resultatet ofte er at bevilgningene blir lavere enn foreslått. Dette har vært tilfelle i inneværende planperiode, og gapet mellom vedtatte planer og faktisk gjennomføring av tiltak har økt år for år, bortsett fra i 2007.

NHO mener det derfor må legges til rette for mer forpliktende og forutsigbare finansieringsformer, som sikrer gjennomføring av langsiktige infrastrukturtiltak.

NHO mener veiprising er et virkemiddel som både bør brukes som trafikkregulerende virkemiddel i byene, et viktig miljøtiltak og som grunnlag for finansiering av samferdselstiltak. NHO vil understreke at veiprising må forankres lokalt. En ambisjon om at flere personer skal sette igjen bilen må ikke medføre at næringslivets tilgang til arbeidskraft reduseres. En forutsetning for å øke avgiftene for bilreiser i byene er derfor at det utvikles gode alternative tilbud innen kollektivtransport og gang-/sykkelløsninger.

Erfaringer fra offentlig privat samarbeid (OPS) i andre land for gjennomføring av større infrastrukturtiltak tilsier at denne typen organisering gir store budsjettmessige besparelser, raskere gjennomføring og et forpliktende vedlikehold. Medlemslandene i EU oppfordres til å etablere ulike former for prosjektfinansiering for å sikre en hurtigst mulig ferdigstilling av de transeuropeiske transportkorridorene. Dette blir sett på som avgjørende for å sikre Europas konkurransevne. Norge bør delta aktivt i dette arbeidet. NHO mener videre at de positive erfaringene knyttet til forsøk med OPS på tre veistrekninger i Norge tilsier at denne finansieringsformen bør videreføres.

2. BAKGRUNN OG MÅL

2.1 MÅL – ET KONKURRANSEDYKTIG NÆRINGSLIV

Transport er grunnleggende for konkurranseevnen

En bedre logistikkmessig håndtering av godstransporten påvirker bedrifters konkurranseevne og lønnsomhet på tre måter:

1. gjennom reduserte kostnader,
2. gjennom økte inntekter,
3. ved at det bindes mindre kapital (Industriens logistikk, 2003).

Samferdselssektorens betydning for verdiskaping og konkurranseevne omhandler imidlertid mye mer enn logistikk innen produksjon og varelevering. Transportens betydning for næringslivets konkurranseevne er mangesidig. Transport er en integrert del av enhver virksomhet, og næringslivets transporter består av mer enn forflytning av gods. Næringslivets transportbehov består av:

- Transport av varer og tjenester:
 - Betjening av norske markeder med norske og importerte varer og tjenester.
 - Eksport av norske varer og tjenester.
 - Tilførsel av råvarer fra inn- og utland.
- Transport av personer:
 - Til og fra arbeid, tilgang på kompetanse.
 - I arbeid, mulighet for markedskontakt gjennom forretningsreiser.
 - Til reiselivsdestinasjoner, tilgjengelighet for turister fra inn- og utland.

Lave kostnader knyttet til transport av gods er bare *en* indikator på et effektivt transportnett. Andre indikatorer på effektivt transportsystem for næringslivet er:

- sikkerhet,
- tilgjengelighet,
- forutsigbarhet,
- fremkommelighet,
- fleksibilitet.

Konkurransedyktig også i fremtiden

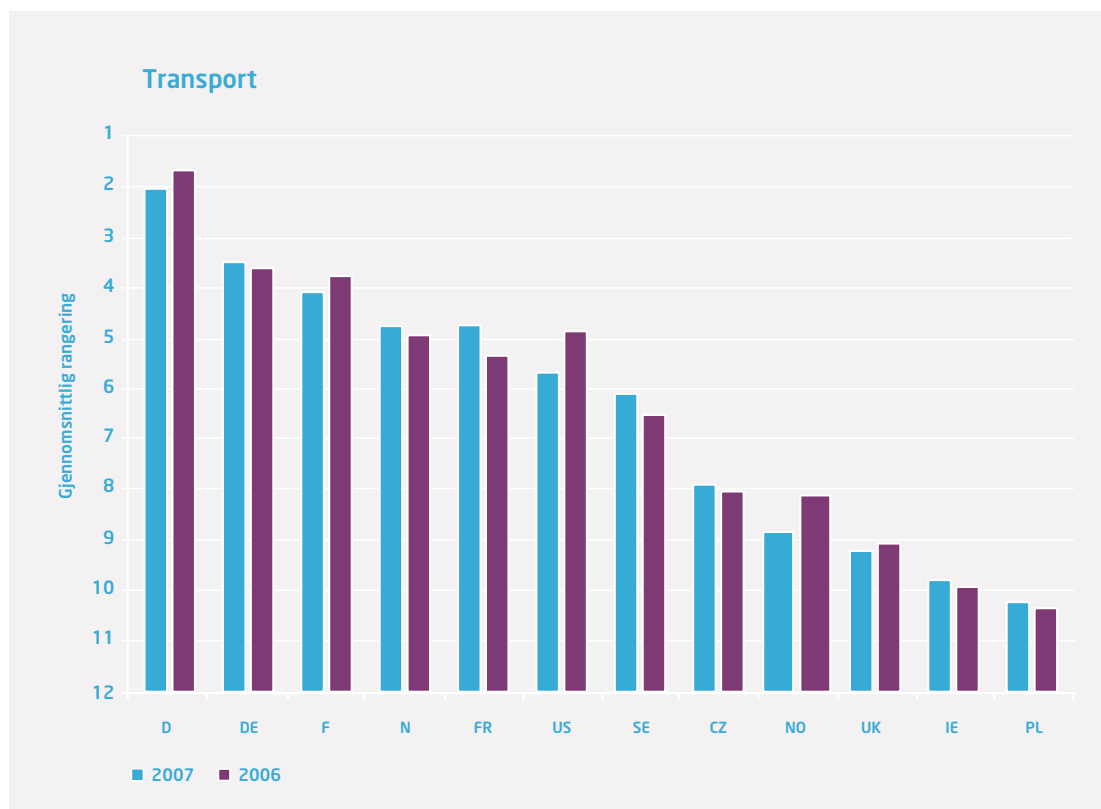
Globaliseringen av økonomien virker inn på næringslivets strukturer på en måte som i økende grad stykker opp produksjonskjedene ettersom ulike land og regioner spesialisere seg.

Norge konkurrerer i dag som råvareprodusent og med høyteknologisk kompetanse innen produktutvikling og rådgivning, men legger i større grad arbeidsintensiv produksjon til land med lavere lønnskostnader. I dag er det totalt sett mer å spare på å stykke opp produksjonen over landegrensene, på tross av at det medfører lange transportetapper i produksjonskjeden.

Eksportrettet næring går også godt i Norge i dag, på tross av avstandene til markedene. Samtidig fører denne utviklingen til at transport er en stadig større komponent i den totale verdikjeden med utvikling, produksjon og salg av varer og tjenester.

Norge har en avstandsulempe² i forhold til andre land fordi vi er lokalisert i periferien av Europa, er et langstrakt land og har spredt bosetting. Derfor er det spesielt viktig at rammebetingelsene for transport er best mulig. Dette vil forebygge uønskede endringer på grunn av ikke-påvirkelige drivkrefter som global konkurranse, klimaendringer og internasjonale politiske avtaler.

² Begrepet avstandsulempe omtales nærmere i kapittel 5.



Figur 2.1 Næringslivslederes rangering av land etter rammebetingelser for transport (NHOs Konkurrenceevnebarometer, 2007).

Norge har mye å ta igjen

NHO overvåker rammebetingelsene for næringslivet i Norge og sammenligner disse med andre europeiske land. Basert på indikatorer for økonomisk vekst viser NHOs Konkurrenceevnebarometer for 2007 hvordan Norge rangeres når det gjelder lokaliseringssted for næringslivet. Figur 2.1 viser at Norge rangeres lavt når det gjelder næringslivslederes rangering av land etter rammebetingelser for transport, bak både Danmark, Sverige og Finland.

2.2 ENIGHET OM OVERORDNEDE FØRINGER

Effektive transportløsninger er viktig for hele samfunnet

Et godt utviklet samferdselsnett, som sikrer effektiv transport, er viktig for næringslivet og har stor betydning for å opprettholde og videreutvikle det norske velferdssamfunnet. Effektive transport- og logistikk-løsninger sikrer forutsigbar leveranse av varer, økt tilgang til markeder for varer og tjenester og økt tilgang til kompetanse og arbeidskraft for bedriftene.

Samferdselssektoren kan bidra til vekst og verdiskaping i det norske samfunnet ved etablering av helhetlige strategier, som sikrer regional utvikling, gode bomiljø og attraktive områder for lokalisering av næringsvirksomhet.

I Soria Moria-erklæringen blir det fremholdt følgende:

”Regjeringen vil skape en positiv utvikling i hele landet og vil derfor øke satsingen på samferdsel. Hovedmålene i samferdselspolitikken skal være økt trafiksikkerhet, en mer miljøvennlig transport, regional utvikling og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for hele landet. Samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse. Det offentlige har ansvar for at det er et godt og moderne kommunikasjonsnett i hele landet. Dette stiller krav til en variert satsning og en differensiert samferdselspolitikk der de ulike delene av samferdselssektoren sees i sammenheng.[...].

Næringsrettet distriktpolitikk sikrer en differensiert økonomi

Norges geografiske struktur og byggeomønster gir både fordeler og ulemper for næringsliv og økonomi. En aktiv distriktpolitikk har bidratt til å opprettholde levedyktige samfunn i nær-

het til råvarer og naturressurser samt hvor lokal konkurransedyktig kompetanse nyttiggjøres.

Distriktpolitikken er grunnleggende rammevilkår for norsk næringsliv. En fortsatt differensiert økonomi forutsetter en styrket utvikling av sentrale og regionale klynger av næringsvirksomhet. Det er viktig å ivareta det konkurransemessige fortrinn som ligger i kompetanse som erverves og videreføres i etablerte næringsmiljøer i distriktene. For å sikre tilgjengelighet og markedsadgang for de mer perifert lokaliserte næringene, kreves en betydelig satsing på infrastruktur.

Behov for en helhetlig politikk

NHO representerer ulike næringer over hele landet. Behov og utfordringer knyttet til samferdsel vil variere mellom distrikter, byområder og næringer. Det er enighet om at følgende behov må dekkes i årene fremover:

- Behov for økt satsing på samferdsel for å redusere Norges geografiske ulemper.
- Behov for å styrke storbyenes robusthet.
- Behov for fremkommelighet og forutsigbarhet i transportsystemet.
- Behov for samordning mellom sektorer.
- Behov for å prioritere de mest nyttige tiltak.

Næringslivets behov for transportløsninger må ses i lys av samfunnets øvrige politiske føringer og rammebetingelser. Distriktpolitikken, klimapolitikken og miljøpolitikken legger føringer for næringspolitikken og samferdselspolitikken.

NHO mener klima- og miljøutfordringene stiller krav til en helhetlig og langsiktig politikk. Konsistente og samordnede klima- og miljøtiltak (både fysiske og organisatoriske) i transportsektoren vil kunne gi de beste løsningene på området. En samordnet politikk er også viktig siden virkningene av tiltakene ikke vil komme før på sikt.

Det er viktig å fremheve løsninger som hele samfunnet er tjent med og som sikrer:

1. en bærekraftig samfunnsutvikling,
2. konkurransedyktige regioner,
3. levedyktige distrikter.

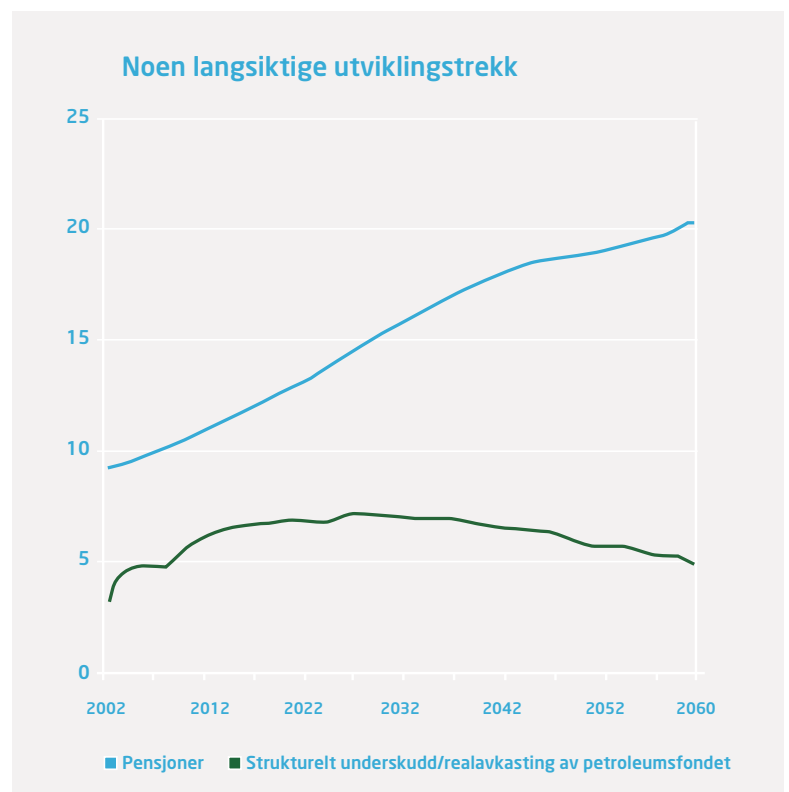
2.3 HANDLINGSROMMET ER NÅ

For å fordele inntektene fra petroleumssektoren over tid, ble den såkalte handlingsregelen om hvor mye av realavkastningen som kan brukes, opprettet av regjeringen Stoltenberg I. Følgende ble formulert vedrørende bruken av inntektene:

”Lavere skatter og avgifter kan gi næringslivet bedre arbeidsvilkår, slik at konkurranseevnen styrkes. Tilsvarende vil tiltak for en bedret infrastruktur, samt tiltak for å bringe fram ny kunnskap gjennom forskning og utvikling, bidra til

å styrke vekstevnen. Styrket vekstevne og høyere arbeidstilbud vil i seg selv trygge grunnlaget for de offentlige velferdsordningene.” (Finansdepartementet, 2001).

Dette viser at infrastruktur burde være et prioritert område for norske myndigheter. Kontantstrømmen fra petroleumsvirksomheten varer ikke evig. Parallelt med at petroleumsinntektene går ned, eldes befolkningen. Folketrygdens utgifter til alders- og uførepensjon som andel av BNP for Fastlands-Norge vil øke fra om lag 10 prosent i dag til om lag 20 prosent i 2060. Samtidig øker avkastningen av petroleumsfondet som andel av BNP svakt fra dagens nivå frem til omkring 2020, før den flater ut og gradvis faller ned mot dagens nivå igjen i 2060. Dette skjer samtidig som kontantstrømmen fra petroleumssektoren faller (jf. figur 2.2). Figuren illustrerer at handlingsrommet for bruk av offentlige midler til andre formål enn pensjoner reduseres gradvis hvert år.



Figur 2.2 Folketrygdens utgifter til alders- og uførepensjon og disponible petroleumsinntekter etter handlingsregelen i prosent av BNP for Fastlands-Norge (Finansdepartementet, 2005).

Det er viktig å utnytte de gode tidene nå til å investere i infrastruktur. En satsing på infrastruktur vil gjøre næringslivet og samfunnet i stand til å øke verdiskapingen i fremtiden. Dette gir større verdier å fordele i neste omgang. Ambisjonsnivået på samferdselsområdet bør derfor økes vesentlig i kommende NTP-periode.

2.4 FORMÅL MED ET SAMFERDSELSPOLITISK DOKUMENT

Innspill til offentlige planer - grunnlag for egen tilpasning

Samferdselsplanlegging i Norge er komplekst organisert. Arbeidet med NTP, som danner grunnlag for investeringer i den samlede statlige infrastruktur for vei-, jernbane-, luft- og sjøtransport, rulleres hvert fjerde år. De tre statlige transportetatene (Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen) og Avinor AS utarbeider egne forslag til strategier og tverrsektorielle planer.

Investeringer i samferdselssektoren er en vesentlig forutsetning for næringslivets konkurransevne i Norge. NHO ønsker å bidra konstruktivt i arbeidet med norsk samferdselspolitikk generelt og NTP spesielt. NHOs samferdselspolitiske dokument representerer organisasjonens helhetlige politikk på området. Dokumentet danner grunnlag for innspill til statlige samferdselsmyndigheter og våre egne handlinger.

Behov for forutsigbarhet og langsiktighet

Innovasjon og tilpasningsevne kjennetegner et dynamisk næringsliv. NHO legger til grunn at statlige myndigheter til enhver tid skaper langsiktige og forutsigbare rammebetingelser for næringslivet, *samtidig* som det utøves en fleksibel politikk og ageres raskt når eksterne krefter som internasjonale og globale konkurranseforhold endres.

Hensikten med dette dokumentet er å stadfeste strategier, tiltak og satsingsområder i samferdselssektoren som har betydning for næringslivets konkurransevne. NHOs oppgave i denne sammenheng er todelt:

1. Å bidra til å øke kunnskapen om sammenhengen mellom transport og konkurransevne.
2. Å påvirke myndighetene til å skape samferdselspolitiske rammebetingelser som bidrar til vekst og verdiskaping i næringslivet over hele landet.

Dokumentets hovedfokus er vedlikehold og utbygging av stamnettet i Norge. Dokumentet er derfor først og fremst NHOs innspill til NTP for 2010–2019. Tema som avgiftspolitik, organisering/eierskap av havner, lufthavner og terminaler, post og telekommunikasjon eller norske myndigheters påvirkningsarbeid overfor EU drøftes ikke nærmere i dokumentet. Disse temaene er også viktige, og NHO ar-

beider fortløpende med alle elementer innen samferdselssektoren som har betydning for næringslivets konkurransevne.

NHO har ikke hatt til hensikt å utvikle egen forskning eller samfunnsøkonomiske utredninger om temaet næringslivets transport. Det foreligger en rekke utredninger og forskningsrapporter som belyser transportens betydning for økonomien. Vegdirektoratet har nylig tatt initiativ til et utvidet forskningsprogram som skal dekke relevant kunnskapsmangel om næringslivets transport.

Dokumentets metode er først og fremst å sammenstille kjent kunnskap, og kommentere eventuell kunnskapsmangel om generelle sammenhenger mellom transport og konkurransevne. For å illustrere transportens betydning for næringslivet, trekkes det frem eksempler fra enkeltbedrifter/-næringer. Disse illustrerer det norske næringslivets mange og ulike behov samt virkninger av enkelttiltak og helhetlige planer. I tillegg drøftes eksempler som illustrerer organisering og investeringsmodeller.

3. FØRINGER, DRIVKREFTER OG UTVIKLINGSTREKK

3.1 GLOBALISERING

Vi er inne i en dynamisk fase av globaliseringen, drevet frem av til dels sammenfallende politiske, økonomiske og teknologiske endringer. Handel og samhandling mellom mennesker har til alle tider medført transport. Industrialisering og teknologisk utvikling øker imidlertid rekkevidden, hastigheten og kvaliteten på transporten og skaper grunnlag for økt global samhandling.

Globaliseringen preger hele verdenssamfunnet og omfatter politikk, økonomi, teknologi, miljø, naturressurser, befolkning, demografi, mobilitet og migrasjon. Globaliseringen er i dag den viktigste overgripende endringskraft i samfunnet. For næringslivets konkurransevne har globaliseringen særlig betydning gjennom tre elementer:

- Globalisering av markedene for kjøp og salg av varer og tjenester.
- Globalisering/optimalisering av produksjonsleddene.
- Mobilitet i arbeidsstyrken og globalisering av jakten på talenter.

Globaliseringen medfører både muligheter og utfordringer. Ved frihandel og åpen konkurranse blir marginene stadig mindre. Fordelene ved å produsere varer i lavkostland veies opp mot kostnaden med lengre transport. Varer som tidligere ble produsert nær sluttmarkedene importeres nå ofte fra land som ligger på den andre siden av kloden.

Deling av kunnskap og teknologi samt samkjøring av utdanningssystemer reduserer beskyttende barrierer og gjør at alle må forbedre seg for å skape et konkurransefortrinn.

3.2 TRANSPORT SOM EN DEL AV VERDIKJEDEN

Verdikjedetankegangen medfører at avveiningen mellom transport og produksjon nå skjer for hvert element i produksjonskjeden. Elementer produseres der de bidrar til høyest mulig lønnsomhet i den totale verdikjeden. Kostnader ved lagerhold inngår i det samme regnskapet, og veies på samme måte opp mot kostnader knyttet til tilpasset transport direkte fra produksjon til sluttkunde.

Verdikjedetankegangen er for øvrig viktig fordi transport altfor ofte blir sett på som et kostnadselement. I moderne logistikk vil transport dels fungere som lager, og bidra til reduserte kostnader til lagring i transportkjeden. Det er også en trend at det foregår videre bearbeidelse av produkter i logistikk-knutepunkt.

Verdikjedetankegangen gjelder også innenfor kunnskapsnæringen. Teknologisk utvikling gjør at tjenesteytende næringer i Europa og Nord-Amerika kan opprette "back-office"-kontorer med kunnskapsekspertise og rådgivere i blant annet Asia og Øst-Europa.

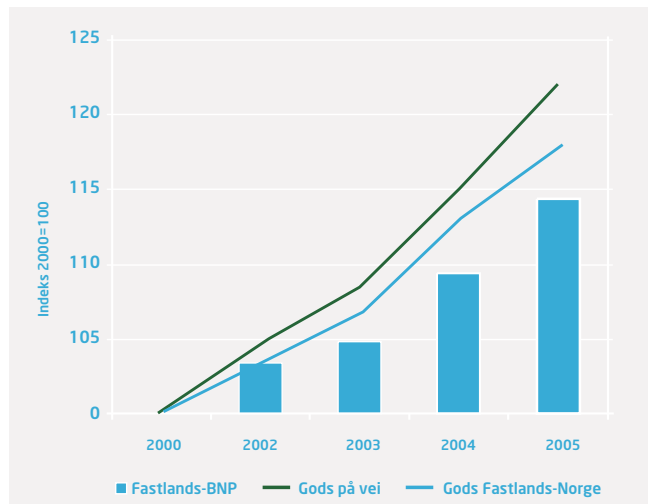
Fallende kostnader - økt transport

Effektivisering i transportsektoren har over flere år gitt reduserte kostnader knyttet til transport av varer og tjenester. Ifølge TØI har transportkostnadene vist en avtagende trend (i faste priser) og utgjorde om lag 7 prosent av næringslivets samlede produksjonskostnader i 2004 i Norge (TØIs rapport 756/2004).

Den gjennomsnittlige reduksjonen i transportkostnader kommer blant annet som følge av høyere verdi på godset som sendes, redusert forhold mellom vekst og volum (tyngre forsendelser) og effektivisering gjennom fremvekst av store containerskip for langtransport.

Konsekvensen av verdikjedetankegang og, relativt sett, fallende transportkostnader har vært at transportomfanget

har økt betydelig. Figur 3.1 viser hvordan godstransporten i Norge har økt mye raskere enn BNP for perioden 2000–2005.



Figur 3.1 Utvikling i godstransportmengder sammenlignet med utvikling i BNP for perioden 2000–2005 (SSB).

TØIs empiri fra 2004 viser et gjennomsnittsbilde for norsk næringsliv. For enkelte bransjer vil transportkostnaden alltid være en stor del av bedriftenes kostnader.

Godstransportens økende betydning i verdikjeden, og den påfølgende veksten i transportarbeidet stiller oss overfor følgende utfordringer fremover:

- Økning i transportarbeidet gir negative effekter på miljøet.
- Internasjonal transport bærer ikke sine miljøkostnader.
- Økt transportomfang gir økt følsomhet i verdikjeden for endringer i rammebetingelser. Mindre økninger i drivstoffpriser eller mindre flaskehals i infrastrukturen, vil kunne gi store utslag på lønnsomheten.
- Større risiko for å tape i konkurransen for bedrifter som er lokalisert langt fra markedene dersom rammebetingelsene endres i negativ retning.

Kapasitetskrise i transportsektoren øker prisene igjen

Prisene for godstransporttjenester økte i 2006 som følge av markedsmessige korrigeringer på grunn av kapasitetsmangel i bransjen. Denne utviklingen har fortsatt i 2007. Prisene på godstransport på vei økte med 2,3 prosent i første kvartal i 2007, jf. figur 3.2. Dette er den største kvartalsvise prisveksten som er registrert siden opprettelsen av indeksen.

Kapasitetskrisen har flere årsaker og skyldes særlig:

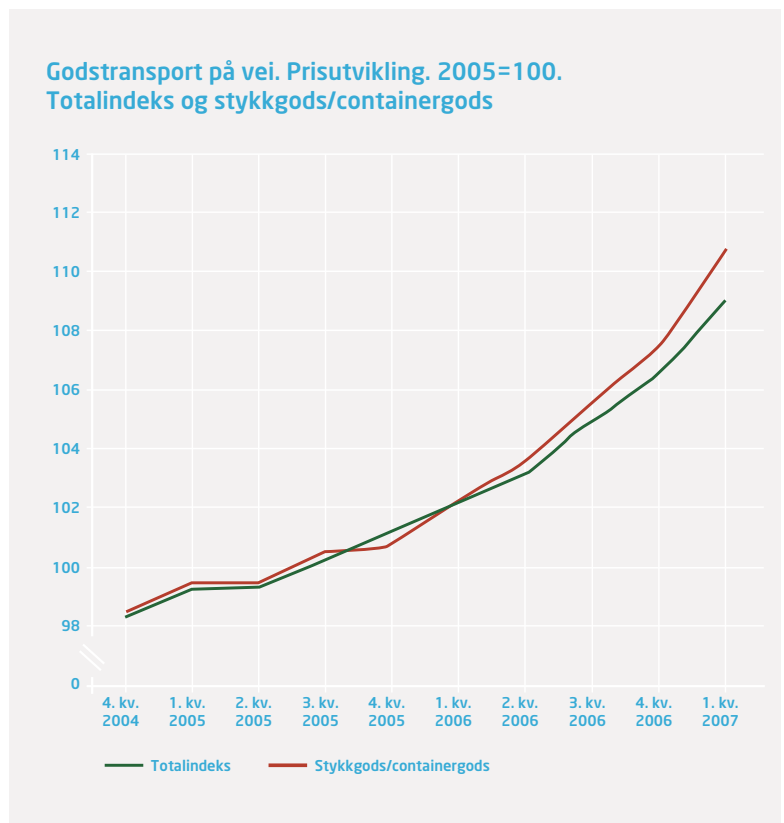
- Forbruksveksten i Norge som siden 2000 har vært på over 30 prosent.
- Generell mangel på arbeidskraft i Norge, som gjør det vanskelig for transportnæringen å få kvalifiserte sjåførere.
- Generell mangel på sjåførere i Norden og Europa.

- Strukturelle årsaker knyttet til globalisering av produksjon og markeder med påfølgende økt transportbehov.
- Sentralisering av lagre med påfølgende transportøkning.

Økt behov for fleksibilitet og forutsigbarhet i transportsystemet

Behovet for å ha en fleksibel beholdning av varer, og lett kunne tilpasse seg endringer i etterspørselen spiller en viktig rolle i reduksjonen av lagervarer. Varer må leveres på et tidspunkt som optimaliserer nytte/kostforholdet i hele verdikjeden, balanserer krav til levering med optimaliserte produktionsrutiner og minimaliserer kostnadene til lager og transport.

Behovet for å optimalisere leddene i logistikkjeden stiller store krav til fleksibilitet i transportsystemet. Transportsystemets evne til fleksibel og forutsigbar leveranse av varer og tjenester er like viktig som de direkte kostnadene som knytter seg til blant



Figur 3.2 Prisutvikling godstransport på vei (SSB).

annet transportlengde og drivstoff. Logistikkens ”sju rette” illustrerer at kostnadssiden kun er ett av flere forhold som logistikken skal ivareta hensynet til (TF ”Industriens logistikk”, 2003):

1. rett produkt,
2. rett mengde,
3. rett tilstand,
4. rett tid,
5. rett sted,
6. rett kunde,
7. rett kostnad.

Konsolidering og internasjonalisering i transportnæringen

En bakenforliggende årsak til at transportleddet er effektivisert de senere år er bedriftenes outsourcing av logistikk-tjenestene til profesjonelle samlaster. Samlasterne har klare stordriftsfordeler og insentiver til effektivisering som følge av konkurransen. Økt containertransport har vært en viktig årsak til fremveksten av samlasterne. Økt containertransport er en direkte effekt av verdikjedetenkningen. Behovet for å tenke helhet, skape synergier og stordriftsfordeler gir insentiver til konsolidering i samlasternæringen.

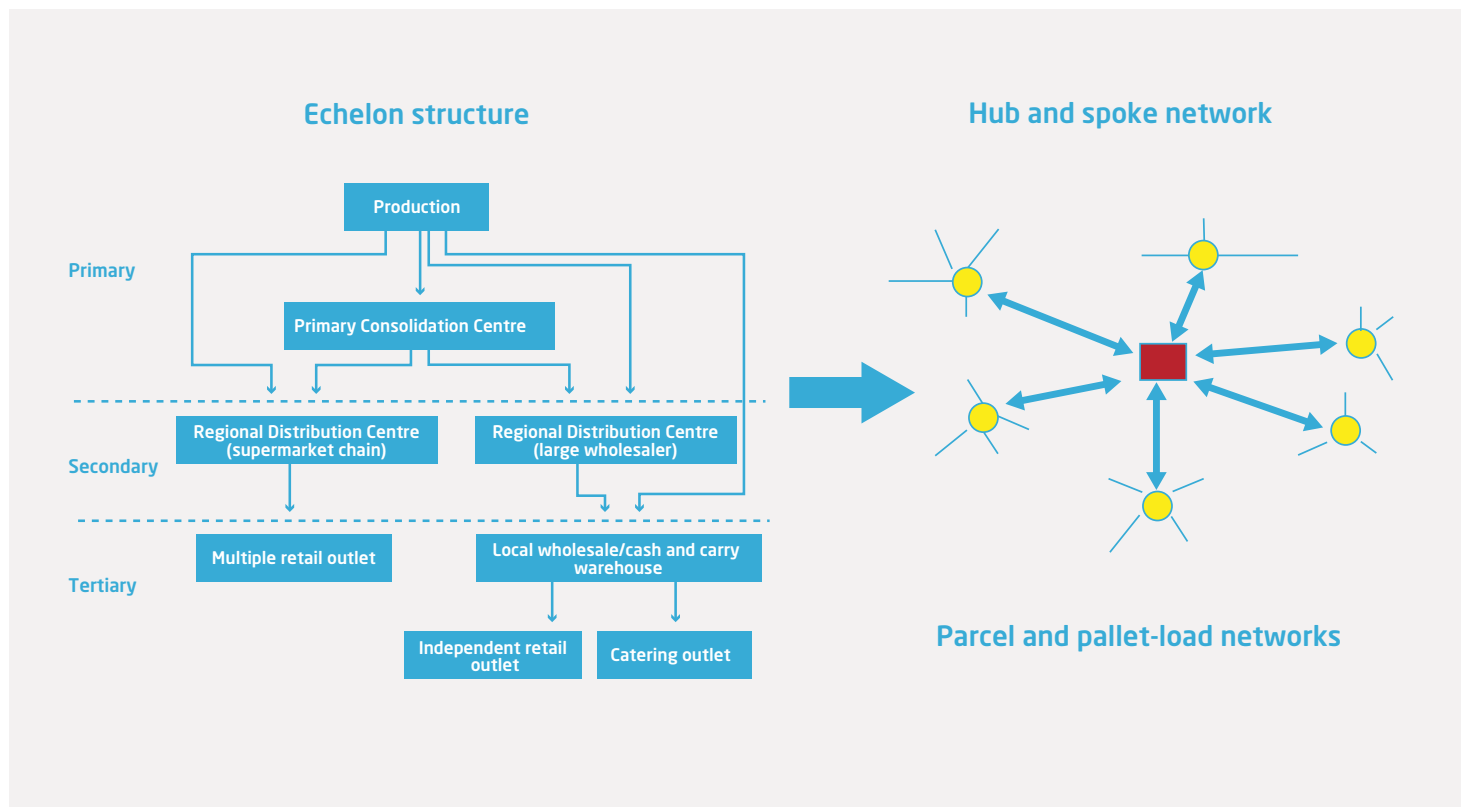
Konsolideringen i transportnæringen har stor betydning

for de fysiske strukturene i godstransportnettet. De store operatørene oppretter nettverk som tar utgangspunkt i noen få store terminaler/nav.

De store samlasterne er også intermodale og opererer innen vei-, sjø-, luft- og banetransport. Organiseringen i store intermodale selskaper gjør at samlasterne i større grad nå enn tidligere har mulighet til å velge hvilken transportform som passer best. Tidligere opererte transportselskapene ofte kun ett transportmiddel. Samlasterne kan velge det transportmiddel, eller den kombinasjon av transportmidler, som gir best transportkvalitet til lavest kostnad. Dette krever derfor velfungerende logistikknutepunkt og effektive intermodale transportløsninger.

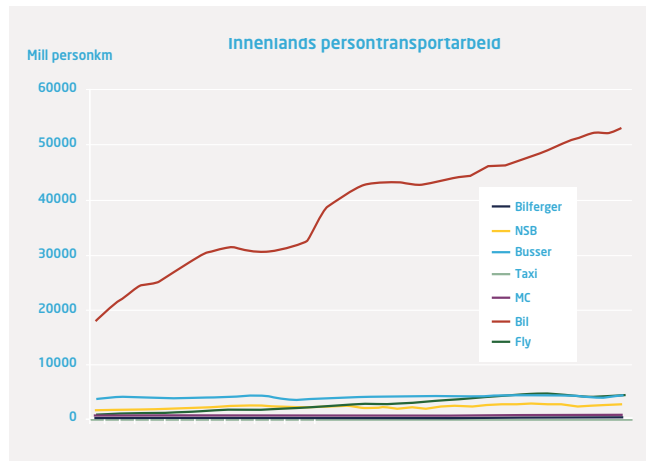
Sterk vekst i personreiser, i hovedsak som biltransport

Persontransporten har hatt en betydelig vekst de siste 30–40 årene.



Figur 3.3 Fra trinn-struktur til eikenav-struktur. (Alan McKinnon, Herriot-Watt University).

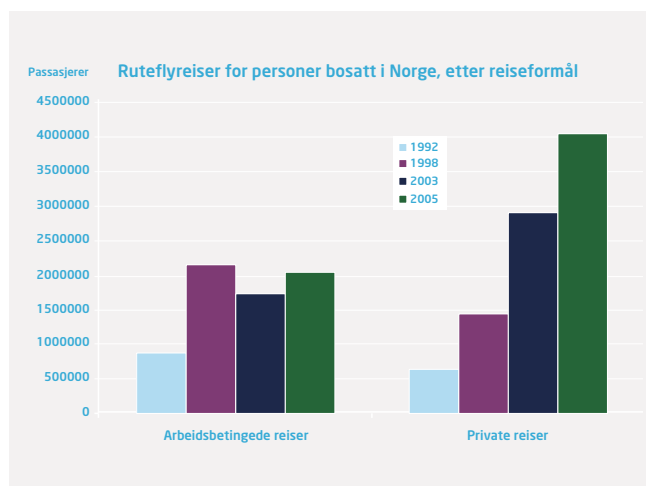
Personbilen har tatt en stor del av denne veksten (jf. figur 3.4). Den viktigste årsaken til denne utviklingen er økonomisk vekst som har bidratt til å øke bilholdet samt at økt sysselsetting har ført til økning i persontransport til/fra arbeid og i arbeid.



Figur 3.4 Innenlands persontransportarbeid (TØI-rapport 862, tabell 2).

Nyere undersøkelser viser at telekommunikasjon ikke erstatter behovet for forretningsreiser. IKT-løsninger fungerer mer som et supplement til for eksempel konferanser og kundemøter. En forklaring på at utviklingen innen IKT ikke reduserer reisebehovet kan være at ved dagens trådløse mobilhverdag er det mulig å jobbe underveis, slik at selve reisen ikke trenger å koste tapt arbeidstid (Avinors sektorplan, 2006).

Vekst i reiselivsnæringen bidrar også til at persontransporten øker. Dette gjelder særlig for lufttransporten. Figur 3.5 viser at økningen i nordmenns flyreiser de siste årene i hovedsak kom i fritidsreisesegmentet.



Figur 3.5 Ruteflyreiser for personer bosatt i Norge etter reisemål (TØI-rapport 713).

3.3 MOBILITET, SENTRALISERING OG BYVEKST

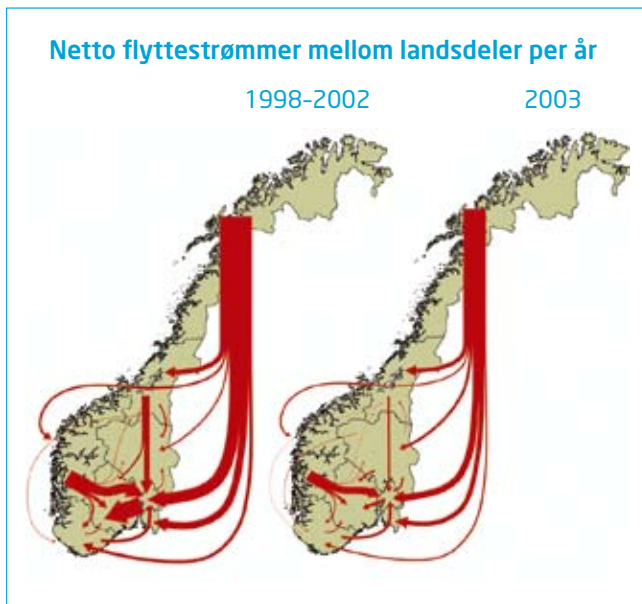
Norsk distriktspolitikk har hatt som mål å opprettholde levende distrikter i landet. På samme tid har det vært en klar sentraliseringstendens og vekst i byregionene. Flyttestrømmene fra distriktene til byområdene og det sentrale Østlandet er tydelige (jf. figur 3.6).

Sentraliseringens selvforsterkende effekt

Sentraliseringstrenden er forårsaket av sterke og til dels selvforsterkende drivkrefter. Nyere forskning³ viser at den er vanskelig å motvirke. Det forventes at sentraliseringen vil fortsette. Sentraliseringen har sammenheng med blant annet den generelle økonomiske utviklingen, strukturendringer i næringslivet og dynamikken i et arbeidsmarked der både arbeidstaker og arbeidsgiver trekkes mot byregionene. Det er særlig tre drivkrefter som sammen forsterker sentraliseringen:

1. **Utvikling av kunnskapssamfunnet.** Et stadig høyere utdanningsnivå i det norske samfunnet og fremvekst av service- og kunnskapsnæringene fremfor tradisjonell industri bidrar til å skape et kunnskapssamfunn der markedet for kjøp og salg av kompetanse vokser. Kunnskapsnæringene trekkes mot byer og større regioner, der tilgangen på kapital, kompetanse og service er best.
2. **Toinntektsfamilien.** Fremvekst av toinntektsfamilien er en annen faktor som har bidratt til å styrke arbeidsmarkedet i sentrale strøk. I familier med to arbeidssøkende, spesielt der en eller begge har høyere utdanning, vil nærheten til et bredt arbeidsmarked med flest mulige valgmuligheter ha betydning for valg av bosted.
3. **Åpen økonomi og mobilitet i arbeidsmarkedet.** En globalisert økonomi skaper økt konkurranse i næringslivet, og øker mobiliteten i arbeidsmarkedet. Valgfrihet blir viktig for både bedrifter på jakt etter kompetanse og for

³ SSB, TØI og NIBR 2006/2007.

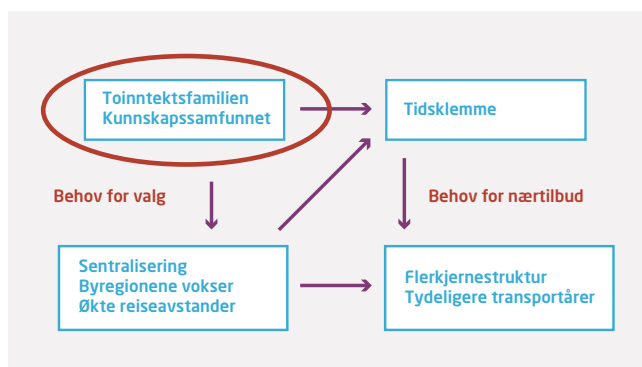


Figur 3.6 Flyttestrømmer 1998-2003 (Statistisk sentralbyrå).

arbeidstakere på jakt etter selvrealisering. Globaliseringen av økonomien virker ikke minst inn på markedet for arbeidskraft. Med vekst i kunnskapsnæringene og et stadig mer mobilt arbeidsmarked, også over landegrensene, øker betydningen av funksjonelle arbeidsmarkedsregioner. Storbyregionene, særlig Osloregionen, får en stadig viktigere rolle som motor i landets økonomi.

Utviklingen knyttet til sentralisering og regional utvikling illustreres i figur 3.7. Fremvekst av toinntektsfamilien og det globale kunnskapssamfunnet skaper et gjensidig behov for valg, som styrker grunnlaget for store arbeidsmarkedsregioner. Vekst i byregionene fører til økte avstander. Økte avstander og mindre fritid øker behovet for:

1. effektive transportårer i pendlingskorridorene for reiser til/fra arbeid,
2. service- og tjenestetilbud konsentrert i et område nær bostedet.



Figur 3.7 Drivkrefter og utviklingstrekk knyttet til sentralisering og regional utvikling.

3.4 MILJØUTFORDRINGER OG MILJØPOLITISKE FØRINGER

Utviklingen i norsk økonomi er i første rekke avhengig av utviklingen i petroleumssektoren. Vår tilgang til råvarer er et sterkt konkurransefortrinn, men avhengigheten gjør oss også sårbare. Miljøpolitiske føringer som følge av klimautviklingen gjør oss særlig sårbare. På samme tid har Norge ambisjoner om å være i forkant av miljøsattingen og gjennom egne tiltak bidra til å redusere klimautslipp, forurensning og inngrep i sårbar natur.

Observasjoner og prognoser fra FNs klimautvalg

FNs klimautvalg legger etter planen frem den fjerde hovedrapporten om jordens klimautvikling i november 2007. Organisasjonen har publisert tre delrapporter som omhandler årsaker til og konsekvenser av observerte klimaendringer.

Ifølge FN har den globale gjennomsnittstemperaturen de siste 100 årene økt med 0,74 grader. Temperaturen i Arktis har økt med nesten dobbelt så mye. Isbreer, snødekke og permafrost har minket på begge halvkuler. FN har beregnet at havnivået på jorden har steget med 17 cm i samme periode. FN slår fast med mer enn 90 prosent sannsynlighet at den globale oppvarmingen er menneskeskapt, og peker på utslipp av klimagasser i industrialiserte land som den viktigste faktor bak oppvarmingen.

FN slår videre fast at temperaturøkning og endring i havnivået har gått raskere de siste årene, og spår en akselererende utvikling i neste århundre (Statens forurensningstilsyn).

Anbefalinger fra Lavutslippsutvalget

Lavutslippsutvalget ble oppnevnt i statsråd 11. mars 2005 og avsluttet sitt arbeid med levering av rapporten "Et klimavennlig Norge" 6. oktober 2006. Utvalget anbefaler følgende:

- Innfasing av lav- og nullutslippskjøretøy som hybridbiler, lette diesalbiler, elbiler og brenselcellebiler.
- Innfasing av CO₂-nøytralt drivstoff som bioetanol, biodiesel, biogass og hydrogen.

- Reduksjon av transportbehovet gjennom bedre logistikk- og byplanlegging.
- Utvikling og innføring av lavutslippsfartøy.

Norsk klimapolitikk - klimameldingen 2007

Regjeringens nylig fremlagte klimamelding følger opp anbefalingene fra Lavutslippsutvalget og har blant annet som målsetting at de globale utslipp av klimagasser skal kuttes med 30 prosent mot 2020. Transportsektoren blir fremhevet som en sentral sektor å ta tak i, og det påpekes blant annet at CO₂-utslipp fra samferdsel ikke kan reduseres, men må reduseres gjennom å redusere transportomfang, øke bruken av kollektive transportmidler og øke bruken av miljøvennlige drivstoffer. Det påpekes at utslipp fra landtransport utgjorde 18 prosent av Norges samlede utslipp i 2005, mens innenriks luftfart sto for 2 prosent av de samlede utslippene. Innenriks skipsfart sto for om lag 5 prosent av de norske utslippene i 2005.

Regjeringen understreker gjennom klimameldingen betydningen av å ha en samferdselsstrategi for byområder og en for distrikter. Det understrekes blant annet at miljøutfordringene i byer krever en rekke tiltak, som kan regulere veksten i biltrafikken. For distriktene, derimot, pekes det på at veiutbygging i mange tilfeller må anses som et miljøtiltak. Regjeringen underbygger blant annet argumentene med SINTEFs rapport nr. 50, som omtales nærmere i kapittel 7.3.

Klimameldingen har ikke en konkret handlingsplan, men strategier for å redusere transportens miljøulemp. Disse omfatter blant annet:

- Miljøklassifisering av kjøretøyer.
- FoU-satsing for utvikling av miljøvennlige drivstoffer.
- En fortsatt styrking av jernbanen, både for persontransport og godstransport.
- Vurdere økt bruk av bompenger/veiprisering.
- Sykkelsatsing.
- Samordnet areal- og transportplanlegging.
- Parkeringsstyring i byområder.
- Deltakelse i kvotehandel for luftfart og vurdering av beskatning av luftfart.

Miljøpolitikk i EU

Det mest grunnleggende dokument i EU mht. miljøpolitikk er Gøteborg-protokollen av 1999 "A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development". Denne ble vedtatt i 2001 og poengterer at økonomisk vekst og miljøvern i det lange løp vil måtte gå hånd i hånd.

For å dekke gapet mellom de ambisiøse mål og praktiske politiske virkemidler foreslår EU en strategi som fokuserer på et mindre antall av problemer som representerer de mest alvorlige og irreversible trusler som en følge av et høyt velferdsnivå i Europa.

Transportproblemer er definert som ett av de sju største truslene for miljøet. Ett av de definerte tiltaksområdene er å forbedre transportsystemet og arealplanleggingen. Målsettingene er å frikople sammenhengen mellom økonomisk vekst og transportvekst, fremme overføring av transport fra vei til bane, sjø og kollektivtransport, og fremme en mer balansert regional utvikling. I tråd med dette er det satt opp ni ulike tiltak på EU-nivå.

I samsvar med Gøteborg-protokollen utformet EU sin transportpolitikk i 2001 ved fremleggelsen av det samferdsespolitiske dokument "European transport policy: Time to decide". Med referanse til Gøteborg-protokollen legger vårt samferdsespolitiske dokument stor vekt på å overføre trafikk fra bil til andre transportmidler. Protokollen peker også på at man må redusere avhengigheten av olje, øke bruken av alternative brennstoff og forbedre energieffektiviteten i transportsektoren. I "Time to decide" er det en målsetting at nasjonal vekst i transportarbeidet skal være lavere enn veksten i BNP.

Blant de nyeste dokumenter fra EU er "Energy Policy for Europe" datert 10. januar 2007. Dokumentet er en del av EUs strategiske energigjennomgang og inneholder en rekke meddelelser i en ny stor energipakke. Meddelelsen fra EU-kommisjonen utgjør et viktig grunnlag for en videre politisk drøftelse av mer langsiktige visjoner for energifeltet i Europa, både i rådet under det tyske formannskapet i EU og i Europaparlamentet våren 2007. Tiltakene i energipakken forutsetter politiske vedtak i EU før de settes i verk. For Norge vil energipakken være viktig siden lovforslag som kommer vil være relevante for EØS-samarbeidet.

Dokumentet består av forskjellige tiltak for å nå hovedmål i energipolitikken knyttet til bærekraftig utvikling, forsyningssikkerhet og konkurranseevne. Et foreslått strategisk mål for energipolitikken til EU er forpliktelsen til å redusere CO₂-utslippene med

20 prosent innen 2020 for hele fellesskapet (1990 er basisår).

Konkurransen mellom byene krever fokus på miljø og livskvalitet

Program for storbyrettet forskning har definert fire indikatorer for økonomisk vekst i byregionene, jf. figur 3.8:

1. nyskapingsevne,
2. livskvalitet,
3. kompetansekapital,
4. internasjonale nettverk.

Disse indikatorene må ses i sammenheng med de drivkrefter som virker i globaliseringen av økonomien.

Betydningen av livskvalitet påvirker kunnskapsnæringsenes evner til å tiltrekke kompetent arbeidskraft. Globalisering av arbeidsmarkedet betyr at kampen om talentene intensiveres, og byregionene må i større grad konkurrere med hverandre ut fra en helhetlig strategi om å etablere gode miljøer for både næringsliv, bosetting og rekreasjon.

NHO støtter denne ambisjonen og vil jobbe for å fremme innovasjon og utvikling som kan bidra til å nå miljømålene.

3.5 HVA SÅ - TRANSPORTEN ØKER I BETYDNING

Globalisering, økonomisk vekst og strukturendringer i næringslivet har ført til sterk vekst både i persontransport og godstransport.

Det er flere grunner til at transportveksten bør reduseres. Klimaendringene gir store utfordringer for hvordan vi skal håndtere vekst og utvikling fremover. Mål om å redusere utslipp av drivhusgassen CO₂ med 30 prosent krever satsing på flere virkemidler.

Samtidig vil hensynet til effektivitet og lønnsomhet også presse frem behov for reduksjon av transportkostnader og forsterke behovet for løsninger som gir forutsigbarhet og sikker leveranse av varer, tjenester og kompetanse.



Figur 3.8 Indikatorer for økonomisk vekst - transportens betydning for livskvalitet.

Utviklingen gjør transport til et kritisk ledd i verdikjeden

Selv om transport som kostnadselement har fått en relativt mindre betydning, har transportleddet fått en sterk rolle i verdikjeden. Logistikken er blitt kompleks og fleksibel, men samtidig sårbar for endringer i transportens rammebetingelser. Verdikjeden blir følsom for endringer i transportkvalitet og transportkostnad.

I en situasjon der rammebetingelsene endres kan transporten og logistikkfunksjonen lett bli det kritiske ledd i verdikjeden. For norske bedrifter, som i utgangspunktet har lange avstander til markedene, kan dette bli dramatisk. Det er flere drivkrefter som kan føre til endringer i transportkostnad og transportkvalitet. For eksempel endringer som kan følge av:

- Avgiftspolitik (klima).
- Prisstigning (oljekriser).
- Kapasitetsproblemer (økte tidskostnader).
- Teknologiske nyvinninger.

For å avbøte/motarbeide ulempen knyttet til endrede rammebetingelser og økte transportkostnader må Norge ha et godt utviklet og robust infrastruktur/transportnett og effektive logistikknutepunkt.

Sentraliseringen gir utfordringer for både byer og distrikter

Sentraliseringen skaper utfordringer for transporten både i distriktene og i byregionene, først og fremst fordi:

1. kapasitetsproblemene i byområdene øker,
2. distriktenes markeder krymper, noe som vanskeliggjør effektiv betjening og gode logistikk-løsninger.

Den gjensidige avhengigheten mellom distrikter og byer understreker behovet for å ha en samferdselspolitikk som binder distrikter og byer sammen, og som støtter opp om distriktenes næringsliv, samtidig som de negative effekter av sentraliseringen i byregionene avbøtes.

4. NORGES TRANSPORTNETT I PERSPEKTIV

4.1 STATUS - INNDELING I ÅTTE TRANSPORT-KORRIDORER

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med NTP delt Norge inn i åtte transportkorridorer, jf. figur 4.1. Denne inndelingen gir et godt grunnlag for samordning mellom ulike transportmidler og en regional overbygning for planlegging.

På samme tid er ikke alle korridorene like entydige. Spredt bosetting mellom fjorder og fjellkjeder skaper behov for blant annet flere parallelle stamveiforbindelser, særlig mellom øst og vest, jf. korridor 5 og 6 i figur 4.1.

4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019

Jernbaneløst, Kystverket og Statens vegvesen har utarbeidet utredninger om stamnettets utvikling i et 30-års perspektiv, dvs. frem mot 2040. Avinor har utarbeidet en sektorutredning med samme tidsperspektiv. Disse utredningene vil inngå i en samlet NTP som etter planen legges frem ved årsskiftet 2008/2009.

Stamnettutredningene for vei og jernbane skisserer et løft i investeringene i forhold til tidligere planperioder. Samtidig går det frem av utredningene at investeringsløftet i stor grad vil gå til innhenting av etterslepet i investeringene og oppgradering av transportnettet til en minstestandard.

Stort etterslep i veiinvesteringer og manglende vedlikehold

Statens vegvesen har som målsetting å fullføre firefeltsstrategien for veier med en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på mer enn 7000 og å heve veistandarden på stamveiene etter de reviderte veinormalene. Det er også et langsiktig mål at stamveinettet skal ha god tilknytning til det øvrige stamnettets for bane, havn og luftfart. Vegvesenet har regnet ut at den samlede kostnad for tiltakene er 230 milliarder kroner og at dette med dagens bevilgningsnivå vil ta 50 år å fullføre. Dersom man skal realisere alle prosjektene Vegvesenet anbefaler over en 30-årsperiode, vil de årlige bevilgningene måtte økes med 3 milliarder kroner per år til en årlig investeringsramme på 7,5 milliarder kroner.

Vegvesenets kalkyler viser at investeringsbehovet i veisektoren er mye større enn det dagens bevilgninger legger opp

til. Målsettingene om å gi det nasjonale stamveinettet veinormalstandard og gjennomføre firefeltsstrategien for veier med stor trafikk, stor tungtrafikkandel og høye ulykkestall er nødvendig for at Norge skal ha en fortsatt positiv velstandsutvikling i de neste tiårene.

Analyser i forbindelse med NTP viser at 56 prosent av stamveinettet ikke oppfyller dagens krav til brukbar standard. Statens vegvesen anbefaler selv en strategi for neste planperiode som prioriterer oppgradering av veier med dårlig kvalitet til minstestandard. Dette er i realiteten en strategi som prioriterer lavtrafikkerte veier.

I listen over tiltak på stamveinettet foretar Vegvesenet følgende gruppering:

1. Tiltak definert som viktigst og som anbefales å ha høyest prioritet.
2. Tiltak definert som viktige, men kan vente noe med realisering.
3. Tiltak definert som mindre viktige og kan vente en lengre tid.

55 prosent av tiltakene til utbedring av mindre veier er lagt for gruppe 1, som innebærer en intensjon om å prioritere disse tiltakene først.

Dette tydeliggjør hvilket dilemma Statens vegvesen har i forhold til dagens investeringsrammer. Større stamveitiltak med påvist samfunnsøkonomisk nytte og positive regionale ringvirkninger er av Statens vegvesen prioritert i gruppe 2 og vil derfor, etter dagens bevilgningsrammer, ikke kunne gjennomføres innen de neste 10 årene.

Mye av forklaringen ligger i det enorme etterslepet knyttet til drift



Figur 4.1 Stamnett og transportkorridorer.

og vedlikehold. I en undersøkelse gjennomført av Transportbrukernes Fellesorgan er det totale etterslepet på hele rik sveinettet beregnet til 11 milliarder kroner. Manglende vedlikehold vil til sjuende og sist gå ut over standarden på veinettet og øke behovet for oppgradering og investeringer.

Tabell 4.1 viser Statens vegvesens forslag til investeringer i stamveier fordelt på type tiltak. Oversikten baserer seg på Vegvesenets stamnettutredninger. Det gjøres oppmerksom på at veikontorene bruker forskjellige betegnelser på samme typer av tiltak.

Investeringer i jernbane – prioritere persontrafikk i byene og godstransport i korridorer hvor tog utgjør et alternativ til tungtransport på vei

Den norske jernbanen har et betydelig etterslep i investeringer og oppgradering. Flere steder er banenettet 150 år gammelt. Samtidig har jernbanen i mange år slitt med tapte markedsandeler særlig til bilen. NHO har merket seg at markedsandelene for både gods- og persontransport på jernbane har økt i den senere tid.

Jernbanelverket viser i sin stamnettutredning til at infrastrukturen er fullt ut utnyttet på de trafikkunge strekningene. Ytterligere flere tog på disse strekningene vil kunne gå ut over driftsstabiliteten og punktligheten. Dette illustrerer et tydelig behov for økt kapasitet.

Jernbanelverket foreslår i stamnettutredningen en betydelig økning i jernbanesatsingen i forhold til de senere år, med et samlet investeringsnivå på 100 milliarder kroner. Hovedstrategien er å satse på utvikling av jernbaner der markedsgrunnlaget er størst og toget har sitt konkurransemessige fortrinn. Tiltak rettet mot persontrafikken vil konsentreres om trafikkunge relasjoner på Østlandet og rundt de største byene. Ved prioritering av midler mellom banestrekninger anbefaler Jernbanelverket at dette foretas ut fra samfunnsmessig lønnsomhet og hvor dagens trafikk er størst/potensial for økt trafikk er størst.

En satsing på jernbaneutbygging i og rundt de største byene vil ha flere fordeler for næringslivet:

- Bolig- og arbeidsmarkedsregionen utvides og tilgangen til kompetanse øker.
- Fremkommeligheten for varetransporten som leveres i regionen forbedres.
- Fremkommeligheten for godstransport i transitt på veinettet forbedres.

Tiltak alle korridorene	Total kostnad	Prioritering		
		1	2	3
Traséomlegging	1 295	550	620	125
Utbygging (ny vei)	148 986	71 091	48 690	29 205
Utbygging til veinormalstandard	3 990	730	2 020	1 240
Mindre investeringstiltak	13 795	7920	3425	2 450
Ombygging (vei til koll. felt ol)	470	10	200	260
Midtrekkverk	250	250	0	0
Gang- og sykkelsti	340	260	80	0
Utbedring av eksisterende vei	53 745	23 190	11 100	19 455
Bompenger	-220	-220	0	0
Fergeforkorting	160	160	0	0
Kollektivfelt	450	450	0	0
Totalt for korridorene	223 261	104 391	66 135	52 735

Tabell 4.1 Investeringsbehov stamveinett (Stamveitredningen 2010–2019).

- Kapasiteten for transport av gods på bane økes.
- Utviklingen bidrar til bedre bymiljøer og øke livskvaliteten, som igjen vil tiltrekke seg kompetanse.

Jernbaneverket foreslår i stamnettutredningen at jernbanenettet dimensjoneres for en tredobling av godstrafikken. Dette som et ledd i målet om å overføre mer gods fra vei til jernbane. Det er imidlertid vanskelig å se at de foreslåtte tiltakene er tilstrekkelige for å oppnå målsettingen. For å øke potensialet for gods på bane må det gjennomføres helhetlige planer som koordineres mellom Statens vegvesen, Kystverket, Jernbaneverket, de kommunale havneierne og plan- og reguleringsmyndighetene. Planene bør omfatte tiltak på godsterminalene, stamnetttilknytningen til terminalene og jernbanenettet.

Flyplasstruktur og rutetilbud

Næringslivet i distriktene er avhengig av lufttransport for å kunne operere rasjonelt i forhold til markedet, kunder og forretningsforbindelser.

Oljesektoren er i en særstilling mht. avhengighet av lufttransport. Oljebransjen er blant annet avhengig av persontransport til og fra oljeinstallasjonene med helikopter. I tillegg er hele 21 prosent av alle forretningsreisende med fly innenlands tilknyttet oljesektoren (NHO Luftfart).

Turistnæringen er i sterk vekst og bidrar til sysselsetting over hele landet. Reiselivsnæringen stiller særskilte krav til transportsektoren. Økningen i korte ferier setter særskilte krav til skreddersydde kombinasjonsturer og rask tilgjengelighet til ulike deler av landet.

Flytilbudet i Norge er godt utviklet for å håndtere reisebehov til og fra distriktene. Avinor opererer 46 flyplasser i Norge, jf. figur 4.2. I tillegg kommer en rekke private flyplasser. Torp i Sandefjord er den største private flyplassen i Norge. Avinor har et selvfinansierende system for drift av flyplasser som innebærer betydelig grad av krysssubsidiering mellom de store flyplassene og de mindre. Med et slikt system vil det være i distriktenes interesse at de store flyplassene går med mest mulig overskudd. Oslo Lufthavn (OSL), Bergen, Stavanger og Trondheim er svært viktige i finansieringen av det samlede flyplasssystemet.

I forrige NTP ble det ikke trukket konklusjoner om den regionale flyplasstrukturen. Dette er heller ikke gjort til gjenstand i Avinors sektorutredning. Avinor påpeker imidlertid at det kan forventes økt konkurranse mellom stamruteflyplasser og regionale lufthavner og at denne trenden kan øke ved bedre tilbringertjenester og veistandard mot stamruteflyplassene.

Avinors sektorutredning registrerer et samlet investeringsbehov for utvikling av flyplassene på 55 milliarder kroner i perioden frem mot 2040. Dette samsvarer med dagens in-



Figur 4.2 Flyplasser (røde og blå er Avinors, de gule er private).

vesteringsnivå. Det største tiltaket er OSL der det anslås behov for en tredje rullebane i perioden 2020–2030.

Avinor forventer en sterk vekst i flytrafikken. Dette forutsetter at den økonomiske veksten fortsetter, og at flytransporten ikke møtes av betydelige avgiftsøkninger som kan bidra til økt konkurranse fra for eksempel tog, og dermed endre reisemiddelfordelingen på lengre reiser. TØI har på oppdrag fra Avinor utarbeidet to scenarier om flytrafikkens utvikling: 1) Høy uhindret vekst (4 prosent) og 2) Styrt nullvekst. Dersom alternativ 2 inntreffer vil det oppstå store avstandsulempen og kraftig sentralisering ifølge TØI. Dette som følge av blant annet økte klimaavgifter og redusert luftfartskonkurranse. Dette vil påvirke konkurranseevnen til norske bedrifter. NHO forventer at Avinor vurderer alle realistiske scenarier, slik at deres

egen strategi er robust i forhold til ulike utviklingstrekk. Dersom veksten i flytrafikken blir mindre enn det som legges til grunn vil diskusjoner om prioriteringer og flyplasstrukturen bli tøffere.

Økt kapasitet på hovedflyplassen vil bidra til å styrke tilbudet for reiser inn og ut av landet. Det vil også være økende behov for direkte ruter fra utlandet til regionale flyplasser.

Økt satsing på distriktene og turisme over hele landet underbygger behovet for en regional flyplasstruktur som i samspill med OSL bringer besøkende ut i distriktene. Økt prioritering mellom de regionale flyplassene gir grunnlag for mer direkte tilbud.

Sjøtransport og havner

4.3 viser at sjøtransporten er den dominerende transportform i Norge. Figuren viser at omtrent 80 prosent av all transport på norsk område skjer på sjø. Utenrikshandelen står for en stor del av sjøtransporten.

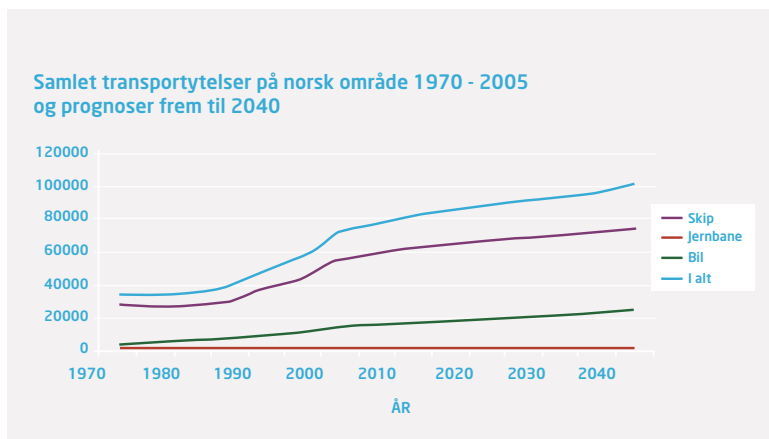
Figur 4.4 viser godsomslag i havner etter kystområder. Figuren viser at om lag 60 prosent av godsomslaget skjer i havner på strekningen mellom Rogaland og Sogn og Fjordane. Av dette utgjør oljeprodukter en stor del. Havner på strekningen Østfold–Vest-Agder står for om lag 25 prosent.

I stamnettutredningen foreslår Kystverket 22 stamnetthavner, hvorav 10 er de tidligere definerte nasjonale havner. Stamnettet omfatter for øvrig farleder langs hele kysten. Statlige investeringer omfatter farledstiltak og navigasjonstiltak. Det samlede investeringsbehovet er vist i tabell 4.2.

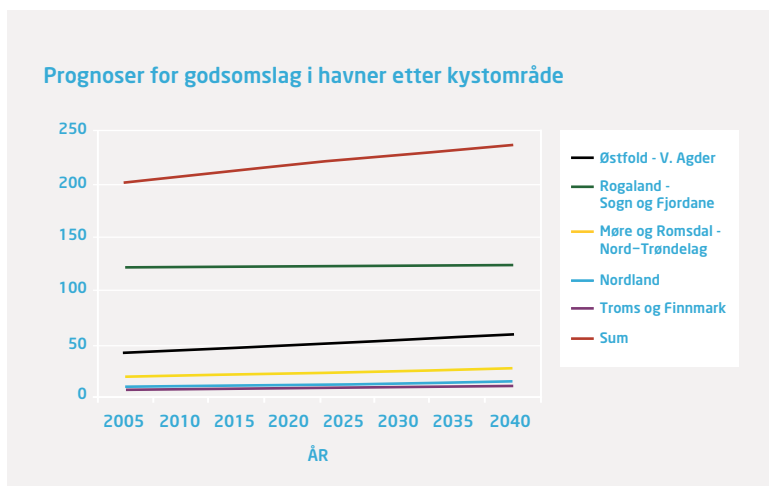
Behovene for statlige investeringer i farleder og navigasjonstutstyr er meget begrenset sammenlignet med investeringsbehovene for vei og jernbane. Et samlet behov på om lag 2 milliarder kroner er lite i forhold til investeringsbehovet i stamveinettet på om lag 230 milliarder kroner.

Mye av forklaringen på dette er at de store investeringer innen sjøtransport knytter seg til havneutbygging. Dette er stort sett investeringer som gjøres av kommunale, interkommunale eller private instanser. Til sammenligning nevnes at utbyggingen av den nye Risavika havn representerer en investering på om lag 1 milliard kroner i løpet av tre–fire år. Dette er halvparten av det samlede statlige investeringsbehov i det sjøverts stamnett som man forutsetter å bruke mange år på å gjennomføre.

Regjeringen påpeker stadig behovet for å overføre gods fra vei til sjø og bane ved blant annet å legge til rette for intermodalt transportsystem. Dette krever investeringer i logistikknutepunkter særlig tilknyttet havneområdene. Det foreslås i NTP for 2006–2015 at 15 stamnetthavner skal ha stamveitilknytning av brukbar standard innen utgangen av perioden. Det er imidlertid ikke foreslått utbygging



Figur 4.3 Transportytelser og prognoser (Kystverkets stamnettutredning, 2006).



Figur 4.4 Godstransportprognoser for havner etter kystområde (Kystverkets stamnettutredning, 2006).

	Farledstiltak	Navigasjonstiltak
Kort sikt	984 mill. kroner	63 mill. kroner
Mellomlang sikt	697 mill. kroner	103 mill. kroner
Lang sikt	216 mill. kroner	7 mill. kroner
Totalt	1.897 mill. kroner	173 mill. kroner

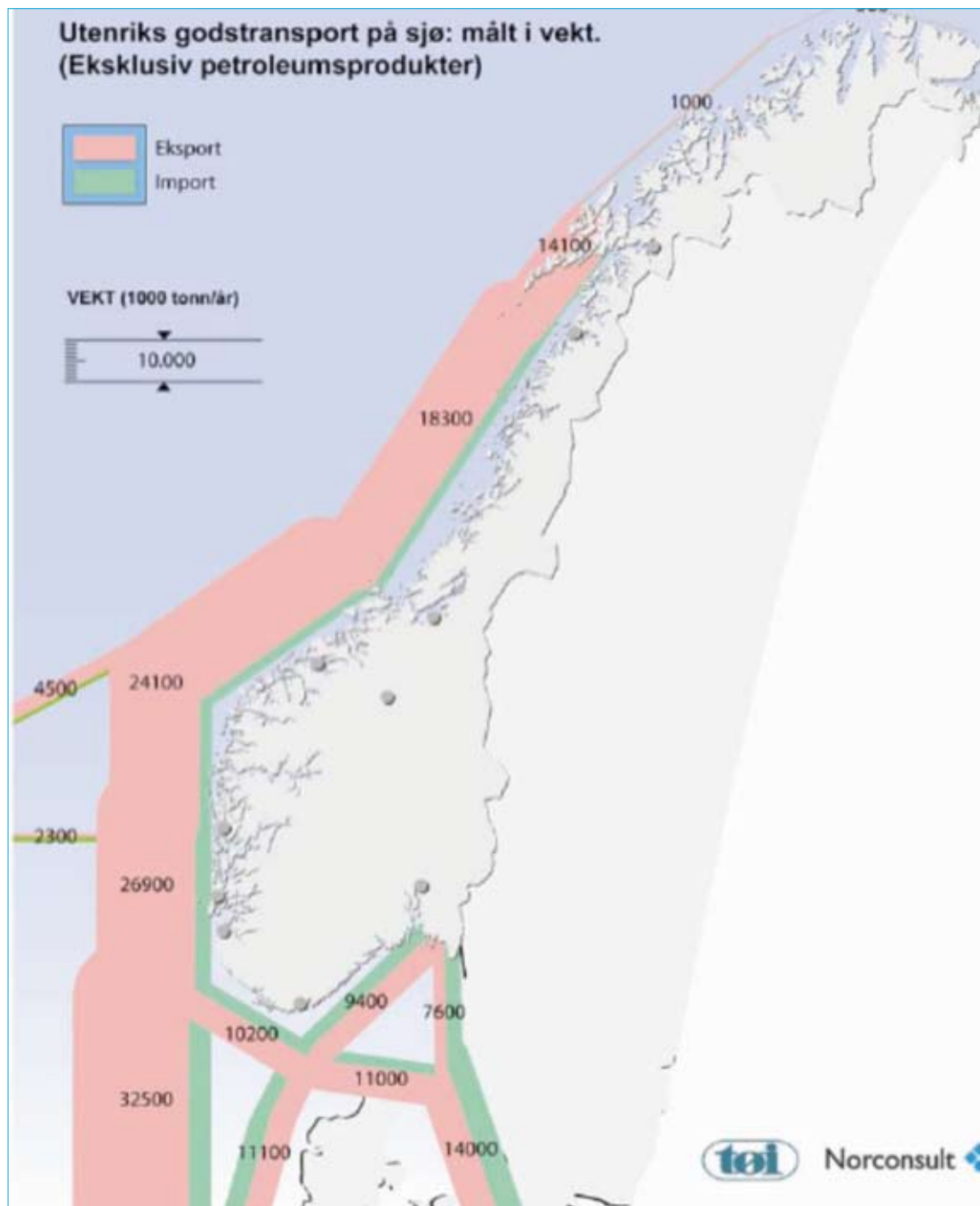
Tabell 4.2 Samlet investeringsbehov for farleder og navigasjonstutstyr.

av nye eller forbedrede tilknytninger mellom jernbane og havner. I Europa for øvrig får viktige havner stadig bedre jernbanetilknytning.

Det er store behov for investeringer i havneutbygging, terminalbygg, håndteringsutstyr, lageranlegg og trafikkareal. Dette belastes vareeierne i siste instans. En offensiv satsing på intermodale transporter burde også innebære statlig satsing på linje med det EU gjør, som for eksempel gjennom "Motorways of the Sea"-programmet. EU gir i denne forbindelse inntil 30 prosent støtte til infrastruktur- og logistikknutepunkttiltak. I Marco Polo-programmet hvor Norge deltar, gis det inntil 35 prosent støtte til infrastrukturtiltak. Dette må staten og de kommersielle aktørene utnytte offensivt. Det kan for eksempel opprettes egen post

i statsbudsjettet om bevilgninger til logistikknutepunkt. Under denne posten kan midler til investeringer i vei- og banetilknytning til havne- og terminalanlegg samordnes og bevilges.

Retningsbalansen er en utfordring for sjøtransporten og andre transportformer. Figur 4.5 viser at eksporten er vesentlig større enn importen⁴.



Figur 4.5 Godstransport på sjø; eksport og import (TØI/Norsconsult).

⁴ Ekskl. petroleumsprodukter. Malmtransport fra Narvik er inkludert.

Bortsett fra frakt av malm og petroleumsprodukter er det en ubalanse i retningsfordelingen. Det er mer import til enn eksport fra Østlandet/Agder. I andre deler av Norge er det mer eksport enn import. Dette bidrar til at retningsbalansen fra Oslo/Østlandet til andre deler av Norge blir svært skjev. Dette resulterer i at jernbanen ikke blir godt nok utnyttet tilbake til Oslo og fører igjen til at prisen på frakt med lastebil tilbake til Oslo og videre til andre land blir lav og til dels dumpet. Lastebilen blir av denne grunn i stor grad foretrukket fremfor båt og jernbane.

Denne situasjonen har ført til at det i utenlandskorridorrapporten i NTP for 2006–2015 blir poengtert betydningen av velfungerende intermodale logistikknutepunkt i byer med de viktigste havnene hvor veier, sjø- og jernbanetransport knyttes sammen. Dette er viktig fordi logistikknutepunktet i Oslo fungerer best når det også er velfungerende logistikknutepunkt i de andre regioner. Dette er også viktig og nødvendig fordi den store økningen i frakt fra Asia og utviklingen av IKT, innebærer at mer gods med fordel kan sendes direkte til mottakerregionen.

Velfungerende logistikknutepunkt medfører også et mer fleksibelt transportsystem. Dette vil bidra til å forbedre retningsbalansen.

En særdeles viktig utfordring for sjøtransporten er å redusere utslipp av CO₂ og NO_x. Det er gjort mye forskning på bedre skipstyper, mer energieffektive motorer og mindre forurensende drivstoff. Problemet er dels at skip har mye

lengre levetid og utskiftningstakt enn for eksempel lastebil, og dels at kostnadene med bedre teknologi fordyrer og dermed svekker konkurransevnen. Også på dette området arbeider EU med både avgiftsordninger og insentivordninger som kan gjøre sjøtransport mer konkurransedyktig og miljøvennlig. Dette arbeidet bør Norge delta aktivt i.

Sammenstilling av tiltak

Figur 4.6 på side 33 viser sammenstilling av foreslåtte tiltak i sektorutredningen til Avinor og stamnettutredningene til Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen.

4.3 SAMFERDSELSPOLITIKK OG INVESTERINGER I EUROPA OG NABOLANDENE

Samferdselspolitikk og investeringer i Sverige og Danmark

Tabell 4.3 sammenfatter opplysninger knyttet til samferdselsinfrastruktur i nordiske land. Tabellen viser at Sverige har det største riksveinettet. Landet har hatt det største statlige veibudsjett

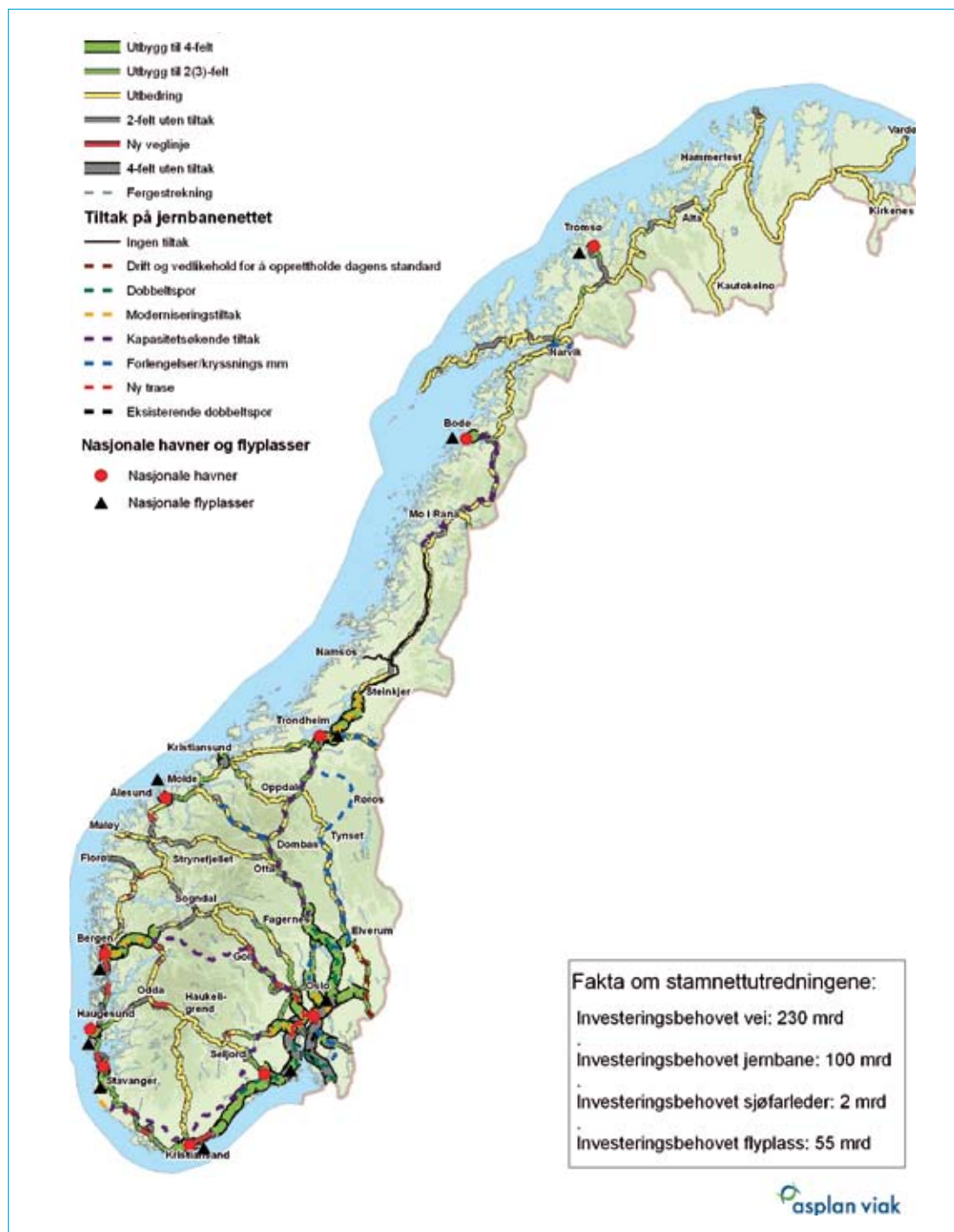
		Norge	Finland	Danmark	Sverige
Veifakta	Enhet				
Statsveier/Riksveier	Km	27.000	79.000	2.000	98.000
Fylkesveier/kom. veier	Km	64.000	24.000	70.000	37.00
Sum veinett	Km	91.000	103.163	72.033	135.300
Banefakta					
Banekm	Km	4.000	5.900	3.000	12.000
Landfakta					
Innbyggertall		4.574.560	5.214.512	5.413.392	8.986.400
Areal i kvadratkm		324.220	338.145	43.094	449.964
BNP per innbygger 2003	NOK	254 700	184 600	209 500	180 600
BNP 2003	NOK	1 156,8 mrd	958 mrd	1 126,5 mrd	1 608,8 mrd
Statsbudsjett 2003	NOK	710,8 mrd	549,9 mrd	781, 5 mrd	1 191,8 mrd

Tabell 4.3 Økonomiske indikatorer og samferdselsinvesteringer i Norden, ekskl. Island (Samferdselsdepartementet).

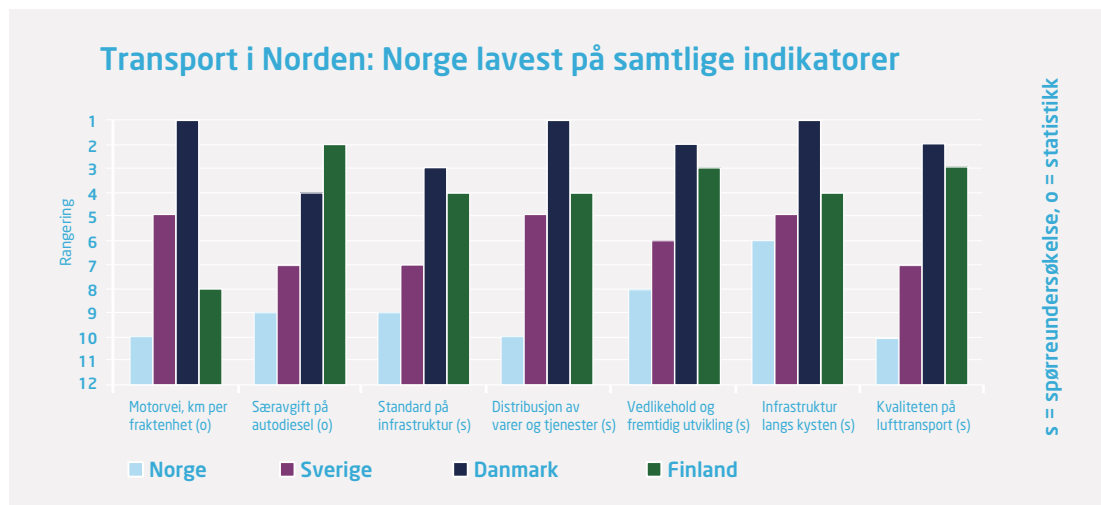
etter 2000. Mens drifts- og vedlikeholdsbudsjettene er i størrelsesorden like i Sverige, Finland og Norge, er investeringsbudsjettet vesentlig større i Sverige enn i Norge (bompenger ikke medregnet) og Finland. I tillegg har Sverige en langt bedre standard på sitt riksveinett. Norge har et standardmessig etterslep.

Sverige har et vesentlig større jernbanenett enn de andre

nordiske landene. Mens Finland, Danmark og Norge har i størrelsesorden omtrent det samme investeringsvolum etter 2000, har Sverige hatt et investeringsnivå som er tre–fire ganger større. Drifts- og vedlikeholdsbudsjettene er omtrent i samme størrelsesorden for alle de fire landene.



Figur 4.6 Sammenfatning av samferdselsetatenes stamnettutredninger og Avinors sektorutredning.



Figur 4.7 Indikatorer på konkurransevne (NHOs Konkurransevnebarometer, 2007).

Figur 4.7 viser at Norge ligger lavest i Norden på samtlige indikatorer for kvalitet i transportsystemet. Dette gjelder andel motorvei per fraktenhet, standard på infrastrukturen, nivå på distribusjon av varer og tjenester, nivå på vedlikeholdet, andel infrastruktur langs kysten, kvalitet på flytransport og grad av særavgift på diesel.

EU's samferdselspolitikk

Det indre marked i EU er Norges viktigste eksport- og importmarked. Transportpolitikken i EU er derfor et viktig rammevilkår for norsk varetransport. Vi har videre mye å lære av EU's strategier for å styrke medlemslandenes konkurransekraft.

EU har siden sin første utvidelse prioritert utbygging av infrastruktur mellom større sentra og regionene. I Spania og Portugal er det for eksempel bygget høy standard motorveier som bindeledd mellom befolkningstette strøk og distrikter. EU har i forbindelse med de siste utvidelsene prioritert infrastrukturutbygging til og i Øst-Europa.

Målsetting er å binde sammen alle deler av EU-fellesskapet for å styrke det indre marked. Økt satsing på infrastrukturutbygging er et viktig ledd i dette arbeidet. Dette styrker både perifere strøk og EU som helhet.

I 2001 la EU-kommisjonen frem "European transport policy for 2010; time to decide". I dette dokumentet definerer Kommisjonen transport som en nøkkelfaktor i den moderne økonomien. Med økt etterspørsel er det ikke tilstrekkelig å bygge ny infrastruktur og åpne nye markeder. Transportsystemet må ses i sammenheng, og alternativer til veitransport og flytransport må bli mer konkurransedyktig.

For å oppnå bærekraftig utvikling anser EU det som nødvendig å utvikle og iverksette en felles og helhetlig transportpolitikk hvor også miljømessige vurderinger er integrert.

EU's infrastrukturinvesteringer er knyttet til det transeuropeiske transportnettverk (TEN-T). I dette nettverket inngår

de viktigste transnasjonale transportforbindelser for vei, jernbane, fly og sjø. Etablering av vannveis motorveier i prosjektet "Motorway of the Sea" er ment å styrke sjøtransporten og overføre gods fra vei til sjø og intermodale transport. Det samferdselspolitiske dokument foreslår omkring 60 tiltak frem mot 2010, med milepæler og overvåkning underveis. Tiltakene kan oppsummeres i følgende hovedpunkter:

- Revitalisering av jernbanen.
- Forbedre kvaliteten innen veitransportsektoren.
- Promotere sjøtransport og transport på indre vannveier.
- Finne en balanse mellom vekst i flytrafikk og miljøhensyn.
- Realisere intermodalitet.
- Utbygging av det transeuropeiske transportnettverket.
- Forbedre veisikkerhet.
- Innføre effektive avgifter på transport.
- Erkjenne rettigheter og forpliktelser for brukerne.
- Utvikle høykvalitets transportere i byene.
- Anvende forskning og teknologi for å fremme ren og effektiv transport.
- Håndtere effektene av globalisering.
- Utvikle langsiktige miljømessige mål for et bærekraftig transportsystem.

EU påpeker at finansiering av transportsystemet er meget vanskelig å få til, og vil være en stor utfordring i fremtiden. De offentlige budsjettene er begrenset og derfor er det behov for å få tilgang på investeringsmidler på andre måter også.

Det vises i det samferdselspolitiske dokument til at private investeringer er prøvd og at dette ikke ser ut til å være en god ordning. Offentlig privat samarbeid (OPS) har ifølge EU-kommisjonen fungert bra. Offentlige kontrakter hvor private aktører samarbeider med det offentlige fra et tidlig planstadium i prosessen pekes ut som den beste ordningen. Finansieringspakker hvor offentlige og private instanser legger midler inn i en felles pott blir også fremhevet som en god finansieringsordning.

Det samferdselspolitiske dokument ble revidert i 2006 og utgitt i statusrapporten for utviklingen i transportsektoren "Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent". Med et utvidet EU, høye energikostnader og nye miljøkrav blir det fortsatt lagt vekt på alternativer til veitransport. Nytt i forhold til det samferdselspolitiske dokument er argumentasjon om at tiltak og virkemidler for mer effektiv transport må utvides og at veisektoren må gjøres mer effektiv og miljøvennlig. Bytransport, teknologisk oppgradering av transportstyringssystemer, europeiske vannveier og grønn teknologi for biler og trailere er hovedfokus i rapporten. Statusrapporten oppsummeres med en "Fornytt agenda" med følgende hovedpunkter:

- Permanent dialog med brukerne.
- Bredt spektrum av virkemidler for å påvirke overgang mellom transportformer.
- Hver transportform må optimaliseres.
- Effektiv bruk av de ulike transportformer – "co-modality".
- Optimal og bærekraftig bruk av ressurser.
- Utnytte mulighetene for offentlig og privat samarbeid (OPS).
- Utvikle og demonstrere ny teknologi og infrastruktur.
- Bedre og smartere avgiftssystemer.

Statusrapporten understreker betydningen av å utvikle det nye konseptet "Motorways of the Sea" og de økonomiske insitamensordninger som inngår i det. En målsetting om å bedre tilgjengeligheten til perifere strøk og øyer sidestiller målsettingen om å overføre gods fra vei til sjø. Nytt er at EU og statlige myndigheter kan gi støtte til havneutbygging, terminalutbygging og tilførselsveier/-baner for å utvikle funksjonelle logistikknutepunkt, forutsatt at det kan påvises at dette bidrar til å overføre gods fra vei til sjø og/eller jernbane. Det kan gis inntil 30 prosent støtte.

Norge er med i Marco Polo-programmet som støtter opprettelsen av nye og forbedrede sjøruter, der også norske rederier og andre aktører kan få støtte. Norge er foreløpig ikke med i "Motorways of the Sea". Selv om Norge ikke går formelt inn i ordningen burde vi yte tilsvarende støtte i prosjekter som omfatter både EU-land og Norge. Dette vil gi norske deltakere i prosjekter de samme betingelser som EU-deltakere. Noe annet vil virke konkurransevridende, for eksempel at Gøteborg havn får støtte som gjør at norske havner får en konkurransemessig ulempe.

4.4 OPPSUMMERT - NORSK SAMFERDSELSSATSING ER SVAK I EUROPEISK SAMMENHENG

Vegdirektoratet har i stamnettutredningen dokumentert et stort etterslep i investeringer. Det vil ta 50 år med dagens bevilgningsnivå å bygge ut veinettet til veinormalstandard. Realiteten i dette etterslepet forsterkes av sammenligningen med andre nordiske land, i første rekke Sverige. Til tross for at veistandarden i Sverige har et vesentlig høyere nivå enn i Norge, investerer Sverige betydelig mer i utbygging av riksveinettet. Det samme gjelder investeringer i jernbane. Den sterke satsingen i EU på regioner i utkantstrøk er også en klar indikasjon på at Norge underprioriterer utbygging av samferdselsinfrastruktur.

Dette understreker at investeringsnivået i samferdselssektoren bør økes betraktelig. Det er en berettiget målsetting at veinettet bør utbygges til veinormalstandard innen 20–25 år. Det samme gjelder på jernbane for å kunne tredoble godstrafikken og utbygge persontogtilbudet rundt de større byer.

Globalisering av næringslivet og transportvirksomhet koblet med den paneuropeiske konsolidering av transportbransjen, innebærer at norske transportvirksomheter og næringsliv ikke må ha dårligere rammevilkår enn næringene i EU-land. Derfor bør Norge blant annet yte tilsvarende støtte til sjøtransport som EU-land gjør i "Motorways of the Sea"-ordningen. Noe annet vil være konkurransevridende.

Miljømessige konsekvenser fører til strammere rammebetingelser for transportsektoren. For å møte disse kravene må næringen selv være forut og evne å omstille seg. Det bør blant annet i økende grad tas i bruk intermodale transportløsninger med jernbane og sjøtransport for gods og passasjerer. Videre må transportnæringen og myndighetene gjennom dialog finne frem til løsninger som balanserer hensynet til miljømessige konsekvenser og konkurransedyktige næringer.

5. REGIONALE BEHOV OG UTFORDRINGER

5.1 NORSK NÆRINGS LIVS AVSTANDSULEMPE

Norsk næringsliv har mange konkurransefortrinn. Vi har bevart og støttet opp om lokale og regionale næringsklynger. Tradisjoner, nyskaping og lokal kompetanse gir konkurransefortrinn som er vanskelig å kopiere.

Samtidig er Norge lokalisert i utkanten av Europa. Landet er langstrakt og bosettingen er spredt. Dette skaper særskilte transportbehov. Norsk næringsliv har en avstandsulempe i forhold til konkurrenter i Europa for øvrig. Avstandsulempen påvirker lønnsomhet og konkurranseevne på tre måter:

1. Lange avstander gir høye direkte kostnader knyttet til transport (jf. figur 5.1).
2. Lange avstander til sentrale markeder, spesielt i Europa, reduserer mulighet til kontakt (face to face) med kunder, leverandører, oppdragsgivere og samarbeidspartnere.
3. Små lokale markeder for mottak av varer og gods reduserer muligheter for å drive rasjonell logistikk med stordriftsfordeler, fleksibilitet i valg av transportmiddel og mulighet for balanse i transportstrømmene.

Disse tre elementene er viktige. Avstandsulempen er reell. Norske myndigheter kan ikke gjøre noe med den, men må avbøte ulempen gjennom utvikling av en robust, forutsigbar og fleksibel infrastruktur. Figur 5.1 illustrerer forskjellen i transportkostnader ved Norske Skogs fabrikker i Norge og Europa.

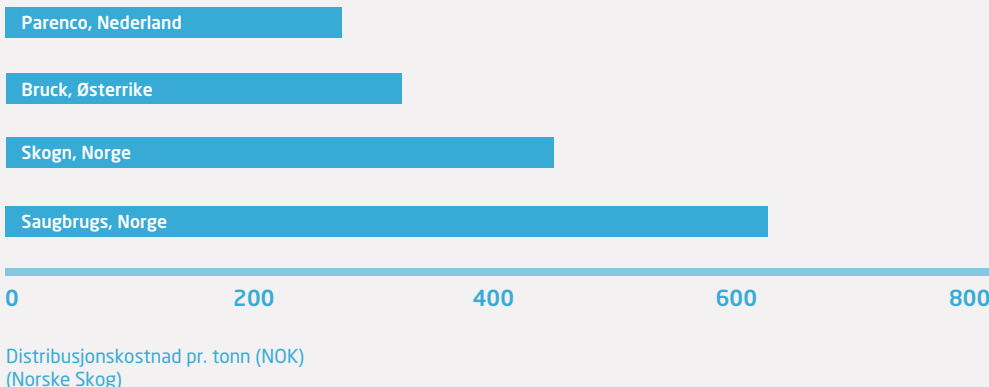
Norge i utkanten av Europa

Et element av avstandsulempen for norsk næringsliv er knyttet til manglende tilstedeværelse og reduserte muligheter for eller økte kostnader ved daglig kontakt med kunder, leverandører og oppdragsgivere.

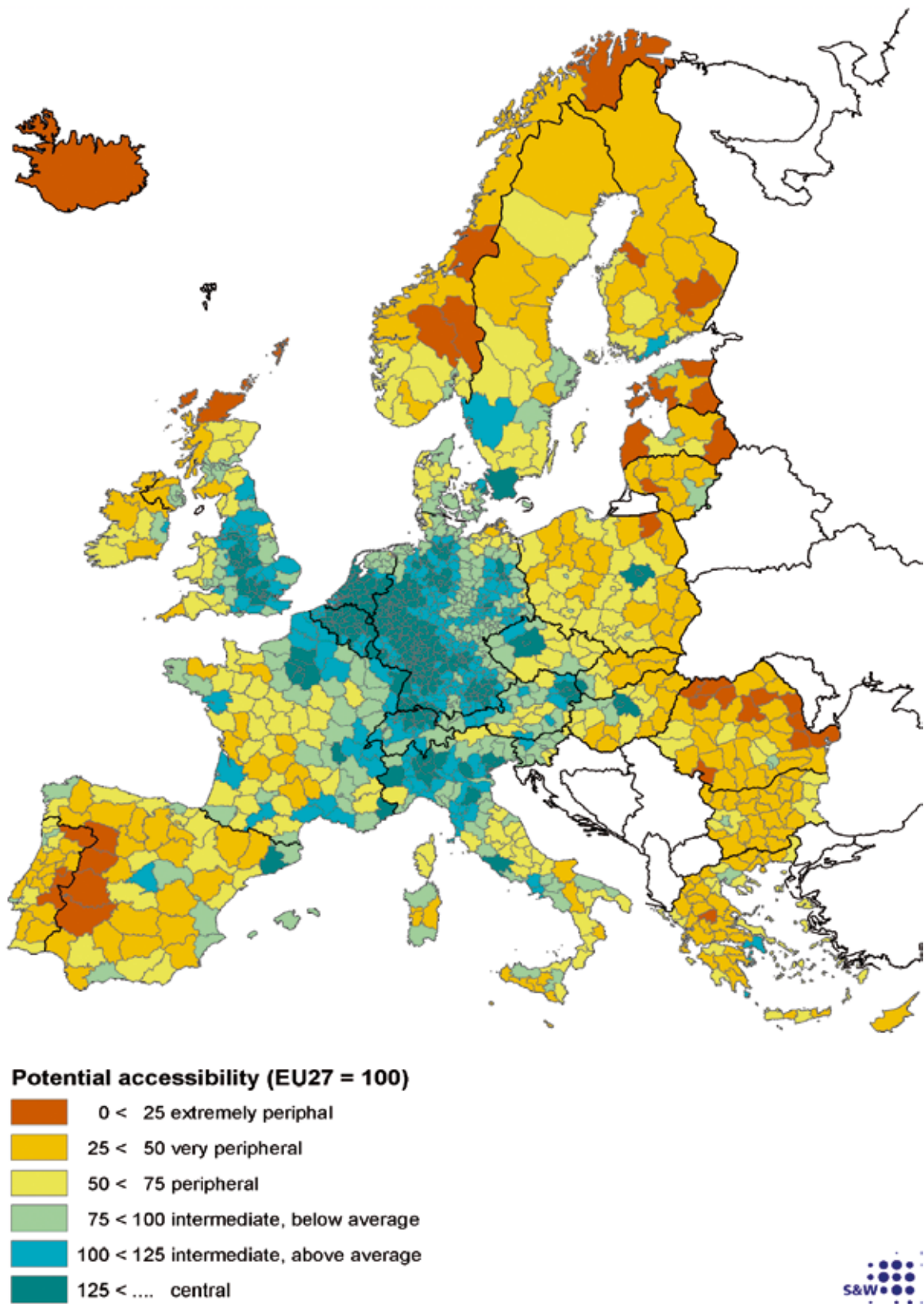
Figur 5.2 viser hvor mange mennesker som teoretisk sett kan besøkes for et seks timer langt møte, uten å måtte overnatte. Både fly, båt, tog og bil er medregnet. Gjennomsnittet for EU27 er satt til 100. Den eneste regionen i Norden som kan regnes som sentral er København (inklusive Skåne). Ingen norske regioner når opp til europagjennomsnittet for tilgjengelighet, heller ikke Oslo (Nordregio, 2004).

Norge ligger i periferien av Europa, men globaliseringen fører til at verden kommer stadig nærmere. Næringsstrukturen endrer seg med en økende grad av globalisering av produksjon og markeder. Som diskutert innledningsvis har Norge opprettholdt sin

Høyere transportkostnader for de norske fabrikkene



Figur 5.1 Distribusjonskostnader for norske og europeiske fabrikker (Norske Skog).



Figur 5.2 Multimodal tilgjengelighet for regioner i EU29. EU27=100 (SWOT-analyse for Osloregionen, Asplan Viak 2005 / Nordregio 2004).

konkurrenseevne blant annet som følge av at transport er blitt relativt sett billigere i forhold til andre innsatsfaktorer i verdiskapingen.

Lange avstander og spredt utbygging

Norge importerer i dag mesteparten av befolkningens forbruksvarer. Store deler av landets næringsliv eksporter varer og tjenester. Dette stiller krav til et effektivt transportnett i utenlandskorridorene.

I distriktene er problemene knyttet til stor avstand til markedene. Økte kostnader som følge av globaliserte produksjonskjeder er et problem for bedriftene lokalisert i distriktene. Beslutninger om lokalisering og vekst av næringsvirksomhet i distriktene må i stor grad inkludere vurdering av avstandsulempen.

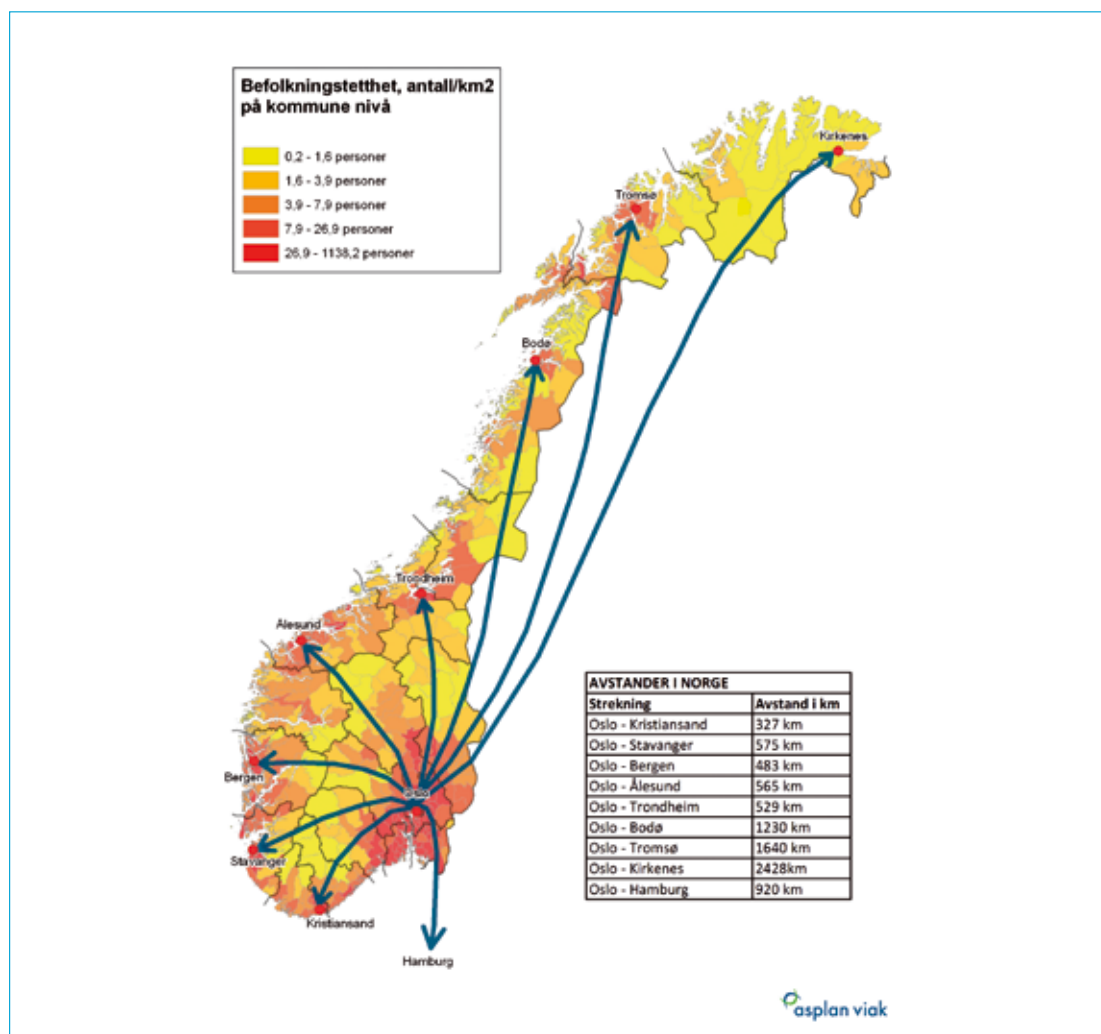
Det spredte utbyggingsmønsteret medfører at de lokale markedene er små, og det er vanskelig å oppnå god økonomi for transport av varer og tjenester til disse områdene. Distriktene er i stor grad avhengig av et velfungerende fly-

rutenett, for å opprettholde tilstrekkelig kontakt med de større markedene på Østlandet og i Europa.

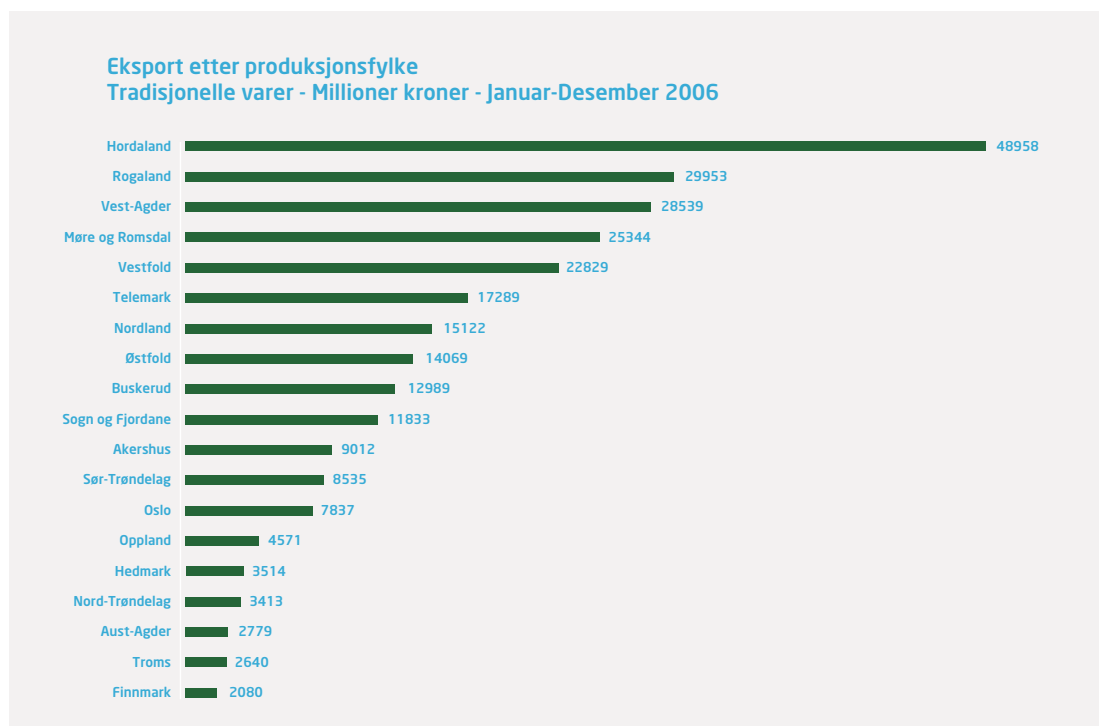
Figur 5.3 illustrerer de lange avstandene i Norge. Fra befolkningstette områder rundt Oslo er avstanden til de andre storbyene i Sør-Norge mellom 33 og 58 mil. Avstanden mellom Oslo og Hamburg er kortere enn mellom Oslo og byene i Nord-Norge.

Ubalanse – import til Østlandet, eksport fra Vestlandet

Oslofjordregionen har størst befolkningkonsentrasjon. Importerte varer som skal distribueres videre til resten av landet kommer ofte om Oslo. Varene fraktes som stykk gods i containere og omlastes ved Alnabruterminalen for videre transport.



Figur 5.3 Avstander og befolkningstetthet i Norge.



Figur 5.4 Eksport etter produksjonsfylke (Statistisk sentralbyrå, 2006).

Det eksporteres store mengder gods fra Østfold, Vestfold og Telemark gjennom blant annet tungindustriregionen Grenland. Den største strømmen av eksporterte varer går fra Vestlandet (jf. figur 5.4).

Denne ubalansen i godstransportstrømmene skaper utfordringer for utviklingen av et optimalt logistikksystem. Mens importerte forbruksvarer fraktes på containere som egner seg for intermodale transporter, dvs. lett kan omlastes mellom båt, bil og bane går størstedelen av eksporten fra industrien som bulkprodukter på båt.

5.2 NORD-NORGE - SATSINGSOMRÅDE FOR FISK, PETROLEUM OG TURISME

Nord-Norge⁵ har store utfordringer knyttet til transport på grunn av lange avstander og spredt bosetting. Bo- og arbeidsmarkedsregionene er små. Under halvparten av innbyggerne i regionen bor i tettsteder med mer enn 3000 innbyggere (På god vei, 2006). Regionen er særlig avhengig av et velfungerende veinett og et regionalt flytilbud som knytter regionen sammen og reduserer avstanden til markedene. Sjømat, petroleum og reiseliv er de viktigste næringene.

Nord-Norge har særskilte utfordringer knyttet til eksport av ferskvare i sjømatnæringen. Disse varene stiller store krav til pålitelig transport til markedene. Havbruksnæringen er stor og forventes å vokse ytterligere i tiden fremover. Den lange avstanden til markedene gjør at transportelementet er en betydelig del av verdikjeden for de varer

som produseres i regionen. Transporttid og leveringstidspunkt er viktig for ferskvarer. Verdien forringes når varen ikke leveres til avtalt tid. Det anslås at landsdelen vil eksportere oppdrettsfisk for 8 milliarder kroner i 2006. I tillegg kommer eksport av villfisk, med variable priser, som anslås til om lag 1 million tonn.

Utviklingen i petroleumsindustrien i nordområdene stiller særskilte krav til infrastruktur, både i anleggsfasen og senere. Leverandørindustrien, som skal betjene utviklingen, vil være betydelig og er både nasjonal og internasjonal. Satsingen i nordområdene vil medføre store behov for transport av varer og personer til og fra regionen og strenge krav til effektivitet og forutsigbarhet i transportsystemet.

Hovedutfordring: lav veistandard

De største samferdselsmessige utfordringene i Nord-Norge er knyttet til lav veistandard (herunder veibredde) i distriktene og manglende midler til drift/vedlikehold.

Nord-Norge opplever økt sentralisering, men både næringsvirksomhet

Fakta Nord-Norge:

- 1/3 av Norges landareal.
- 462237 innbyggere.
- 10 prosent av landets innbyggertall.
- 9 av Norges 10 største øyer ligger her.
- Bruttoprodukt var 95 milliarder kroner i 2004.
- Bruttoprodukt per sysselsatt var 443 000 kroner i 2004.

SSB (2007)

⁵ Nord-Norge inkluderer her fylkene Nord-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark.

Kritiske lenker og knutepunkt i Nord-Norge



Figur 5.5 Kritiske lenker og knutepunkt i Nord-Norge, NHOs prioriteringer.

og bosetting er fortsatt meget spredt lokalisert i regionen. Bilen er det mest realistiske alternativ for distribusjon av varer på korte avstander mellom de lokale markedene og for arbeidsreiser i regionen.

Transport av varer med jernbane og båt er gode alternativer til transport på lengre strekninger. For å oppnå dette kreves det økt fokus på pris, tilrettelegging og regularitet. For ferske varer må fokuset særskilt rettes mot å oppnå ubrutte sporbarhets- og kjølekjeder samt effektiv transitt og god omlastningskapasitet.

Avhengig av en regional flyplasstruktur

Selv med en standardheving på veinettet er det viktig å beholde prinsipper om en regional flyplasstruktur i Nord-Norge. Avstander og klimamessige forhold gjør landsdelen avhengig av luftfart for å sikre tilgjengelighet, markedskontakt og sikkerhet for innbyggere og næringsliv. De regionale flyplassene har stor betydning for å sikre bosetting i distriktene og opprettholde grunnlaget for vekst i det lokale næringslivet. Lufttransporten spiller for eksempel en kritisk rolle i Nord-Norges helsenettverk/tilgang til helsetjenester.

Lufttransporten har også stor betydning for turisme og reiselivsnæringen i Nord-Norge. Med økning i korte ferieturer og etterspørsel etter opplevelsesferie der man kommer raskt til naturperlene vil betydningen av et regionalt rutetilbud bare øke.

Prioriteringer

E6 er ryggraden i veinettet i Nord-Norge. Veien har en til dels svært dårlig standard. En opprusting må derfor prioriteres. For øvrig bør det prioriteres veitilknytning og utvikling av intermodale løsninger på følgende knutepunkter:

- Havnene i Tromsø og Harstad samt fiskerihavnene i Senjahopen og Skjervøy. Disse havnene er kritiske knutepunkt som trenger oppgradert veitilknytning.
- Narvik som er et viktig logistikknutepunkt for Arctic Rail Express (ARE-toget), med 19 000 trailere per år mellom Narvik–Tromsø.
- Tromsø som har det største befolkningstyngdepunktet i regionen. Tromsø bør være knutepunkt i satsingen i Barentsregionen. Et velfungerende transporttilbud til og fra Tromsø inkluderer satsing på både vei, jernbane (ARE-terminal), havn og flyplass bør videreutvikles.
- Bodø som er endepunkt for den norske jernbanen og viktig transportknutepunkt. Bør blant annet utvikles for bedre å kunne laste om gods fra vei til bane.

5.3 MIDT-NORGE OG INNLANDET - TRANSPORTINTENSIVE NÆRINGER

Midt-Norge og Innlandet⁶ er dominert av landbruk- og næringsmiddelindustri. Næringsstrukturen er desentralisert og krever mye transport. Innlandet har transportintensive

næringer innenfor vareproduserende industri og reiseliv. Lav veikvalitet og mange ulykker fører til ustabile fremføringstider for transport av personer og gods. Dette reduserer verdiskapningen i regionen.

Reiselivsnæringen er i sterk vekst i Innlandet. Økt hytteturismen har medført betydelig vekst i enkelte kommuner de senere år.

Gjennomgangstrafikk og veiavhengighet

Godstransporten til og fra Midt-Norge og Innlandet går først og fremst på vei. Det samme gjelder persontransport knyttet til industrien og reiselivsnæringen. Toget har et potensial for å ta en større andel arbeidsreiser og forretningsreiser mellom de største byene i Innlandet nær Oslo.

Midt-Norge og Innlandet har dårlig veitilgjengelighet og manglende alternativer til godstransport på vei. For Oppland fylke og Hedmark fylke er veitransport det eneste reelle alternativ for godstransport.

Innlandets nærhet til Oslo medfører fordeler mht. tilgang til markedet og arbeidskraft. Dette gjelder i særlig grad Mjøsregionen. På samme tid er det utfordringer knyttet til stor trafikk av både personer og gods gjennom regionen.

Innlandet fungerer i stor grad som gjennomfartskorridor for godstransport fra Nord-Norge og Nordvestlandet til Østlandet og Kontinentet. Vekst i reiselivsnæringen øker også antallet personreiser gjennom regionen.

Prioriteringer

E6 til Trøndelag og vestover via Rv15 og E136 er den mest trafikkbelastede på nord-sør-aksen. Det er en myndighetsoppgave å ruste opp denne transportkorridoren til en standard som gir forutsigbarhet og trygghet for alle brukere. Korridoren har et trafikkgrunnlag og en betydning som tilsier en oppgradering til firefeltsvei til Otta, samt utbedring av E136 og ny oppstigning til Dovrefjell. Dette vil gjøre E6 til en

Fakta Innlandet og Midt-Norge:

- 1025019 innbyggere.
- 22 prosent av landets innbyggertall.
- Bruttoprodukt 221 milliarder kroner i 2004.
- Bruttoprodukt per sysselsatt var 479 000 kroner i 2004.

SSB (2007)

⁶ Midt-Norge og Innlandet defineres som fylkene Sør-Trøndelag, Hedmark og Oppland.



Kritiske lenker og knutepunkt Midt-Norge og Innlandet

— Prioriterte veistrekniger Midt-Norge og Innlandet

● Kritisk punkt

⚓ Prioriterte havner

Figur 5.6 Kritiske lenker og knutepunkt i Midt-Norge og Innlandet, NHOs prioriteringer.

nasjonalt akseptabel transportåre også for Nordvestlandet og Trøndelag. Dette vil også avlaste Rv3 for tungtransport. Rv3 kan bli en god kommunikasjonsåre for Østerdalen og avlastning for E6 under forutsetning av at det gjennomføres breddeutvidelser og punktforbedringer.

De viktigste strekningene på nord-sør-korridoren og som må prioriteres er:

- E6 Gardermoen–Lillehammer–Otta. Fire felt.
- E136 til Møre og Romsdal.
- Rv4 Oslo–Raufoss inkludert passering gjennom Oslo (Fossumdiagonalen).
- Rv3. Punktforbedringer og breddeutvidelser. Veien er i dag korridor for langtransport og belastes med tungtransport fra Trøndelag.

For øst-vest-forbindelsene er sammenbinding av fløyene i Innlandet viktig. Dette gjelder særskilt mellom Valdres og Kongsvinger. Forbindelsene utgjør også en viktig transportåre mellom Vestlandet og Sverige/Baltikum, og en viktig transportkorridor nord for det trafikkbelastede området i og rundt Oslo. Følgende strekninger må prioriteres:

- Rv2 Kløfta, Kongsvinger, Karlstad–Stockholm/Gøteborg.
- E16 Hønefoss–Valdres–Bergen.
- Rv35 fra Hønefoss til Gardermoen/Kløfta.
- Rv70 Kristiansund–Oppdal.

For øvrig er Kolomoen, koblingen mellom E6 og RV3, det mest kritiske trafikkknutepunktet i Innlandet. Kapasiteten er altfor lav og hemmer næringslivet, særskilt reiselivet. Sterkt voksende trafikk i aksene Hamar–Brumunddal–Molde vil forsterke problemene om få år. Dette får betydning både for det lokale næringslivet og dets transporter fra Nord-Norge og Nordvestlandet.

For Midt-Norge og Trøndelag er gode forbindelser gjennom Innlandet mot Oslo og kontinentet avgjørende for videre vekst i transportintensiv næring. Utvikling av E6 er første prioritet. I tillegg må følgende tiltak prioriteres:

- Stamvei E39 mellom Renndalen–Staurset/Høgkjølen Harrangen.
- Stamvei E14 Bergskleiva–Forra Bru.
- Utvikling av Trøndelagsterminalen for bedre intermodal omlasting.
- Videre utvikling av Trondheim lufthavn, Værnes som regionalt knutepunkt for luftfarten.
- Oppgradering av jernbanen mellom Trondheim og Oslo og vurdering av eget godsspor, for eksempel på Rørosbanen.
- Dobbelsporet jernbane gjennom Gevingåsen tunell. Tunnelmassen kan benyttes i utbyggingen av Værnes lufthavn.

5.4 VESTLANDET - EKSPORTRETTET NÆRING - PETROLEUM, SJØMAT OG MØBELINDUSTRI

Vestlandet⁷ har et stort og sammensatt eksportrettet næringsliv. Fiskeri-, oppdretts-, petroleums-, verfts- og næringsmiddel- og møbelindustrinæringen er de største næringene. Reiselivsnæringen også er viktig for regionen.

Regionen er Norges mest eksportintensive. Den har potensial for betydelig vekst. Dette avhenger blant annet av et transportnett som i større grad enn i dag binder områdene sammen.

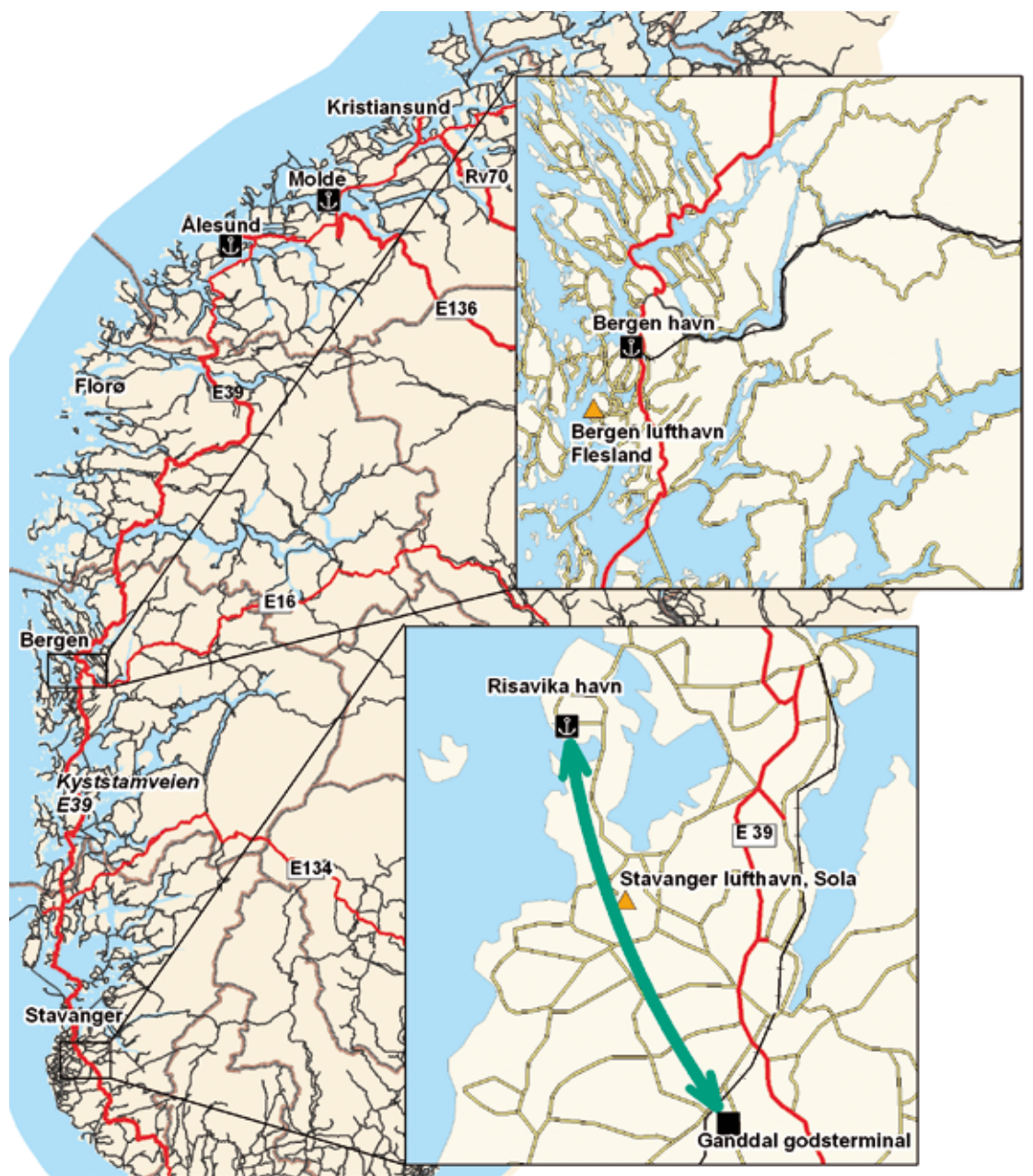
Næringslivet er transportintensivt og store deler av det krever transport av råvarer og ferdige produkter, herunder fisk fra fiskemottak og oppdrettsanlegg, møbler og leveranser til skipsbygging og offhorevirksomhet. Disse leverer varer over hele verden. De er tids- og kostnadsensitive, og har en betydelig avstandssulempe i forhold til markedene.

Store deler av transporten til og fra Vestlandet går i dag på vei. Nye produksjonsmåter gjør næringslivet i regionen sårbart og behovet for raske, sikre og presise godsleveranser er stort. I dag er fremføringen av råvarer og ferdige produkter til og fra regionen altfor kostbar, tidkrevende og usikker. Om lag 40 prosent av alle vogntog/semitrailertransporter fra Rogalandsområdet går via Kristiansand. Denne ruten skaper en unødvendig kostnads- og miljøbelastning.

Fra Nordvestlandet går store deler av transporten mot Østlandet og Europa på vei gjennom Gudbrandsdalen. Kvaliteten på veinettet er svært dårlig, og preget av usikkerhet knyttet til ras og værrelaterte stenginger.

I tillegg sliter regionen med manglende tilgang på kvalifisert arbeidskraft. Dette fremmer betydningen av et godt utviklet transportnett som kan knytte sammen arbeidsmarkedsregionene.

⁷ Vestlandet er definert som fylkene Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland.



Kritiske lenker og knutepunkt på Vestlandet

- ▲ Nasjonale flyplasser
- ▲ Regionale flyplasser
- Prioriterte veistrekninger på Vestlandet
- Terminaltangenten
- ⚓ Prioriterte havner

Figur 5.7 Kritiske lenker og knutepunkt på Vestlandet, NHOs prioriteringer.

Transportavhengighet: vei, luftfart og båt

Geografiske forhold gjør at befolkningen og næringslivet på Vestlandet er avhengig av et effektivt veinett.

På grunn av avstanden til Østlandet og sentrale markeder i Europa spiller luftfarten en vesentlig rolle for transporttilbudet på Vestlandet. Et spredt bosettingsmønster og mangelfulle kommunikasjoner gjør at de regionale lufthavnene er viktige. De store lufthavnene gir gode flytilbud utenlands og innenlands for en million mennesker, og er sentrale knutepunkt for nærings- og reiseliv.

Sjøtransporten er viktig for godstransport ut av landet. Sjøtransporten tar i dag mesteparten av eksporten fra Vestlandet. Gjennom et mer samordnet stamnett, med veitilknytning til de viktigste havnene i regionen er det potensial for en ytterligere økning i godstransport på båt.

Jernbanen spiller en vesentlig rolle med sine intermodale containergodstransporter mellom Vestlandet og Østlandet og videre mot Sverige og Kontinentet. Jernbanen er også viktig for lokaltrafikk rundt storbyområdene Bergen og Nord-Jæren.

Prioriteringer - kyststamvei, knutepunkt og øst-vest-forbindelser

Utvikling av E39 til en fergefri kyststamvei er det viktigste samferdselstiltaket for Vestlandet. E39 er viktig for hele regionen av to årsaker:

1. Utbygging av kyststamveien vil bidra til å utvikle robuste byregioner gjennom å utvide arbeidsmarksregionene, øke mobiliteten, bedre tilgangen til kvalifisert arbeidskraft og redusere transportkostnadene både for befolkningen og næringslivet.
2. Utbyggingen kan bidra til et mer effektivt, miljøvennlig og direkte sjøbasert godstransportmønster mellom Vestlandet og Europa, med E39 som matesystem i samspill med havneknutepunktene.

Samtidig er forbindelser til Østlandet også viktige for næringslivet på Vestlandet. Øst-vest-forbindelsene har forskjellig betydning for de ulike delene av Vestlandet (Vestlandsrådet, 2007):

- Sør for Hardangervidda er E134 viktig, med forbedringer av stigningsforhold, vinterdrift og innkorting. Bergen–Odda må ses i en helhetlig sammenheng.
- Nord for Hardangervidda er E16 mest sentral i forhold til sikker fremkomst for næringstrafikken, med prioritet for Borlaug–Maristova og Tyin–Øye.
- Videre er Rv7 over Hardangervidda og Rv15 over Strynefjellet viktige forbindelser i et regionalt perspektiv som må sikres helårsdrift og tunnelsikring.

Alle disse veiene må prioriteres.

I tillegg er følgende tiltak viktige for utviklingen av et rasjonelt og effektivt transportnett som kan styrke konkur-

ransevnen og sikre fortsatt vekst på Vestlandet:

- Utvikling av et intermodalt logistikkknutepunkt i Stavanger, med forbindelse mellom Risavika og Ganddal, jf. nærmere omtale i kapittel 7).
- Oppgradering av infrastrukturen og prioritering av godstrafikken på Bergensbanen.
- Videreutvikling av det regionale flyplasstilbudet, inkludert oppgradering av Flesland Lufthavn med en andre rullebane.
- Utvikling av bedre tilbringertjenester til flyplassene, inkludert bybane til Flesland.

5.5 SØRLANDET - OFFSHORE-INDUSTRI, EKSPORT OG REISELIV

Næringslivet på Sørlandet⁸ har tradisjonelt vært eksportrettet. Sørlandet hadde en storhetstid under seilskutetiden på 1800-tallet. I dag er seilskutene byttet ut med offshoreindustri.

Gode forbindelseslinjer til Kontinentet bidrar til at regionen har mange eksportbedrifter. Disse står i dag for om lag 18 prosent av sysselsettingen. Elkem Solar er siste skuddet på stammen og gir stor optimisme i hele regionen.

Reiselivsnæringen står veldig sterkt i Agder. Det arbeides nå målrettet med en felles reiselivsstrategi for hele regionen. Dette vil styrke konkurransevnen ytterligere.

Avhengige av et fungerende stamveinett og et godt flytilbud

Den vesenligste del av næringslivet i regionen er nær tilknyttet stamveinettet. Størsteparten av Agders befolkning bor langs kysten med nærhet til stamveien E18/E39 samt Rv9. Stamveinettet danner et anker med knutepunkt i Kristiansand hvor havnen håndterer en omfattende gods- og passasjertransport. Det er behov for økt satsing på intermodale transportløsninger i regionen.

Næringslivet i regionen har behov for et godt flytilbud. Mangel på konkurranse har gitt høye billettpriser på

Fakta Sørlandet:

- 434631 innbyggere.
- 9 prosent av landets innbyggertall.
- Bruttoprodukt 90 milliarder kroner i 2004.
- Bruttoprodukt per sysselsatt var 489 000 kroner i 2004.

SSB (2007).

⁸ Sørlandet er definert som fylkene Aust-Agder og Vest-Agder.



Kritiske strekninger og punkt på Sørlandet

- ▲ Nasjonale flyplasser
- Kritisk strekning Arendal-Tvedestrand E18
- Kritisk strekning Osestad-Herdal E39
- ⚓ Prioriterte havner

Figur 5.8 Kritiske strekninger og punkt på Sørlandet, NHOs prioriteringer.

flyreiser. Den senere tids konkurranse mellom SAS Norge og Norwegian om blant annet flyvninger til London har derimot virket positivt inn på billettprisene. Ytterligere konkurranse, som blant annet kan gi økt tilbud til Aberdeen, er av interesse for regionens offshoreindustri.

Prioriteringer

Stamveinetten på Sørlandet må prioriteres. E18 binder hele regionen sammen og er den viktigste forbindelsen til Østlandet. Veien har til dels svært dårlig standard. Spesielt må arbeid på strekningen E18 mellom Arendal–Tvedestrand igangsettes.

E39 viderefører stamveiforbindelsen til Vestlandet. Her er det tilsvarende viktig å få gjort noe med E39 mellom Osestad–Herdal.

Som nevnt håndterer havnene i Kristiansand en omfattende gods- og passasjertransport. Dette skaper behov for økt satsing på intermodale transportløsninger. Havnen har per d.d. ingen direkte tilknytning til jernbane.

5.6 OSLOFJORDREGIONEN - KUNNSKAP, TRANSPORT OG TRADISJONELL INDUSTRI

Oslofjordregionen⁹ har et sammensatt næringsliv med blant annet store eksportrettede virksomheter og et variert kunnskapsmiljø. Regionens transportnett har et kapasitetsproblem. Dette skyldes blant annet stor vekst i regionen og store transportstrømmer i transitt.

Nær halvparten av befolkningen og arbeidsplassene i Norge er lokalisert på Østlandet. Sentraliseringstrenden vil forsterke dette. Østlandet kan regne med en vekst over landsgjennomsnittet i årene som kommer. Som hovedstad kommer Oslo i en særstilling. Byen har store fremkommelighetsproblemer gjennom store deler av døgnet.

Oslofjordregionen har næringsklynger innenfor blant annet prosessindustri-, IKT-, maritim-, energi- og miljøsektoren. Regionen har også flere selvstendige byregioner.

Grenland er et eksempel på et område som har tunge aktører innen tradisjonell prosessindustri. I dag vokser det frem nye næringsklynger i området. Et eksempel på dette er IKT Grenland som er en næringsklynge med 35 bedrifter.

Telemark fylke og Buskerud fylke har tilsvarende mønster. Kongsberg kommune i Buskerud har hatt et tradisjonelt og internasjonalt rettet næringsliv. Kommunen tilføres nå nye og teknologibaserte næringsklynger.

På den andre siden av fjorden har Østfolds næringsliv et fortrinn med nærhet til de europeiske markedene. Dette fortrinnet vil forsvinne dersom myndighetene ikke opprettholder standarden og kapasiteten på transportkorrido-

ren til Gøteborg. Denne fungerer som en transittkorridor for varer til og fra hele Norge.

Knutepunktet Oslo må fungere

Oslofjordregionens rolle som logistikkknutepunkt og nav for blant annet kunnskapsnæringen og store industribedrifter skaper behov for et transportsystem som ivaretar mange hensyn. Transportløsningene i Oslofjordregionen skal ivareta transport av gods i transitt fra hele landet, en stor andel transport av arbeidstakere til og fra jobb og en betydelig andel av landets forretningsreisende.

Oslo er innfallsporten for mesteparten av turistene som kommer til Norge. Byen må fungere både som logistikknav for godstransporten og knutepunkt for persontransport.

Oslofjordregionen trenger helhetlige transportløsninger med et effektivt hovedveisystem, et velutviklet kollektivsystem rundt byene, effektive flyplasser med gode tilbringersystemer og intermodale kollektivknutepunkt med tilknytning til havner, godsterminaler, vei og jernbane.

Konkrete prioriteringer i Oslofjordregionen

Følgende tiltak er de viktigste i Oslofjordregionen og må prioriteres:

- Forsering og bygging av firefelts E16 mellom Sandvika–Hønefoss.
- Firefelts E18.
- Firefelts E6.
- Bredeutvidelse og utretting av vei på Rv7/52 mellom Hønefoss–Gol–Borlaug.
- Generell utbedring av E134.
- Utbedring av Rv35 mellom Hokksund–Hønefoss–Jessheim. Viktig tverrforbindelse Gardermoen lufthavn fra E134 til E6.
- Utvikling av logistikkknutepunktet Drammen.
- Videreutvikling av Larvik containerhavn med hovedadkomst til E18.
- Opprustning av tilknytningsvei mellom Moss havn og E6.
- Dobbeltsporet jernbane i IC-trianglet rundt Oslo.

Fakta

Oslofjordregionen:

- 1 791 776 innbyggere.
- 38 prosent av landets innbyggertall.
- Bruttoprodukt 544 milliarder kroner i 2004.
- Bruttoprodukt per sysselsatt var 559 000 kroner i 2004.

SSB (2007)

⁹ Oslofjordregionen er definert som fylkene: Østfold, Vestfold, Akershus, Oslo, Buskerud og Telemark.

- Modernisering av og konsentrasjon rundt containerhavnen i Sydhavna i Oslo.
- Videreutvikling av Alnabru godsterminal i kombinasjon med Oslo havn.
- Oslopakke 3.

5.7 BYENES ROLLE OG SPESIELLE UTFORDRINGER

Kapasitetsproblemer i byområdene påvirker næringslivets konkurransevne på flere måter. Byene representerer landets økonomiske motorer. Byene innehar de største markedene for kjøp og salg av varer og tjenester samt de største arenaene for internasjonale nettverk.

Byregionene fungerer som nav for de største bedriftene, med konsentrasjon av hovedkontorer og som nav for gods-transporten med konsentrasjon av logistikkfunksjoner.

Osloregionen, som er landets største arbeidsmarked, fungerer også som nav i landets godstransportstrømmer. Oslo havn og Alnabru godsterminal er sentrale distribusjonsknotepunkter for transport av importert gods til hele landet.

Transportsystemet i Osloregionen skal med andre ord betjene både en stor mengde arbeidsreiser, tjenestereiser, vareleveringer og store godsmengder i transitt.

Stavanger, Bergen og Trondheim har tilsvarende roller som nav i sine regioner.

Transportsystemet i de største byene skal med andre ord betjene personreiser og godstransporter. Disse konkurrerer om kapasiteten i transportsystemene og bidrar til rushtrafikk, køer og miljøforurensning.

Byene har spesielle utfordringer knyttet til tjenestereiser i mindre og bilavhengige foretak som håndverkere. Disse næringene er avhengige av et fremkommelig og forutsigbart veisystem.

Byenes transportproblemer kan ikke løses gjennom veibyggning alene

Det er en erkjennelse at man ikke kan "bygge seg ut av" alle fremkommelighetsproblemene i byene. Byene konkurrerer i kampen om talenter, gode bomiljø og valgmuligheter på arbeidsmarkedet.

Veitrafikken i storbyene skaper dårlig miljø og bidrar til redusert livskvalitet for befolkningen. Trafikken på veiene må reduseres gjennom tilretteleggelse og utvikling av alternative transportmidler som buss og tog. I tillegg må det legges til rette for og bygges flere gang-/sykkelstier.



Kritiske strekninger og punkt på Østlandet

- ▲ Nasjonale flyplasser
- ▲ Regionale flyplasser
- Prioriterte veistrekninger
- Dobbeltspor
- ⚓ Prioriterte havner

Figur 5.9 Kritiske strekninger og punkt på Østlandet, NHOs prioriteringer.

6. TRANSPORT OG VERDISKAPING – EKSEMPLER

6.1 BETYDNING AV INFRASTRUKTUR FOR VEKST OG VERDISKAPING

Transportetatenes stamnettutredninger til NTP beregnes den samfunnsøkonomisk nytten av samferdselstiltak. Utredningene dokumenterer også til en viss grad regionale effekter for næringslivet og befolkningsgrunnlaget. Etatens beregningsmetoder kan imidlertid ikke prissette virkninger for næringslivet. Ofte vil tiltak som er vurdert som samfunnsøkonomisk ulønnsomme ha stor betydning for å kunne opprettholde lokale næringsklynger.

Erfaringer fra blant annet Sverige og Danmark viser at større infrastrukturtiltak har stor effekt på vekst og lønnsomhet. En undersøkelse foretatt av Sveriges Byggindustri i 2005 viser at for hver milliard som investeres i samferdselstiltak oppnås en årlig gevinst på 170 millioner i reduserte kostnader og 170 millioner i økt produktivitet for næringslivet (Byggenæringens Landsforening).

I Danmark viser regional statistikk en økonomisk vekst langt over gjennomsnittet i København og Malmø etter at Øresundsbroen ble bygget. På bakgrunn av disse erfaringene planlegger den danske regjering byggingen av en broforbindelse mot Tyskland som skal korte ned reisetiden mellom København og Hamburg. Det er også foreslått å bygge en dobbelt så lang bro over Kattegat som kan korte ned reisetiden mellom København og Århus fra tre timer til tretti minutter (The Economist, 11. august 2007).

Vegdirektoratet har etablert et forskningsprogram som blant annet skal utvikle metoder for beregning av samfunnsøkonomisk nytte av infrastrukturinvesteringer som i større grad tar hensyn til virkninger for næringslivet. NHO støtter opp om denne forskningen. Dette vil kunne skaffe til veie viktig kunnskap om betydningen av infrastruktur for næringslivet i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

I det følgende presenteres et utvalg av næringer og eksempler fra enkeltbedrifter. Eksemplene er mer ment som illustrasjon på situasjonen for norske bedrifter enn et samfunnsøkonomisk regnestykke. Illustrasjonene må ses på som et supplement til utviklingen av metoder som bedre fanger opp virkninger for næringslivet i et samfunnsøkonomisk regnskap.

6.2 INDUSTRI - KOMPLEKSE PRODUKSJONSKJEDER OG GLOBALE MARKEDER

Norsk Industri har om lag 2000 medlemsbedrifter med rundt 110.000 ansatte og er NHOs største bransjeforening.

Bedriftene fordeler seg på en rekke bransjer fra aluminiumsindustri, bergindustri, bioteknologiindustri, elektroindustri, kjemisk industri, møbelindustri, tekstilindustri, verkstedindustri til prosess- og treforedlingsindustri. Omsetningen i bransjene som inngår i Norsk Industri var på 328 milliarder kroner i 2004, og antas å passere 350 milliarder kroner i 2005.

Eksporten var totalt vel 50 milliarder kroner i andre kvartal 2005, og vil tilsvare en årseksport på over 200 milliarder kroner i 2005. I forhold til en omsetning på 350 milliarder kroner gir dette en eksportandel på 57 prosent.

Transportbehovet påvirker lokalisering og næringsstruktur

Bedriftene i industrien er spredt rundt i hele landet. Den kraftkrevende industrien som naturlig nok ligger i nærheten av det viktigste råstoffet, elektrisk kraft, består i stor grad av hjørnesteinsbedrifter i små kommuner. Produksjonen i kraftkrevende industri skjer gjerne på ett anlegg før ferdigvarene, som ofte er råvarer til annen industri, transporteres ut. Transporten til den kraftintensive industrien bærer preg av bulktransport, og sjøtransport er et mye brukt alternativ sammen med jernbane. Disse industriene er derfor som oftest lokalisert ved viktige havner og farleder.

Treforedlingsindustrien har hatt en naturlig beliggenhet nær elver og kysten. Den mekaniske industrien har tradisjonelt sett hatt sine største bedrifter beliggende langs kysten.

Den største andelen bedrifter i bransjen er teknologibedrifter. Disse sysselsetter om lag 300.000 årsverk i 500 bedrifter. Bedriftene produserer alt fra bildeler og flymotordeler til chassiser, kraner, redskaper og metallvarer. En stor andel av produksjonen går til eksport, og er en del av større internasjonale produksjonsskjeder. Bildelindustrien er et eksempel på dette. Bilprodusenten kan ligge hvor som helst i verden og etterspørre deler fra produsenter spredt omkring. Når fokuset på minimering av unødvendig lagerbeholdning blir større blir det stadig viktigere at transporten skjer uten forsinkelser. Et godt utbygd veinett uten fare for stengte veier er derfor svært viktig.

Møbelindustrien har mange av de samme problemstillingene. Av de 450 bedriftene som sysselsetter rundt 8000 årsverk ligger en tredel i Mørere regionen og resten er spredt rundt omkring i Sør-Norge. Om lag en tredel blir eksportert og her gjelder det samme som for øvrig industri. Den øvrige produksjonen omsettes innenlands og der er det et godt utbygd veinett til distribusjon som gjelder.

En bransje med så mange forskjellige typer virksomheter skaper forskjellige behov. Det er vanskelig å sammenfatte behovene for alle på en kortfattet måte, men det er likevel grunn til å påpeke at for en globalisert industri er offentlige rammebetingelser avgjørende for om næringen kan

oppretholde konkurransevne. Det betyr at:

- Veinettet må være så godt utbygd og ha en så god kvalitet at industrien ikke taper konkurransevne på grunn av forsinkelser, unødig lange omkjøringsveier o.l.
- Bane- og sjøtransport utvikles slik at norske bedrifters enhetskostnader blir lavest mulig og konkurransedyktige.
- Kapasiteten på bane- og sjøtransport må være så god at det ikke dannes flaskehals.

6.3 NÆRINGSMIDDELINDUSTRIEN - NORSKE MARKEDER OG EKSPORT

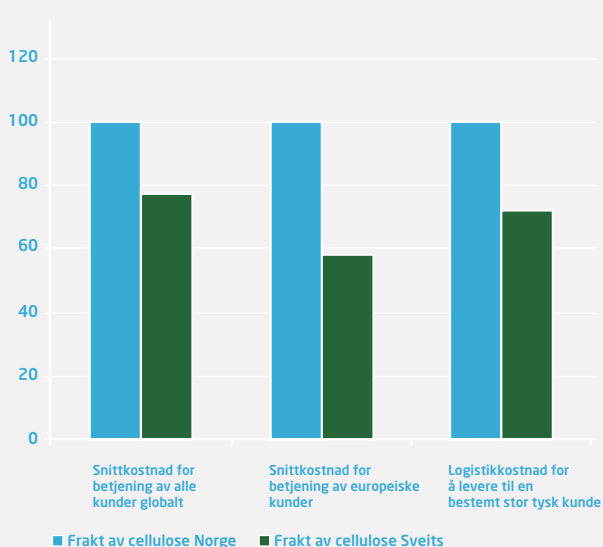
Næringsmiddelindustrien er Norges nest største fastlandsindustri, målt i verdiskaping. I 2005 ble det produsert for 131,1 milliarder kroner i de 1450 bedriftene i denne næringen. Målt som bruttoprodukt, står næringsmiddelindustrien for 19 prosent av industriens totale verdiskaping (Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning). Næringsmiddelindustrien omfatter blant annet foredling av råvarer (jf. fisk, kjøtt, melk, korn, frukt, grønnsaker, bær m.m.) og ferdigvarer (jf. fiskeprodukter, kjøttvarer, pizza, bakervarer, sjokolade, syltetøy og drikkevarer m.m.).

Spredt struktur gir stort transportbehov

Næringsmiddelindustrien er spredt utover landet, og har en relativt høy distriktstetthet. Felles for all næringsmiddelindustri er at de foredler en eller flere råvarer. Dette innebærer at råvaren må transporteres over lange eller korte avstander til selve produksjonsstedet. Det er store variasjoner innad i næringen hvordan dette blir organisert.

Kjøttindustrien er for eksempel avhengig av å ha slakterier i ikke for lang avstand fra dyrene, blant annet av hensyn til dyrehelse og regelverk tilknyttet dette. Noen slakterier er spesialiserte, og sender slaktene til andre anlegg for videre foredling, mens andre har flere foredlingsfunksjoner i tillegg til selve

ILLUSTRASJON: TRANSPORTKOSTNADER FOR NORSKE ANLEGG



Sammenligning av transportkostnader for frakt av cellulose fra fabrikker i Norge og i Sveits. Relativ sammenstilling. Norge er satt til 100 (Borregaard AS).

slaktingen. De bearbejdede råvarene kan så sendes videre over lengre avstander, der de kan bli sluttforedlet.

Meieriindustrien er også avhengig av å ikke ha for lange avstander mellom gårdsbrukene og meieriene, for at melken skal kunne holde riktig kvalitet.

Villfisken kan enten foredles om bord, fraktes fersk til foredling på land, eller fryses om bord for så å fraktes til fastlandet for videreforedling. Oppdrettsfisken slaktes på slakterier spredt rundt omkring, før den fraktes videre, enten som råvare til industri eller som ferskfisk for eksport eller det norske markedet.

Frukt, bær og grønnsaker må enten fraktes hurtigst mulig til kjøleanlegg/foredlingsindustri eller som ferskvarer til konsumentene. For bakerindustrien, blir kornet høstet, tresket og lagret ett sted, mens melet blir transportert over lengre avstander for videre foredling. Det synes også som import av mel blir stadig mer vanlig.

Næringsmiddelindustrien er med andre ord både lokalisert og organisert slik at effektive transportløsninger er nødvendige. Produksjonen av råvarer skjer ett sted og foredlingen et annet. Ofte er det ganske store avstander mellom råvareprodusentene og foredlingsbedriftene. I tillegg kommer avstandene til de store markedene, som primært ligger i sentrale strøk. Råvarene må distribueres inn til foredling og videre ut mot forbrukerne uten at kvaliteten forringes. For å få dette til må veinettet ute i distriktene være tilfredsstillende.

Med den desentraliserte strukturen vi har i jordbruket utgjør transportkostnadene en stor andel av verdikjeden.

Med unntak av fiskerinæringen leverer den norske næringsmiddelindustrien den største andelen til det norske markedet.¹⁰ Den hjemmemarkedsorienterte industrien står derfor overfor et behov for mest mulig effektiv distribusjon ut til sluttbrukermarkedet gjennom de fire store dagligvaregrupperingene. En betydelig andel av varene som produseres er ferskvarer. Disse må hurtigst mulig ut i markedet for ikke å tape seg i kvalitet, med tilsvarende verdiforringelse. For denne delen av produksjonen er det viktig med god og punktlig transport. For den andelen av næringsmidlene som ikke er ferske er det viktigst med lavest mulig kostnader per kvantum transportert.

Fiskeindustrien har en todeling av produksjonen; ferske og fryste produkter. Disse transporteres til de sentrale markeder i Norge, til Kontinentet og/eller til fjerntliggende markeder. Dette betyr at de ferske fiskeproduktene har brukt opp en del av den kritiske tiden allerede før produktene er lastet om i Oslo for videre transport.

¹⁰ I 2005 var hjemmemarkedsandelen for næringsmiddelindustrien, med unntak av sjømat, på 85,8 prosent (Statistisk sentralbyrå).

PIZZA FRA STRANDA - FERSKVARE I RETUR

I eksemplet nedenfor illustreres hva stengte veier betyr i økte kostnader for en enkelt varetransport fra og til Nordvestlandet (Waagan Transport).

Waagan Transport er lokalisert i Ålesund, men har transport av pizza fra Stabburets anlegg på Stranda til de store dagligvaredistributørene på Østlandet. I retur har de med ferskvarer som skal distribueres fra Ålesund og til regionen rundt. Den aktuelle veistrekningen går langs E136 og E6. Denne transporten har både tids- og kjøretøykostnader som all annen transport. Dersom transporten av ferskvarer fra Østlandet til Ålesund ikke når frem til avtalt tid må distributørene, som også har andre varer om bord, kjøre uten ferskvarene. Det må i så fall avtales en ekstra distribusjon senere på dagen, noe som medfører ekstrakostnader.

Et tenkt eksempel er at det blir lastet en bil med pizza fra Stabburet AS på Stranda. Denne bilen skal levere pizza til ICA Distribusjon, Skårer. Ved levering hos ICA er det tidsvindu for levering kl. 07.00 neste morgen.

Da det er vinter og dårlige veier ankommer bilen Oslo kl. 04.00 om natten og dermed må bilen stå stille fra kl. 07.00 til kl. 16.00, da den må holde nye ni timer for å overholde de nye hviletidsreglene.

Når bilen er tømt, kjører den til Bama på Økern og laster frukt til Ålesund. Den er klar til å kjøre fra Oslo kl. 18.00. Når bilen kommer til Måndalen er veien stengt pga. ras, og da det ikke er omkjøringsmuligheter må bilen stå i ni nye timer eller til veien åpner. Konsekvensen av dette blir at varene kommer for sent til mottaker og dermed må det kjøres ekstra distribusjon. Kostnaden for dette er ca. 45.000 kroner.

Waagan opererer i gjennomsnitt seks-sju biler fra Osloområdet til Ålesund pr dag med ferskvarer. Det får derfor betydelige økonomiske konsekvenser for Waagan dersom veien er stengt en dag. Sist vinter var veien stengt to dager. Basert på eksempelet ovenfor, skulle dette medføre 630 000 kroner i ekstrakostnader for Waagan Transport per år.

Waagan har en markedsandel på 60 prosent til dagligvarekjeder på Sunnmøre og i Nordfjord. Hvis vi antar at de andre transportørene, som forsyner de øvrige dagligvarekjedene, står over for de samme utfordringene som Waagan, innebærer det at for dagligvarekjedene i området de betjener har snakker vi om årlige ekstrakostnader på over 1 million kroner dersom veien er stengt i to dager. For mange ekstreme år vil antall stenginger være betydelig høyere.

Ifølge Statens vegvesen passerer det 159 vogntog i døgnet på den aktuelle strekningen. Waagan representerer derved 4 prosent av alle vogntogene på strekningen. Disse vogntogene transporterer forskjellige varer med ulike krav til logistikk og fremføring. Om man imidlertid, som en forenkling antok samme gjennomsnittskostnad som for Waagan, ville de totale kostnadene for transportørene som følge av to dagers veistenging være på 25 millioner kroner.

TRANSPORT AV LAKS - MARINE HARVEST

Årlig produseres ca. 600.000 tonn laks i Norge. Av dette eksporteres årlig ca. 500.000 tonn laks fra Norge, noe som bidrar til en eksportverdi på 17 milliarder kroner.

En laks ferdig lastet på bil i Hjelmeland i Ryfylke veier vanligvis fire kilo og har en kostnad på 19 kroner per kilo. Av dette utgjør varekostnad 12 kroner per kilo og av disse er inngående transportrelaterte kostnader mellom 75 og 80 øre per kilo, i hovedsak transport fram til oppdrettsanlegget.

For å få laksen frem til markedet transporteres den på bil, båt eller fly. Dermed øker transportkostnadene med bil med ca. 1,50 kroner per kilo for transport innenlands og ca. 2 kroner til markedene i Europa.

Mye eksport går til Asia med fly. Da blir transportkostnadene store - ca. 12-14 kroner for hver kilo.

Innenlands transportkostnader på 2,25 kroner (0,75 pluss 1,50) per kilo tilsvarer 15 prosent av varekostnadene frem til grossist i Norge.

På landsbasis er transportkostnadene per kilo gjennomsnittlig høyere enn for en laks fra Hjelmeland. Vi kan derfor fastslå at de samlede innenlandske transportkostnadene for å bringe laksen frem til grossist i Norge eller i Europa er på minst 1,5 milliarder kroner årlig.

Av en laksefilet på 1 kilo kjøpt i butikk i Norge betaler vi forbrukere en transportkostnad på mellom 4 og 6 kroner.

VERDIFORRINGELSE OG PRISREDUKSJON

Like viktig som transportkostnaden er verdiforringelsen som følge av forsinkelser. Laks er for en stor del ferskvare og transport frem til forbruker skjer med små tidsmarginer. Anleggene ligger langs kysten fra Vest-Agder og nordover og transporten er ofte avhengig av en eller flere ferger på de første strekninger. Ved irregularitet på enkelte av fergestrekningene vil problemene forplante seg til neste ledd, noe som kan føre til betydelig forsinket fremføring til forbruker. Det går ut over kvalitet, omdømme og verdien som følge av krav til prisavslag hos oppkjøperen

SINTEF (2001) har gjort grove anslag på prisreduksjon som følge av transportforsinkelser og konkluderer med at:

- Hel fersk fisk vil måtte gis en 20-25 prosent prisreduksjon etter to dager og verdien synker til null etter tre-fire dager.
- Prisen på fileter/bearbeidet fisk synker med 10-15 prosent etter fem-sju dager.

SAFT OG SYLTETØY: LERUM FABRIKKER

Lerum Fabrikker i Sogndal i Sogn og Fjordane er storprodusent av saft og syltetøy. I 2006 var omsetningen på knapt 280 millioner kroner. Varekostnadene utgjorde ca. 125 millioner kroner, mens transportkostnadene - direkte og innbakt i varekostnadene utgjør om lag 13 prosent av omsetningen eller om lag 35 millioner kroner. Transportkostnadene av råvarer, emballasje og ferdigprodukter utgjør altså nær 30 prosent av varekostnadene.

Av en flaske saft som i butikken koster 21 kroner, betaler vi som forbruker om lag 2 kroner til transport.

Lerum kjører daglig 14 vogntog for distribusjon av saft og syltetøy til norske markeder. Bompengavgift, kostnader med ferger og den konsekvensen av dieselavgiften, er alle elementer som gir industrien i distriktet høyere fremføringskostnader enn konkurrentene - både på Østlandet og i naboland.

Avstand til markedet blir gjort til en større konkurranseulempen enn nødvendig når veistandarden fra produksjon til forbruker ikke sikrer forutsigbare transporter.

6.4 TURISME OG REISELIV - NÆRINGER I VEKST OG ENDRING

Reiselivsnæringen stiller helt spesielle krav til tilgjengelighet til og fra Norge og til ulike deler av landet. Reiselivsnæringen er Norges største vekstnæring. Norge tar en større andel av den internasjonale ferie- og fritidstrafikken enn tidligere, både sammenlignet med Europa og verden for øvrig. Den negative trenden fra slutten av 90-tallet er i ferd med å snu. I 2005 var det 18,7 millioner utenlandske gjestedøgn ved hotellene i de nordiske landene. Dette er en økning på 6 prosent eller 1 million hotelligjestedøgn fra 2004. Ved norske hoteller var det 4,7 millioner utenlandske gjestedøgn i 2005. Dette utgjør en markedsandel på 25 prosent av alle utenlandske gjestedøgn i Norden. Norges markedsandel øker med 0,5 prosentpoeng fra 2004 til 2005.

Utenlandske bilturister hadde i gjennomsnitt et forbruk på nærmere 4500 kroner på reisen. Dette er ca. 8 prosent høyere enn i 2002, noe som tilsvarer prisstigningen i perioden. Vi ser at forbruket per besøk har holdt seg på samme nivå, selv om det gjennomsnittlige døgnforbruket har gått ned. Dette henger sammen med at gjennomsnittlig oppholdstid for bilturister har økt. Andelen forhåndsbetalte utgifter for bilturister er betraktelig høyere i 2005 (38 prosent) enn i 2002 (29 prosent). Dette kan skyldes at flere bestiller og betaler på Internett. Økningen i antall ferie- og fritidsankomster fra 2002 til 2005 har vært på 24 prosent og majoriteten av disse ankomstene kan tilskrives en økning i flytrafikken (Transportbrukernes Fellesorganisasjon).

Turister har ulike behov, mens noen kun vil se byene og de store turistattraksjonene, kommer andre for å finne roen i det norske landskapet. Det er imidlertid en nyere erkjennelse at turistenes preferanser knyttet til transport i stor grad er sammenlignbart med andre typer reiser. Turister vurderer tre elementer før valg av destinasjon og transportform:

1. tidsbudsjett,
2. kronebudsjett,
3. risiko.

Trenden de senere år har vist en økning i korte og ofte skreddersydde reiser, der tidsbudsjettet har relativt større verdi enn kronebudsjettet, som skyldes at tid for mange av de tilreisende i større grad er en knapphet, mens penger i mindre grad er det. Dette gjelder også for norske turister som ferierer i eget land. Week-end-turer fra Oslo til Lofoten blir stadig vanligere, både sommer og vinter (NHO Reiseliv).

Tidsbudsjett og kronebudsjett vurderes samlet, mens risikovurderingen naturlig nok øker i betydning dersom

reisen er kort. For en ferie på fire dager blir det relativt sett viktigere at en av dagene ikke faller bort som følge av at man ikke rekker en ferge eller at en lokal flyplass er stengt pga. uvær enn om man har 14 dager til rådighet.

Konsekvensen for reiselivsnæringen i Norge er at behovet for forutsigbarhet i transportsystemet er blitt mye større og kan sammenlignes med behovet for forutsigbarhet for varetransporter og arbeidsreiser.

Samtidig er det et poeng at selv om reiselivets krav til fremkommelighet og transport i hovedsak følger næringslivet for øvrig, er det mange av de ferierende i Norge som gjør det som en rundreise. Da står opplevelser langs veien like sentralt som behovet for effektiv, trygg og rimelig transport. Enkelte veier er attraksjoner i seg selv, og det er viktig at disse videreutvikles for å ivareta også denne gruppen reisende.

Nasjonale Turistveier er et godt og viktig tiltak som eksemplifiserer dette, og bevissthet om viktigheten av å tilret-

telegge for rasteplasser der landskap, kulturminner eller lignende gjør dette naturlig. For reiselivet er også god skilting viktig, både for å finne frem og som en måte å markedsføre norske attraksjoner.

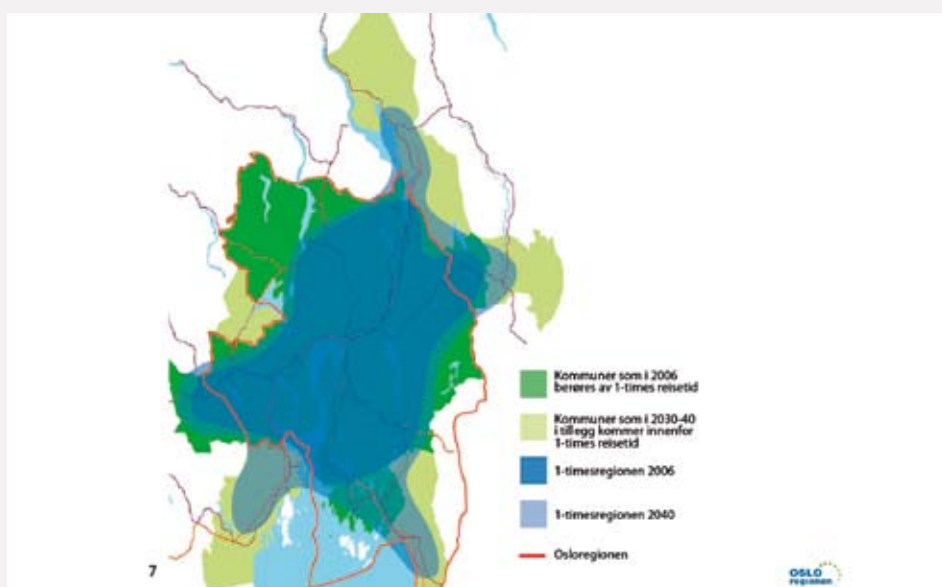
6.5 KUNNSKAPSNÆRING - BEHOV FOR KOMPETANSETILGANG

Kunnskapsnæringens primære valuta er kompetente medarbeidere, og kunnskapsbedrifter vil naturlig nok trekkes mot de store arbeidsmarkedsregionene, der tilgangen på kompetanse er størst. Størrelsen og rekkevidden innen bolig- og arbeidsmarkedsregionen avhenger av transportsystemet og i de sentrale byene vil et velutviklet jernbanetilbud ha stor betydning for bedriftenes evne til å rekruttere arbeidskraft.

TILGANG PÅ ARBEIDSKRAFT VED JERNBANESATSING

Illustrasjonen nedenunder viser den økte rekkevidden i Osloregionen ved jernbanesatsingen. (Osloregionen, 2007). Beregninger basert på dagens befolkningstall viser at 1.275.000 personer i dag kan nå Oslo S innen en time, mens det tilsvarende tallet vil være 1.650.000 personer dersom jernbanetilbudet forbedres som planlagt.

Med prognoser for befolkningsvekst i regionen vil det om få år være mulig for kunnskapsnæring i Oslo å rekruttere arbeidstakere fra en samlet befolkningsmengde på over to millioner innen rimelig reiseavstand med tog.



GEIRANGER - HELÅRS TILGJENGELIGHET TIL ATTRAKTIVT TURISMÅL

Geiranger har 230 innbyggere. Av disse er ca. 45 ansatte på Union Hotell. Rundt 500.000 turister besøker Geiranger hvert år. Onsdag 26. april 2007 gikk et ras over RV63 Eidsdal-Geiranger. Geiranger ble da isolert fra omverdenen helt. Union Hotell hadde ca. 150 gjester. Hotellet og kommunen satte i gang tiltak og fikk satt inn beredskapsferge. Hotellet fikk en sterkt forsinket tilgjengelighet for sine gjester, varer og pendlende arbeidere fra nabobygdene. I tillegg var alt av syketransport redusert til null da det var dårlig vær slik at helikopter ikke kunne komme til bygden.

Årlig går det flere ras på den eneste helårsforbindelsen som hotellet har med omverdenen, RV63 mellom Eidsdal (retning Ålesund) og Geiranger. Hver gang berører dette hotellet og historisk de siste årene har hotellet regnet følgende tap:

- Driftsstans to til tre dager gir et omsetningstap på 700.000-800.000 kroner.
- Avbestilling av opphold i etterkant om lag 2-2,5 millioner kroner tapt omsetning.
- Markedsføringskostnader i ettertid for å prøve å øke belegget og omsetningen igjen ca. 200.000-300.000 kroner.
- Varer og arbeidskraft som ikke kommer til/fra hotellet som det må finnes nødordninger for transport og kommunikasjon, ekstra arbeidstid om lag 50.000-100.000 kroner.
= Totalt regner hotellet med årlige (inklusive alternativ kost) på om lag 1.500.000-2.000.000 kroner i direkte ekstra kostnader og tapt fortjeneste.

I 2005 var åpningstiden for RV63 Geiranger-Grotli utsatt til 22. juni. Dette på grunn av et 200 meter langt usikret rasområde. På grunn av sterkt redusert produkt for flere tur- og cruisepereoperatører som måtte kansellere sine bestillinger til Norge, antok næringen i Stryn/Sogn & Fjordane, Grotli-Lom-Lillehammer-Beito/Fagernes i Oppland et forsiktig anslag på tap på 25 millioner kroner i løpet av 14 dager.

Siden Geiranger er et kjent navn bruker media mye tid på å fremheve det dramatiske i en rasstegning og desto større negative konsekvenser får det for hotellets virke. Hotellet har de siste fem årene hatt en svært negativ utvikling i perioden desember-mars, og ser at dersom en ikke får til en rask forbedring av rassikringen av RV63 Eidsdal-Geiranger vil hotellet måtte legge om til sommerdrift.

UNESCO har satt Geiranger på verdenskartet og tufter sin markedsføring av dette samfunnet blant annet på et levende lokalsamfunn og godt bevart natur og landskap. UNESCO-statusen har økt etterspørselen etter besøk til Geiranger også utenom hovedsesongen. Dette gir grunnlag både for hotellet og andre aktører i og utenfor Geiranger til å drive helårsturisme.

Ettersom RV63 Eidsdal-Geiranger ikke har en stabil åpningstid, fergesesongen på Geirangerfjorden er kort og åpningsdatoen for RV63 Geiranger-Grotli er usikker, er det lite som tyder på at denne effekten vil kunne bli tatt ut.

Konsekvensene av manglende rassikring og samferdselsinvesteringer vil være:

- At helårssamfunnet bortfaller.
- At naturen får økt belastning ved at turistene "presses inn" i en kort sesong.

Dette vil på sikt ødelegge Geiranger som samfunn og reisemål.

7. VIRKNINGER AV SAMORDNING OG ØKT SATSING

7.1 BETYDNINGEN AV HELHET/SAMORDNING

I dette kapitlet diskuteres betydningen av en mer helhetlig transportplanlegging i Norge, med utgangspunkt i vurderinger av konkrete eksempler.

Eksempelene illustrerer behovet for og virkninger av en bedre samordnet og helhetlig samferdselsplanlegging. Dette er eksempler på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå og viser til konkrete problemstillinger med henholdsvis:

1. utvikling av et samlet logistikknutepunkt i Stavangerregionen med kobling mellom vei, jernbane, terminal og havn,

2. utvikling av kyststamvei som binder regioner sammen og utvider bolig- og arbeidsmarkedsregionene,
3. betydningen av samordning av virkemidler i byområdene, illustrert ved Oslopakke 3.

EKSEMPEL: LOGISTIKKNUTEPUNKT I STAVANGERREGIONEN

I dette eksemplet er problemstillingen todelt:

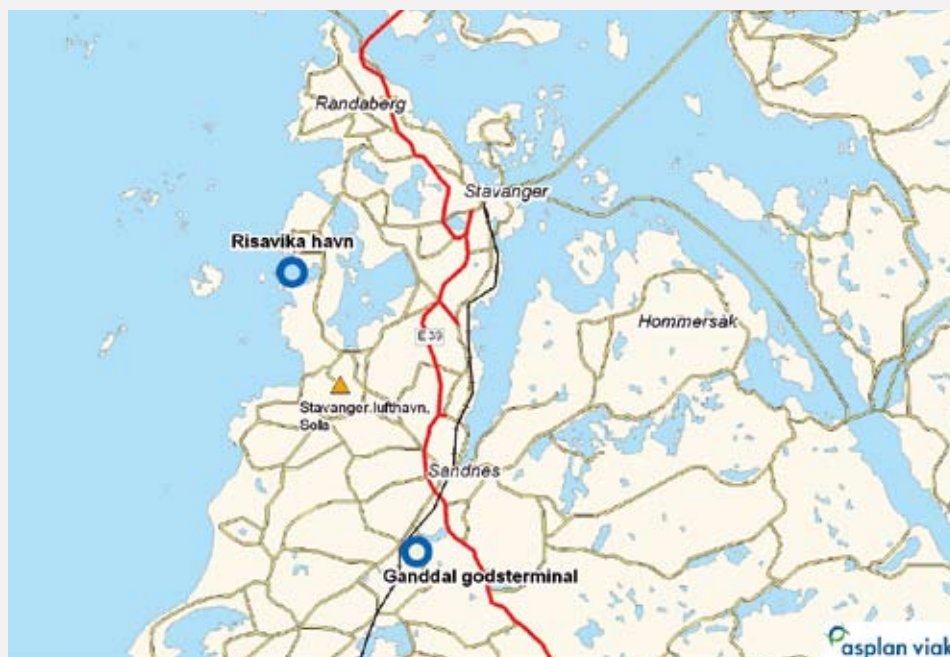
- Hva er effekten av helhetlige og koordinerte investeringer og organisatoriske ordninger knyttet til utvikling av et effektivt og optimalt logistikknutepunkt?
- I hvilken grad kan besparelser i transportkostnader bidra til at investeringer i jernbaneterminal og ny havn i Risavika blir samfunnsmessig lønnsomme?

Det geografiske området som eksemplet dekker, er Nord-Jæren med sine terminal- og havnelokaliseringer og vei- og jernbanenett i det internasjonale logistikknutepunktet som nå utvikles i Stavangerregionen. Kartet på neste side viser lokalisering av Risavika havn og den nye godsterminalen på Ganddal. Den nye Risavika havn ligger om lag 15 km fra Ganddal.

Utfordringene for godstrafikken i dette logistikknutepunktet er for det første at det er betydelige kødannelser på veinettet, etter hvert også utenom de typiske rushtidsperioder, som innebærer at distribusjonsbiler har betydelige ekstrakostnader. For det andre er det behov for rask og effektiv kommunikasjon mellom Risavika og Ganddal for at intermodal transport på båt og bane kan bidra til overføring av gods fra vei til båt og bane. Utfordringen er at mens Risavika havn og Ganddalterminalen vil stå ferdig henholdsvis i 2008 og 2007, så vil det ta en rekke år før viktige veistreknings er utbygd eller utbedret tilfredsstillende dersom de eksisterende planer følges.

I dette eksemplet er følgende transportsystemer vurdert:

1. Alt. 0: Dagens situasjon (dvs. betydelige utsettelse av viktige veiprojekt, "Alternativ 0").
2. Alt. 1: Utbygging og opprustning av E39 inkludert forbedringer på Rv44, Terminaltangen og Solasplitten (som i betydelig grad vil bidra til å redusere køproblemene).



Utbygging av E39, Terminaltangenten og Solasplitten er kostnadsregnet til om lag 2500 millioner kroner. Utbyggingen av Risavika havn er kostnadsregnet til om lag 500 millioner kroner (pluss om lag 500 millioner kroner i eiendomsservv) og utbyggingen av terminalen på Ganddal er kostnadsregnet til om lag 600 millioner kroner.

Godsstrømmer

Aktuelle godsstrømmer som påvirkes av forsinkelser i trafikken, knytter seg til:

- Distribusjon innen Stavangerregionen/Rogaland.
- Gods mellom havn og jernbaneterminal.

Mye av dette utføres av de fire store samlasterne. Ut fra informasjon fra disse viser tabellen en samlet oversikt over størrelsesorden av noen nøkkeldata.

Tema	Størrelsesorden
Samlet godsmengde som skal distribueres i Stavangerregionen	Ca. 850.000 tonn
Antall lastebiler i daglig distribusjon	Ca. 120
Antall trailere i daglig distribusjon	Ca. 35

Det kan forventes en generell årlig vekst i godstrafikken på gjennomsnittlig rundt 2 prosent, men i tillegg kommer vekst pga. økt transitt.

Analyse

En av de store samlastere har beregnet at de i 2006 hadde et økonomisk tap pga. av ventetid i veisystemet på ca. 5 millioner kroner per år. Det antas at andre samlastere har i all hovedsak de samme økonomiske tap, slik at samlet tap for samlasterne kan anslås til ca. 12 millioner per år.

I sammenligningen mellom de skisserte alternativ forutsettes følgende:

- I Alt. 0 antas at situasjonen blir gradvis verre pga. økt trafikk. Det innebærer at tidskostnadene og kjøretøykostnadene øker atskillig mer enn trafikkøkning. Det anslås at økningen i tap pga. trafikksituasjonen øker med ca. 5 prosent per år.
- I Alt. 1 antas det at situasjonen etter at de aktuelle veiprojektene i regionen er ferdigstilt vil tap pga. kødannelse reduseres betraktelig, og det antas at dette reduseres til ca. 1/3 av dagens nivå. Men også her forutsettes det at den generelle økning i trafikk fører til at dette tapet øker med 5 prosent per år.

De besparelser som er indikert i Alt. 1 vil neddiskontert innebære en samfunnsmessig besparelse på i størrelsesorden 250 millioner kroner (4 prosent kalkulasjonsrente over 30 år). Dette betyr at et så lite antall som ca. 150 lastebiler og trailere som brukes daglig i distribusjon, kan bidra til en samfunnsøkonomisk besparelse som i størrelsesorden kan ligge på rundt 10 prosent av kostnadene med de ovennevnte veiinvesteringer som er de primære investeringer i denne sammenheng. I tillegg kommer besparelsene som knytter seg til den varedistribusjon som firmaer gjør selv eller får andre enn samlasterne til å utføre.

En effektiv kobling mellom Risavika og Ganddal vil være et viktig element for å kunne overføre gods fra vei til sjø og bane. De aktuelle veiinvesteringer bidrar til reduserte kostnader i transportkjeden som bruker Risavika havn og terminalen på Ganddal.

I sammenheng med EU-prosjektet Northern Maritime Corridor er det anslått at det i størrelsesorden kan bli overført rundt 300.000 tonn per år som tas via Risavika havn og videre med tog fra Ganddal til Oslo. For Risavika havn og godsterminalen på Ganddal vil dette kunne innebære en årlig netto merinntekt på 20–40 millioner kroner per år som en forbedring av veiforbindelse mellom Risavika og Ganddal bidrar til.

Oppsummering

Utbedring av hovedveinettet i Stavangerregionen vil bare for de fire store samlasterne kunne føre til en besparelse i kostnader i gjennomsnitt per år på ca. 15–20 millioner kroner. Neddiskontert over 20 år innebærer dette en betydelig andel av de samfunnsmessige besparelser som sammen med andres besparelser forsvarer en rask og samordnet investering i veiutbygging og terminal/havneutbygging.

Med utbygging av Risavika havn og godsterminalen på Ganddal vil et effektivt logistikkknutepunkt i Stavangerregionen i første rekke være avhengig av et kapasitetssterkt veinett der godstransporten kommer raskt frem uten forsinkelser, i særlig grad utbygging av Solasplitten og E39. En god forbindelse mellom Risavika og Ganddal vil bidra til betydelig økt godsmengde gjennom logistikkknutepunktet i Stavangerregionen og bidra til bedre forrentning av investert kapital i de to store terminalanleggene.

EKSEMPEL: KYSTSTAMVEIEN

I dette eksemplet er problemstillingen knyttet til kyststamveiens realisering, med en konkretisering av strekningen mellom Stavanger og Bergen. Dette prosjektet omfatter to store undersjøiske tunneler og er et kostbart prosjekt. På den annen side vil prosjektet kunne ha store positive virkninger som reduserte tidskostnader og dermed reduserte transportkostnader og mer fleksibel transportavvikling langs kyststamveien som igjen vil kunne virke positivt inn på den regionale næringsutvikling og bosettingsmønster i regionene som kyststamveien betjener.

Det geografiske området som det konkrete eksemplet dekker gjelder strekningen Stavanger-Bergen og er vist på kartet på neste side. Området omfatter, foruten Stavanger- og Bergensregionene, Haugesundsregionen og Stordområdet.

I dette eksemplet er følgende transportsystemer vurdert:

1. Alt. 0: dagens situasjon med ferger.
2. Alt. 1: fergefri forbindelse mellom Stavanger og Haugesund, men fortsatt ferge Hallhjem-Våge (i Tysnes).
3. Alt. 2: full fergefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen.

Investeringene på kyststamveien på denne strekningen for Alt. 1 og Alt. 2 er:

Alternativ	Investering
Alt. 1: Fergefri forbindelse mellom Stavanger og Haugesund	7.8 mrd. kr.
Alt. 2: Full fergefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen (Alternativ over Fusa)	Om lag 20 mrd. kr.

Kostnadene for alt. 2 er satt sammen fra ulike utredninger (Statens vegvesens Stamnettutredning og NHO Hordalands utredning om Hordfast), men gir i størrelsesorden et relevant bilde.

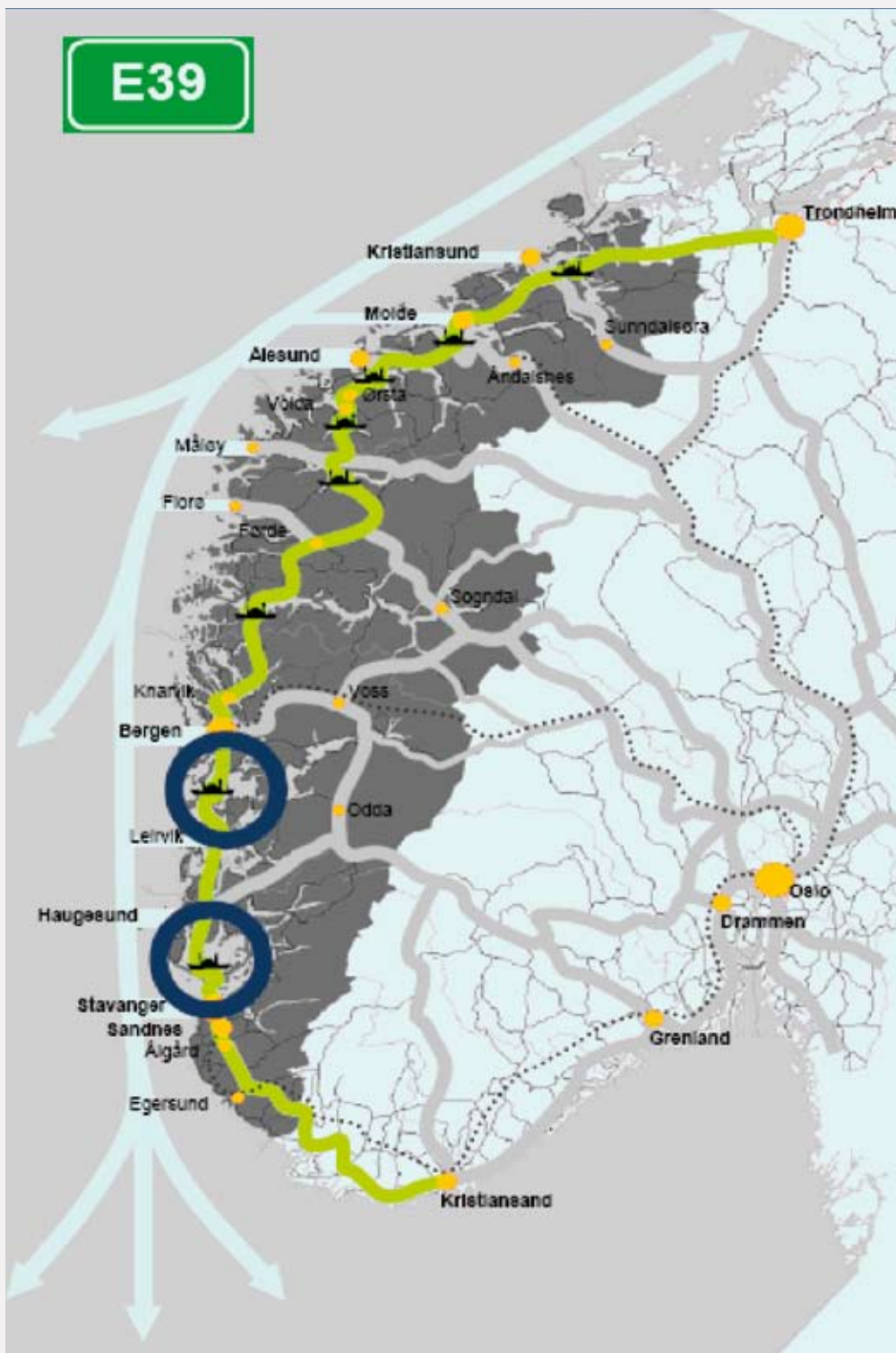
Transportstrømmer

Tungtrafikken langs E39 kyststamveien kan blant annet måles med fergestatistikken på fergesambandene. Gjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT) og gjennomsnittlig tungtrafikk (ÅDT lange, kjøretøyer over 14 m) er som vist i tabellen nedenfor.:

Fergestrekning	1995			2005		
	ÅDT	ÅDT >14 m	pst-vis tungtrafikkandel	ÅDT	ÅDT >14 m	pst-vis tungtrafikkandel
Mortevika-Arsvågen	1380	114	8 pst	2376	196	8 pst
Hallhjem-Sandvikvåg	1210	96	8 pst	1740	144	6 pst

Trafikken på fergesambandene har økt langt mer enn prognosene de siste 10 årene.

E39



-  E39 Kyststamvegen
-  E39 Kyststamvegen, ferjestrekning
-  Øvrig stamvegnett
-  Sjøtransport

Analyse

I sammenligning mellom de tre alternativene forutsettes følgende, i samsvar med Statens vegvesens utredninger:

- I Alt. 0 er det forutsatt at fergekapasiteten økes i samsvar med behovet, dvs. med tilsvarende trafikkavviklingsstandard som nå.
- I Alt 1 antas fergefri forbindelse mellom Stavanger og Tysnes, men ferge fra Våge til Hallhjem
- I Alt. 2 antas full fergefri forbindelse.

Tabellen nedenfor viser resultatet av Statens vegvesens nytte/kostnadsberegning (N/K) i form av netto nytteverdi, supplert med beregninger gjort for NHO Hordaland mht. Alt. 2.

Alternativ	Netto nytteverdi i forhold til Alt 0
Alt. 0: Dagens situasjon med ferger	
Alt. 1: Fergefri forbindelse Stavanger-Haugesund, ferge Våge-Hallhjem	5.4 mrd. kr.
Alt. 2: Full fergefri forbindelse	3.5-4 mrd. kr.

I tillegg til de rene N/K-verdier som er beregnet vil en fergefri kyststamvei mellom Stavanger og Bergen ha regionale virkninger som ikke inngår i N/K-beregningene. Disse virkningene er i første rekke:

- Ekspansjon i det lokale næringsliv (utover det som er generell vekst og vekst i trafikken på grunn av fergefri forbindelse i seg selv).
- Stabilisering av bosetting pga. stabilitet og ekspansjon i det lokale næringsliv og fordi arbeidsreiser kan være lengre i avstand uten å være lenger i tid.
- Mer fleksibelt transportsystem for godstransport der vei, havner og jernbane kan utnyttes mer rasjonelt pga. bedre og kontinuerlig atkomst til havner og terminaler i Stavanger og Bergen og mellom disse byene.

Det poengteres i denne sammenheng at den fulle regionale virkning av kyststamveien vil man ikke kunne forvente før hele strekningen er fergefri. De ulike strekninger i kyststamveien har ulik netto nytteverdi isolert sett, og enkelte strekninger kan ha negativ netto nytteverdi. Netto nytteverdi vil være relevant for å vurdere rekkefølge i enkeltstrekninger, men i et helhetlig perspektiv er det den samlede netto nytteverdi sammen med ikke-prissatte regionale konsekvenser som må være hovedargumentet for gjennomføring av kyststamveien. Dette gjelder ikke bare for strekningen Stavanger-Bergen, men for kyststamveien i sin helhet.

Oppsummering

Kyststamveien mellom Stavanger og Bergen har i dag fergestrekninger som er ugunstig for trafikken mellom byer og tettsteder langs denne strekningen. Beregningene for kyststamveien mellom Stavanger og Bergen viser at utbygging av denne strekningen til å være fergefri er samfunnsøkonomisk meget lønnsomt.

Dessuten vil fergefrie forbindelser innebære en stabilisering av bosettingen i regionene langs kyststamveien og styrke det lokale næringsliv. Kyststamveien vil også gi et mer fleksibelt og effektivt transportsystem som bidrar til å øke konkurranseevnen for næringslivet i regionen samt øke det felles arbeid/bolig/service-området rundt byene langs kyststamveien.

OSLOPAKKE 3

Oslopakke 3 er en finansieringsplan som ble vedtatt i 2006 for en forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet i Oslo og Akershus de neste 20 år.

Pakken innebærer en sterkere satsing på kollektivsystemet enn de tidligere Oslo-pakkene. I tillegg til investeringer i infrastruktur og vognmateriell, vil Oslopakke 3 også bidra økonomisk til driften av kollektivtrafikken.

Oslopakke 3 er basert på fortsatt innkreving av bompenger i Oslo og nye bomstasjoner i Bærum samt statlige og lokale bevilgninger. Pakken har en økonomisk ramme på 53,4 milliarder kroner for perioden 2008–2027, inkludert statlige bevilgninger på samme nivå som i NTP 2006–2015. Frem til 2025 er det antatt at trafikketterspørselen vil øke med 30 prosent. Bruken av trafikantbetaling er nødvendig for å kunne håndtere den ventede transportveksten.

Statens vegvesen har foretatt en vurdering av forventede virkninger av Oslopakke 3 opp mot et referansealternativ uten trafikantbetaling. I vurderingene av Oslopakke 3 har de kommet frem til at man med denne pakken vil klare å utvikle transporttilbudet omtrent i takt med veksten i transportetterspørselen. Oslopakke 3 er beregnet til å gi noe mindre biltrafikk enn referansealternativet over betalingspunktene. Med Oslopakke 3 vokser biltrafikken med 26 prosent, mot 31 prosent i referansearkivet.

I 2025 med Oslopakke 3 skjer 27 prosent av veksten i motoriserte reiser fra i dag med kollektivtransport, mens referansealternativet har en vekst på 25 prosent. Forskjellen skyldes ikke at flere går fra bil til kollektivt, men at det blir færre bilister over betalingspunktene.

Utbygging av sikre hovedveier og lavere biltrafikk fører til at Oslopakke 3-alternativet gir færre ulykker enn referansealternativet.

Sammenlignet med referansealternativet fører Oslopakke 3 til at antallet personer som er utsatt for svevestøv, som overskrider det nasjonale målet, reduseres.

Oslopakke 3 demper veksten i utslipp av klimagasser, men ligger likevel godt over de lokale målene for utslipp.

I Oslopakke 3 ligger det inne flere store tunnelutbygginger. Disse vil være med på å redusere støyplagene for enkelte nærmiljøer.

7.2 BETYDNING AV BEDRE FORUTSIGBARHET

Forsinkelser i transportsystemet koster tid og penger. Transportørene vil naturlig nok regne med en forsinkelseskostnad ved distribusjon som pågår i rushtimene i byregionene og, der det er mulig, søke å unngå de mest høytrafikkerte periodene ved levering av varer til for eksempel sentrum.

Opplagte kostnader knyttet til forsinkelser inkluderer drivstoffkostnader, eventuelle kostnader for bruk (leie) av kjøretøy, lønnskostnader og alternativkostnader. Ved god planlegging og overvåking av trafikkbildet vil disse kostnadene i stor grad være forutsigbare for transportørene. De inngår som et betydelig element i verdikjeden for eksempel for næringsmiddelindustrien, og prisen betales av

forbrukerne. I tillegg kommer miljøkostnadene som følge av køkjøring (jf. kapittel 7.3).

De største forsinkelseskostnadene er imidlertid knyttet til manglende forutsigbarhet i transportsystemet og dette er i større grad et problem for næringer som opererer med stramme tidsrammer for delleveranser i produksjonskjeden, for leverandører av ferskvarer og for transport av varer som inkluderer omlastning. Problemet forsterkes pga. krav til Just-in-Time-leveranser.

EKSEMPEL: VARELEVERING I OSLOREGIONEN

Nedenforstående er sakset direkte fra daværende Linjegods' uttalelse til forrige NTP:

"Næringslivets vareforsyning rammes av trengsel og tidsforsinkelser i Oslo-området og på hovedveiene på Østlandet. Dette gjelder spesielt hovedkorridorene inn til Oslo samt det sentrale byområdet. Vegdirektoratet har som ledd i planarbeidet målt forsinkelser på hovedveinettet til/fra Oslo. I snitt ligger dette på litt i underkant av 30 minutter pr retning. En stor del av Linjegods' distribusjons- og fremføringsbiler rammes av den samme køen som alle andre biler rammes av.

Av selskapets ca. 110 distribusjonsbiler i Oslo og Akershus, benyttes ca. 40 i Osloregionen. Med en tidsforsinkelse slik Vegdirektoratet har regnet ut påføres selskapet og dermed kundene en merkostnad på 3 millioner kroner per år. Dette tilvarer ca. 100 000 kroner per år per bil. Slike beregninger kan selvsagt gjøres for alle biler som står i kø, enten det gjelder godsbiler eller personbiler. Tids- og miljøkostnadene blir formidable."

Dette gjaldt det daværende Linjegods. For å få et inntrykk av problemene for Oslos næringstransporter er det innhentet tall for hvor mange passeringer med biler over 3,5 tonn det var i bomringen rundt Oslo i uke 11 2007.

Dato	Tung Auto-PASS	Tung manuelt	Totalt
12/3	24 500	1 350	25 850
13/3	24 600	1 200	25 800
14/3	24 900	1 200	26 100
15/3	24 800	1 300	26 100
16/3	22 000	1 000	23 000
17/3	6 300	400	6 700
18/3	6 100	600	6 700

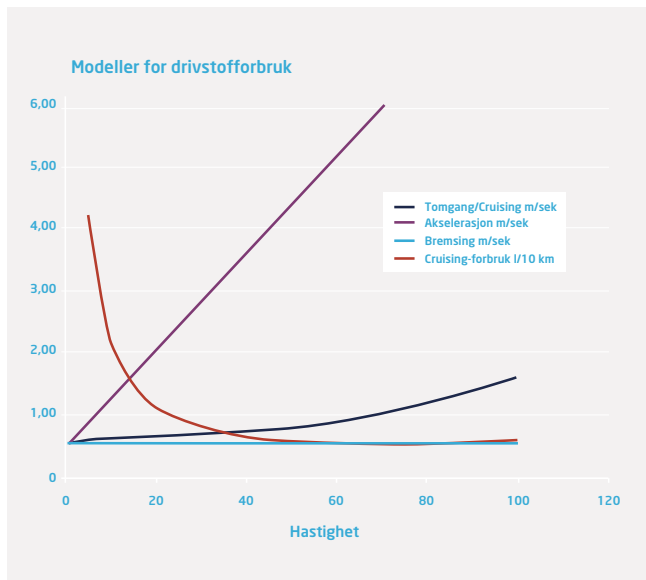
Figur 7.1 Tungtransport i Oslo (Bomringadministrasjonen).

Ser man på virkedagene mandag til fredag passerte i denne uken 126.850 biler over 3,5 tonn bomringen. Ved å anta generelt lavere trafikk i seks uker i året, vil det være 46 uker i året som er relevante for beregningene. Det legges til grunn en forsinkelse på 30 minutter, som Vegvesenet gjorde i eksemplet med Linjegods ovenfor. I henhold til Håndbok 140 er tidskostnadene for tunge kjøretøy 462 kroner per time.

Ut fra disse forutsetningene koster forsinkelser knyttet til tunge kjøretøy inn til Oslo i størrelsesorden 1,3 milliarder kroner årlig. Når vi vet at det i tillegg er betydelige kostnader knyttet til persontrafikk også, er potensielt innsparte tidskostnader betydelige også sett i forhold til den totale investeringsrammen for Oslopakke 3, som er på 53 milliarder kroner.

7.3 MILJØEFFEKTER AV VEIBYGGING

Veitrafikken har betydning for lokalt og globalt miljø. Veitrafikk medfører betydelig utslipp av klimagassen CO₂. Det er imidlertid først og fremst ved kjøring og akselerasjon at biler avgir klimagassutslipp; trafikk med fin flyt har mye mindre konsekvenser for luftkvaliteten.



Figur 7.2 Drivstofforbruk ved forskjellige typer kjøring (SINTEF, 2007).

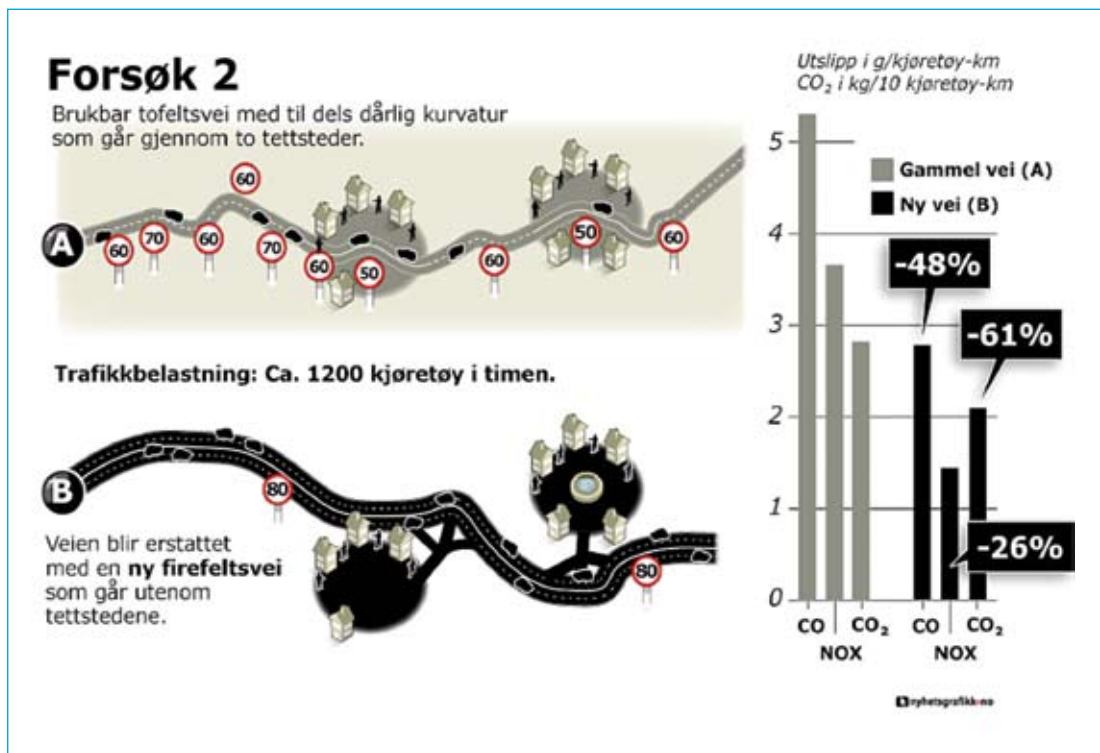
Det er nødvendig å redusere unødig bruk av bil, og der det finnes alternativer må myndighetene jobbe for at de blir mest mulig attraktive, både for personer og næringsliv. I storbyene og for reiser mellom disse byene må en miljøstrategi innebære satsing på jernbane og andre kollektive reisemidler.

For enkelte transporter finnes det imidlertid ikke alternativer til bil og for enkelte distrikter er veitvikling eneste realistiske samferdselstiltak. SINTEF har vist at bygging av nye veier, som sikrer jevn fart og flyt i trafikken, isolert sett gir store reduksjoner i utslipp av CO, CO₂ og NO_x (jf. figur 7.3).

7.4 ORGANISERING OG FINANSIERING

Jo før jo heller - betydning av forsering

De overordnede argumentene for å foreta et løft i samferdselsinvesteringene er relatert til forvaltning av oljeinntekter og betydningen av å sikre et konkurransedyktig næringsliv for å finansiere eldrebølgen og kommende generasjoners behov.



Figur 7.3 Modellberegning av veiltak for å øke flyt og redusere utslipp (SINTEF 2007).

På mikronivå er det imidlertid også gode argumenter for at forsering av infrastrukturiltak er lønnsomt. Erfaringer viser at det koster samfunnet mye å investere kortsiktig i veiprojekter som ikke tar tilstrekkelig høyde for trafikkvekst og samfunnets krav til sikkerhetshensyn. Det er flere eksempler på at høytrafikkerte strekninger har blitt bygget med to–tre felt og at det etter få år er behov for en ytterligere utvidelse til fire felt.

Et eksempel er E6 på strekningen Dal–Minnesund som ble bygget ut til to felt i 1988/93 og som nå bygges ut til firefelts vei. Maskinentreprenørenes Forbund har regnet ut at samfunnet kunne spart om lag 1,2 milliarder kroner dersom strekningen ble bygd ut til firefelts vei allerede i 1988/93 (Transportbrukernes Fellesorganisasjon).

I den forbindelse må det påpekes at heller ikke planlegging av nye E6 Gardermoen–Otta tar tilstrekkelig høyde for mulig trafikkvekst og særlig omfordeling av tungtrafikken mellom E6 og Rv3. Ved full utbygging av E6 til fire felt, og gjennom bygging av Todalsforbindelsen som vil føre trafikk fra Trondheim om Oppdal, vil Rv3 bli en mindre aktuell rute for tungtrafikken. Dette er det ikke tatt hensyn til i beregning av trafikkgrunnlag for den nye E6 gjennom Gudbrandsdalen, og kan medføre at utbyggingen innhentes av trafikkvekst om kun få år.

Offentlig privat samarbeid (OPS) og andre kontraktsformer må vurderes

Offentlig privat samarbeid (OPS) innebærer en form for konkurranseutsetting av offentlig tjenesteproduksjon, men skiller seg fra tradisjonelle anbud ved at kontraktene er større og mer langsiktige, og at den private part i større grad har ansvar for drift og oppfølging.

Det er store samfunnsøkonomiske gevinster å hente ved bruk av OPS og prosjektfinansiering til utbygging av vei og jernbane. Erfaringer fra bruk av slike kontraktsformer, viser at kostnadene kan reduseres og kvaliteten bedres på utbyggingen. Det er spesielt der ordningen bidrar til en helhetlig og langsiktig planlegging som det ellers ikke hadde vært rom for, at de økonomiske besparelsene kan bli betydelige. Erfaringer fra land som har tatt i bruk ordningen viser at både total kostnader og byggetid reduseres, sammenlignet med tradisjonell utbygging med flere separate kontrakter på samme strekning.

Prosjektfinansiering kan dermed bidra til en langt mer rasjonell utbygging av vei og jernbane. Det er imidlertid tre forhold som det er avgjørende at blir videreført i fremtidige OPS og prosjektfinansieringsmodeller:

1. prosjektet må være fullfinansiert ved oppstart,
2. involvering av entreprenøren må skje allerede i idéfasen og før planprosessen er avsluttet,
3. entreprenøren må få ansvar også for drift og vedlikehold etter ferdigstillelse av prosjektet.

Kapasiteten i anleggsbransjen er undervurdert

Det er mangel på kapasitet i byggebransjene. Situasjonen for anleggsmarkedet er derimot annerledes. SSBs modeller fanger ikke opp denne ulikheten. Dette viser seg videre ved at Finansdepartementet behandler bygg og anlegg som ett og samme marked. Mens det finnes mye god statistikk om ulike deler av bygg er det for lite og mangelfull dokumentasjon om tilstanden i anleggsmarkedet. Disse to bransjene må skilles både i SSBs og Finansdepartementets kalkyler for å gi et bedre beslutningsgrunnlag for samferdselsinvesteringene.

Den nye modellen for drift og vedlikeholds kontrakter (DV-kontrakter) bør tilpasses slik at ikke all risiko ligger på entreprenøren og slik at intensjonen om trafikantenes sikkerhet blir bedre ivarettatt. Kontraktene må gjøres attraktive og smidige, dermed vil også kapasiteten øke. Etterslep kan også lett tas igjen på en effektiv måte utenom vintersesongen i disse DV-kontraktene, dersom det bevilges penger til dette.

Ved at regjeringen har redusert kalkulasjonsrenten er det lagt grunnlag for at flere veiprojekter blir lønnsomme. Dette vedtaket må følges opp med økte bevilgninger. De store entreprenørselskapene har kapasitet også på nyanlegg. En bedre styring av offentlige tilbud, slik at tilbud og utførelse kommer mer jevnt i tid, vil også bidra til økt kapasitet både på prisgiving og på utførelse. Bransjen er sårbar for store svingninger både mht. utvikling og kapasitetsutnyttelse. Det er også ønskelig med bedre koordinering av investeringene i de ulike sektorene (vei-, landbasert olje-, jernbane- og kraftverksektoren).

Veiprisering i byer er både et miljø- og fremkommelighetstiltak

Veiprisering blir ofte forstått som en ren finansieringskilde for utbygging av veier. Mange av landets bompengefinansierte veianlegg har blitt forsert gjennom brukerbetaling. Bompengetaksten settes ideelt sett til en pris der

inntektene oppveier avvinsningseffekten, slik at prosjektet får best mulig økonomi i driftsfasen og veies opp mot blant annet billettpriser for tidligere ferger. For mange anlegg som broer og tunneler eksisterer det imidlertid ikke alternativer, og brukerne blir derfor påtvunget en ekstra avgift på transporten.

Veipricing kan imidlertid også brukes aktivt som trafikkregulerende virkemiddel i storbyene. Gjennom tidsdifferensierte takster i bomringene rundt byene reguleres trafikken etter markedsmekanismer, der de med størst betalingsvilje og betalingsevne i forhold til alternativene reiser på de dyreste tidspunktene, dvs. i rushtidene.

Forutsetningen for at veipricingen skal fungere som trafikkregulerende virkemiddel er at alternativene til å bruke veien utvikles. Det er også en forutsetning at tiltaket er lokalt forankret. Oslo-pakke 3 er et godt eksempel der det er oppnådd lokalpolitisk enighet om en helhetlig satsing og en omfattende og langsiktig prosjektpakke med forslag om at det skal åpnes for adgang til bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikk. Dersom dette blir aktuelt, forutsetter NHO at det etableres et overordnet felles organ, et felles kollektivselskap for hele regionen, for planlegging, markedsføring og innkjøp av kollektivtjenester fra buss, T-bane og lokaltog. Dette bør være et administrasjonsselskap, som ikke selv er drifter av kollektivtjenester. Det er imidlertid viktig å avgrense adgangen til å bruke det nye virkemidlet i en eventuell ny veilov til Osloregionen.

Erfaringer fra Stockholm og London viser betydelige reduksjoner i rushtidstrafikken som følge av en kombinasjon av betydelig satsing på kollektivtrafikktilbudet og tidsdifferensierte satser for å kjøre bil inn mot sentrum. Dette har to primære fordeler:

- Rushtrafikken, som er dimensjonerende for veinettets størrelse og omfang, reduseres, og medfører redusert behov for utbygging av veier i byene.
- Fremkommeligheten for næringslivets transporter, som ikke har alternative valgmuligheter og derved høyere betalingsvilje for bruk av veien, blir betydelig bedre. Dette reduserer tidsforbruk og drivstofforbruk for næringslivet.

Arealutvikling som bygger opp om kollektivtilbudet reduserer uønsket biltrafikk

All forskning om sammenheng mellom arealbruk og transport viser at fortetting langs kollektivårer og ved knutepunkter øker andelen som reiser kollektivt. I realiteten kan imidlertid dette være en vanskelig politikk å få gjennomført, både fordi fortetting skaper konflikter om utforming og plassmangel, men også fordi det kan være uenighet om hva slags arealutvikling som egner seg på de mest sentrale tomtene.

I Nederland er det gjennomført en arealpolitikk etter ABC-metoden (jf. figur 7.4) som tar sikte på å lokalisere rett virksomhet på rett sted i henhold til arealbehov, og behov for tilgjengelighet. Det kan hevdes at en slik allokering av virksomheter etter arealintensitet vil skje naturlig i et velfungerende eiendomsmarked. Samtidig er arealutvikling en langsom prosess, og næringslivet vil tjene på å ha en mer offensiv holdning overfor planmyndighetene mht. utvikling av sentrale områder. Debatten om utviklingen ved Norges største trafikkknutepunkt Bjørvika, der det nå rettes kritikk mot tetthet og høye bygg er et tegn på at arealpolitikk som transportregulerende virkemiddel ikke har festet seg i alle fagmiljøer.

ABC-metoden tar utgangspunkt i det nederlandske systemet for klassifisering av arealer etter tilgjengelighet og bedrifter etter mobilitetsbehov. Metoden, som også praktiseres som planpolitikk i Nederland, er i realiteten en egnethetsvurdering for å kunne plassere "rett virksomhet på rett sted". ABC-systemet klassifiserer arealer slik:

A- Områder er arealer med god tilgjengelighet med kollektivtrafikk og dårlig tilgjengelighet for bil.

B- Områder har middels god tilgjengelighet for bil og kollektivtransport.

C- Områder er områder med lav kollektivtilgjengelighet og høy biltilgjengelighet.

Bedriftenes mobilitetsbehov gis en tilsvarende ABC-klassifisering. Typiske A-bedrifter er arbeidsplassintensiv kontorvirksomhet, mens typiske C-bedrifter er transport- og lagervirksomhet og volumvareforretninger. B-bedrifter har samtidig et høyt antall ansatte og relativt høy bilavhengighet pga. hvordan næringen opererer. I realiteten er mange bedrifter i denne kategorien. Det finnes naturligvis også arealer som ikke faller inn i ABC-kategoriene, men som har lav tilgjengelighet med alle transportmidler (D-områder) eller høy tilgjengelighet med alle transportmidler (E-områder).

Figur 7.4 ABC-metoden for lokalisering av næring.

8. REFERANSER

- Akershus fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen (2002): *Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen–Mjøsbyene*
- Arbeidsgruppen for næringslivstransporter (2006): *Tiltak for å fremme intermodal eller multimodal godstransport*
- Asplan Analyse (2005): *SWOT for Osloregionen*
- Avinor (2006): *Sektorplan for Avinor, Perspektiver mot 2040. NTP 2010–2019*
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2007): *Korridorutredninger. NTP 2010–2019*
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2006): *Utenlandskorridorer. NTP 2010–2019*
- Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen (2007): *Transportanalyse for Bergensområdet 2010–2030*
- Byggenæringens Landsforening (2006): *Prosjektfinansiering av vei og jernbane*
- ECON (2002): *Planrammer, bevilgninger og trafikkutvikling i vei- og jernbanetransport*
- (European Commission, 2006): *”Keep Europe moving” – Sustainable mobility for our continent” is a mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper*
- EUs samferdsespolitiske dokument om Transport Policies (2001): *”Time to Decide”*
- Finansdepartementet (2001): *St. nr. meld. 29 (2000–2001) Retningslinjer for finanspolitikken*
- Finansdepartementet (2005): *St.meld. nr. 2 (2004–2005) Revidert nasjonalbudsjett 2005*
- Jernbaneverket (2006): *Offentlige tiltak for mer effektive terminaler og intermodal transport – internasjonale erfaringer*
- Jernbaneverkets stamnettutredning (2006): *Mer på skinner fram mot 2040*
- Koordineringsgruppen for samordnet areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus (2007): *Byanalyse for Oslo og Akershus*
- Kystverket (2006): *Sjøverts stamnett. NTP 2010–2019*
- Kommunal og regionaldepartementet (2007): *St.meld. nr. 31 (2006/2007), Hovedstadsmeldingen*
- Landsdelsutvalget (2006): *På god vei. – Et moderne transportsystem i nordområdene. Tiltak for bedre konkurransevne og sterkere regional samhörighet*
- Landsdelsutvalget (2007): *Notat om sjømattransport*
- Landsdelsutvalget (2006): *LU-fakta om Fiskeri- og havbruksnæringen i Nord-Norge og Nord-Trøndelag*
- Miljøverndepartementet, (2007): *St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk*
- Møreforsk (2004): *Viktige godstransportstrømmer og godstransportkorridorer i Norge*
- NHO Hordaland m fl.: *E39 kyststamveien–Hordafast. Fergefri stamvei Bergen–Stord*
- NHO (2007): *Høringsuttalelse av NOU 2006:18 “Et klimavennlig Norge”*
- NILF (2007): *Norsk Institutt for Landbruksøkonomisk Forsknings hjemmesider*
- Norconsult (2007): *Kartlegging av næringstransporter i Region Midt (ppt)*
- Osloregionen (2007): *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen*
- Politisk plattform for en flertallregjering utgått av AP, SV og SP (2005): *Soria Moria-erklæringen*

- Professor Dag Bjørnland: *Norges prioritering av transportinfrastruktur i nasjonalt og internasjonalt lys*
- Schenker (2007): *Høring vedrørende prøveordning om å tillate modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter og med totalvekt opp til 60 tonn i Norge*
- SSB (2007): *Statistikkbanken*
- SINTEF (2007): *Miljømessige konsekvenser av bedre veier*
- SINTEF (2006): *Veileder til effektive terminaler – Sluttrapport ”Effektive terminaler”*
- SINTEF (2007): *Fiskefangster og fisketransportmengder fra de tre nordnorske fylkene*
- Statens vegvesen (2006): *Rutevise planer for stamveinettet*
- Statens vegvesen (2006): *Rutevise planer for stamveinettet, Rute 4a E39 Stavanger–Ålesund*
- Statens vegvesen (2006): *Oslopakke 3 – Foreløpig vurdering av virkninger*
- Statens vegvesen (2006): *Stamvegutredninger. Behov for utvikling av stamvegnettet, NTP 2010–2019*
- SWECO Grøner/Møreforskning (2004): *Flaskehalsen for godstransport*
- The Economist, *august 11, 2007*
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon, Trygg trafikk og Naturvernforbundet (2007): *Felles utspill til NTP 2010–2019*
- Transportetatene (2006): *Byanalyse Trondheim og Trondheimsregionen*
- Transportplansamarbeidet (2007): *Byanalyse Storbyområdet på Nord-Jæren*
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003): *Industriens logistikk – en studie av logistikkostnader og ressursbruk i norsk industri*
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003): *Næringslivets behov for effektive logistikk-løsninger – revisjon av NTP*
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2007): *Transportbrukernes Fellesorganisasjons kommentarer til stamutredningene*
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003): *Transportkostnader, kostnader og lokalisering av industriproduksjon*
- TØI (2003): *Overføring av gods fra vei til bane og sjø*
- TØI (2005): *Stykkogdsterminaler i Norge*
- Vegforum Innlandet (2004): *Handlingsplan 2006–2015*
- Vestlandsrådet (2007): *Transportplan for Vestlandet*
- Østlandsforskning (2003): *Infrastruktur og næringsutvikling i Hedmark og Oppland*



SamferdselsLøftet



FORSLAG TIL HANDLINGSPLAN



Utgiver: Næringslivets Hovedorganisasjon

Avdeling Innovasjon

Oktober 2007

Opplag: 1.500

Design: Kaland Marketing

Forsidefoto: ScandinavianStockPhoto

Trykk: Sandnes Trykkeri

ISBN 978-82-7511-031-0

Utarbeidet for NHO av Asplan Viak AS, prosjektleder Hanne Bertnes Norli,
på grunnlag av innspill fra hele NHO-fellesskapet.

Rettigheter til kartene tilhører Næringslivets Hovedorganisasjon.

SamferdselsLøftet

NHOs FORSLAG TIL HANDLINGSPLAN – 9 SATSINGSOMRÅDER OG 30 TILTAK

NHOs forslag til handlingsplan tar utgangspunkt i SamferdselsLøftet. Formålet med SamferdselsLøftet er todelt:

1. Å øke kunnskapen om sammenhengen mellom transport og næringslivets konkurransevne.
2. Å påvirke myndighetene slik at vi får samferdselspolitiske rammebetingelser som bidrar til vekst og verdiskaping i næringslivet over hele landet.

NHO foreslår en samferdselsstrategi hvor:

- Dagens investeringsnivå i stamnettet forseres fra 50 år til 20 år.
- De tyngste løftene gjøres fortrinnsvis tidlig i 20-årsperioden.

Dokumentets hovedfokus er vedlikehold og utbygging av det nasjonale stamnettet og er derfor først og fremst NHOs innspill til Nasjonal transportplan (NTP) for 2010–2019.

I en samferdselsstrategi for Norge kan ikke byene og distriktene settes opp mot hverandre. Byene fungerer som nav for næringslivets transport, og distriktene er avgjørende for å opprettholde bosettingen. Samferdselsstrategien bør derfor være tosidig:

1. Redusere flaskehalser og fremkommelighetsproblemer i byene for å avbøte problemer som følge av sentralisering.
2. Øke tilgjengeligheten til distriktene, for å motvirke sentraliseringen og avlaste byregionene.

1. NY ORGANISERING FOR BEDRE SAMORDNING

Samferdselsplanleggingen i Norge har over lang tid vært preget av sektortenkning. Det er nå behov for økt samordning og bedre organisering. Arbeidet med NTP 2010–2019 viser en vilje til økt samordning mellom etatene. Det er imidlertid viktig at denne samordningen blir reell og gjennomføres både nasjonalt og regionalt. Et tiltak som ikke koster mye er en bedre organisering av de offentlige etatene. Dette gjør at samordning og helhetlige løsninger kan gjennomføres, noe som vil gi betydelig nytte for brukerne av transportsystemet.

Følgende tiltak foreslås:

1. Bedre koordineringen mellom Avinor, Vegvesenet, Jernbaneverket, Kystverket, kommunale havneforetak og plan- og reguleringsmyndighetene i planlegging og gjennomføring av samferdselstiltak.

2. Legg ansvaret for havneplanleggingen til Samferdselsdepartementet for å sikre bedre samordning av intermodale logistikknutepunkt, herunder rasjonell utforming av terminalene, gode arealplaner og effektive vei- og banetilknytninger.
3. Styrk Jernbaneverkets plankompetanse gjennom rekruttering og oppbygging av planseksjonen etter modell fra Statens vegvesen.
4. Opprett en egen planenhet for NTP direkte under Samferdselsdepartementet som koordinerer sektorplanene og sikrer en samordnet nasjonal samferdselsstrategi.

2. ØKTE INVESTERINGER I STAMNETTET

Myndighetene må legge til rette for et transportsystem som danner grunnlag for en fortsatt bærekraftig økonomisk vekst i Norge. Stamnettutredningene for vei og jernbane skisserer et løft i investeringene i forhold til tidligere planperioder. Samtidig går det frem av utredningene at investeringsløftet i stor grad vil gå til innhenting av ettersteplet i investeringer og oppgradering av transportnett til en minstestandard.

Det samlede investeringsbehov i stamnettet er på om lag 400 milliarder kroner. Med dagens investeringsrammer vil det ta minst 50 år å gjennomføre tiltakene som presenteres av Statens vegvesen, Jernbaneverket, Avinor og Kystverket. Dette viser et tydelig behov for en forsering i samferdselsinvesteringene. En forsert satsing i stamnettet, herunder investeringer i tiltak på jernbane og en sikring av stamvei-/jernbanetilknytning til de viktigste havnene vil bidra til økt forutsigbarhet for entreprenørene og gir mulighet for opp-

bygging av utbyggingskapasiteten i Norge.

Følgende tiltak foreslås:

1. Gjennomfør transportetatens forslag til stamnetttiltak de neste 20 år.

3. PRIORITERT SATSING PÅ STAMVEIER OG TILFØRSELSVEIER

Stamveiene er hovedpulsårene i transportsystemet. De binder landsdeler og regioner sammen og knytter Norge til utlandet. Stamveiene har også stor betydning for tungtransporten og er nødvendig for at regionene skal kunne holde på sine innbyggere og dermed skaffe næringslivet kvalifisert arbeidskraft.

Vegvesenet anbefaler en strategi for kommende NTP-periode som prioriterer oppgradering av veier med dårlig kvalitet til minstestandard. Dette er i realiteten en strategi som prioriterer lavtrafikkerte veier foran større stamveitiltak med påvist samfunnsøkonomisk nytte og positive regionale ringvirkninger. Næringslivet mener at det er nødvendig å prioritere stamveitiltak.

En økt innsats for bedre veier og kollektivtransport som binder sammen omland rundt byer og tettsteder er nødvendig for at regionene skal kunne holde på sine innbyggere og dermed skaffe næringslivet kvalifisert arbeidskraft.

Flere forhold påvirker norske bedrifters transportbehov, blant annet om de produserer varer eller tjenester samt om transporten skjer til hushold, bedrifter eller andre. Ulike bransjer har ulike transportbehov. En bedre kobling mellom infrastrukturutvikling og næringslivets behov for transporter samt en økt samordning mellom infrastrukturplanleggingen og den regionale utviklingsplanleggingen vil til sjuende og sist forbedre konkurranseevnen til bedriftene.

Følgende tiltak foreslås:

1. Gjennomfør Statens vegvesens strategi om prioritering av "viktigste veier" i kommende NTP-periode, jf. figur 1:
 - a. Dette inkluderer E18, E6, E39, E16 og Rv7/-52.
 - b. I tillegg E136 mellom Ålesund og Dombås, E134 over Haukeli, Rv3 gjennom Østerdalen (med videreføring av breddeutvidelsen) på grunn av betydningen for langtransport av gods.
2. Forbedre koblingen mellom infrastrukturplanleggingen og næringslivets behov for transporter.
3. Arbeid aktivt for bedre veier og bedre kollektivtransport som binder sammen større omland rundt byer og tettsteder.



Figur 1 NHOs anbefalinger for vei.

4. ØKTE INVESTERINGER MÅ ETTERFØLGES AV VEDLIKEHOLDSBUDSJETTER

Vedlikeholdsbehovet for nye veier er lavere enn for gamle veier. Investeringer i nyanlegg vil derfor redusere vedlikeholdsbehovet per meter vei. Samtidig er det i dag et stort etterslep i vedlikehold av veiene. En nødvendig standardheving av et forsømt eksisterende stamveinett må derfor ikke gå utover etableringen av nye veiforbindelser i stamveinettet.

Følgende tiltak foreslås:

1. Prioriter både vedlikehold og investering i stamveinettet, ikke sett de opp mot hverandre.

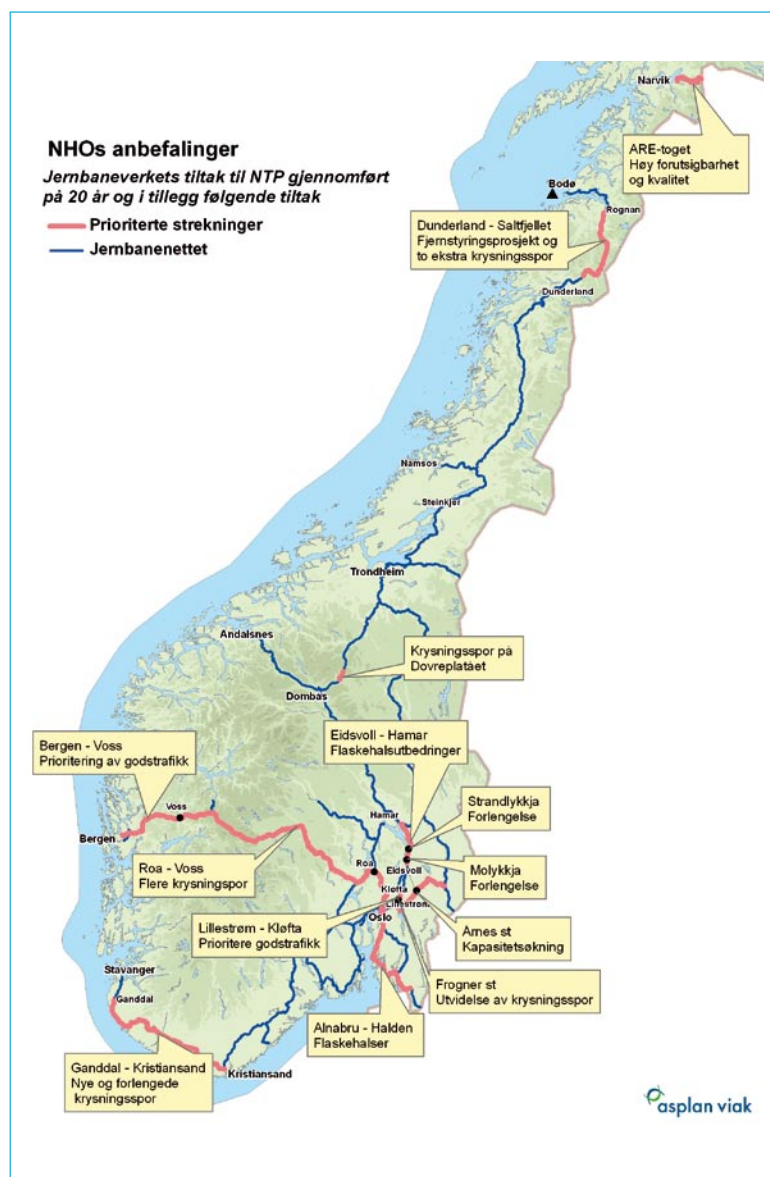
5. ØKT SATSING PÅ JERNBANEN – GODSTRANS-PORTER PÅ LENGRE STREKNINGER OG PERSON-TRAFIKK I BYENE

For å få en betydelig overføring av gods fra vei til bane er det helt avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarheten for godstransport på bane. Godstransport med jernbanen er først og fremst konkurransedyktig på lengre strekninger. Dette tilsier at myndighetene bør satse på økt kapasitet og fremføringshastighet på de lengste banestrekningene, med en mye tydeligere prioritering av godstransporten og ikke minst tiltak som øker punktligheten. Jernbaneverkets godstransportstrategi er i altfor liten grad etterfulgt av konkrete tiltak.

NHO støtter Jernbaneverkets anbefalte strategi om prioritering av tiltak for persontransport med tog rundt de største byene. Tiltakene bør gjennomføres de neste 20 år. Tiltak som samling av arealintensive næring og boliger rundt stasjonene samt sikring av innfartsparkering vil styrke jernbanens markedsgrunnlag og konkurranseevne.

Følgende tiltak foreslås:

1. Gjennomfør Jernbaneverkets foreslåtte tiltak i stamnettutredningen de neste 20 år, jf. figur 2.
2. Samle arealintensive næringseiendommer og boliger rundt stasjonene samt sikre innfartsparkering.
3. Forbedre godskapasiteten i infrastrukturen.
4. Gi godstransport økt prioritet og la enkelte jernbanestrekninger kun operere godstransport.
5. Gjennomfør følgende konkrete infrastrukturtiltak i tillegg til Jernbaneverkets tiltak, jf. figur 2:
 - a. Nye og forlengede krysningsspor Kristiansand–Ganddal (Sørlandsbanens vestre del).
 - b. Flere krysningsspor på strekningen Roa¹–Voss, prioritering av gods på lokalstrekningen Voss–Bergen (Bergensbanen og nedre del av Gjøvikbanen).
 - c. Prioriter gods på strekningen Lillestrøm–Kløfta, utvidelse av krysningsspor på Frogner, forlengelse av Molykkja og Strandlykkja, flaskehalsutbedringer Hamar–Eidsvoll, krysningsspor på Dovreplataet (Hovedbanen og Dovrebanen).
 - d. Forser fjernstyringsprosjektet og to ekstra krysningsspor, Dunderlandsdalen og Saltfjellet (Nordlandsbanen).
 - e. Sporforlengelse til Lillestrøm og kapasitetsøkning Årnes (Kongsvingerbanen).
 - f. Sikre høy kvalitet og bedre forutsigbarhet for Arctic Rail Express (ARE-toget) (Banverket).
 - g. Reduser antall flaskehals på flere steder på strekningen Alnabru–Halden (Østfoldbanen).



Figur 2 Utbygging av jernbanen - NHOs tilleggsforslag.

6. Øk satsingen på persontransport med jernbane rundt de største byene.
7. Øk satsing på og tilrettelegging for busser i områder med lavt trafikkgrunnlag.

¹ Roa stasjon er en forgreingsstasjon som binder Gjøvikbanen og Bergensbanen.

6. UTVIKLING AV ET SAMORDNET SAMFERDSELSNETT MED INTERMODALE LOGISTIKKNUTEPUNKT

Globale og lokale miljøutfordringer krever effektive og helhetlige transportløsninger. Manglende samordning av infrastrukturplanlegging av vei, jernbane og havn bidrar til å gi kostbare og dårlige transportløsninger. Både myndighetene og næringslivet påpeker stadig ønsket om å overføre gods fra vei til sjø og bane ved blant annet å legge til rette for et intermodalt transportsystem. Dette krever økt koordinering rundt og investeringer i logistikknutepunkt.

Helhetlig gjennomføring av tiltak vil øke effektiviteten i knutepunktene og redusere kostnadene for næringslivet. Stavangerområdet er et godt eksempel hvor forholdene ligger til rette for et effektivt samspill mellom de fire transportsektorene. E39, Risavika havn, Ganddal godsterminal og Sola flyplass ligger alle innenfor et geografisk område på noen få kilometer. En strategisk satsing på en sammenkobling av disse vil kunne innebære en betydelig effektivisering av transportinfrastrukturen for hele regionen.

Det er avgjørende for utviklingen av nasjonale transportknutepunkt at viktige havner får stamvei- og jernbanetilknytning. Samferdselsmyndighetene foreslår at stamnett-havner skal ha stamveitilknytning av brukbar standard innen utgangen av inneværende NTP-periode. Det foreslås imidlertid ikke utbygging av nye eller forbedrede tilknytninger mellom jernbane og havner.

Etablering av vannveis motorveier i EU-prosjektet "Motorway of the Sea" har som formål å styrke sjøtransporten og overføre gods fra vei til sjø og intermodal transport. EU gir i denne forbindelse 30 prosent støtte til utbygging av havner og tilførselsveier/-baner for utvikling av funksjonelle logistikknutepunkt. Det forsettes at prosjektene kan påvise at gods overføres fra vei til jernbane. En tilsvarende støtte til norske infrastruktur- og logistikknutepunkt som det EU yter til sine medlemsstater i "Motorway of the Sea"-programmet er viktig for å forhindre konkurransevridning.

Følgende tiltak foreslås:

1. Prioriter følgende logistikknutepunkt, jf. figur 3:
 - a. Oslo/Alnabru godsterminal,
 - b. Drammen,
 - c. Gardermoen,
 - d. Kristiansand,
 - e. Stavanger,
 - f. Bergen,
 - g. Trondheim/Trøndelagsterminalen,
 - h. Åndalsnes,
 - i. Bodø,
 - j. Narvik.



Figur 3 Intermodale logistikknutepunkt som bør prioriteres.

2. Sikre logistikknutepunktene vei- og/eller jernbanetilknytning.
3. Etabler tilsvarende støtteordninger til prosjekter i Norge som det EU yter til sine medlemsstater i "Motorway of the Sea"-programmet.
4. Opprett en egen post på statsbudsjettet om bevilgninger til logistikknutepunkt. Under denne posten kan midler til investeringer i vei- og banetilknytning samt havne- og terminalanlegg samordnes og bevilges.

7. VIDEREUTVIKLING AV REGIONAL FLYPLASSTRUKTUR OG TILBRINGERSYSTEM

Luftfart er et sentralt virkemiddel for å redusere avstandsulampen i Norge. Norge har i dag et godt utbygd luftfartssystem med et landsdekkende rute- og flyplassnett. Oslo Lufthavn (OSL) på Gardermoen har betydning for hele landet. Kapasiteten på hovedflyplassen gir føringer for det samlede rutetilbudet.

Følgende tiltak foreslås:

1. Sikre arealer for utvikling av en tredje rullebane på Gardermoen, slik at OSL kan ta fremtidig vekst og sikre et fortsatt robust rutetilbud.
2. Utvikle bedre tilbringertjenester ved flyplassene i Stavanger, Bergen og Trondheim.
3. Oppretthold den regionale flyplasstrukturen, men vær åpen for en konsolidering rundt færre flyplasser dersom vei og banenett gir betydelig bedre tilgjengelighet i regionene.

8. STYRKE BYENES ROBUSTHET - HELHETLIGE OG SAMORDNEDE TILTAK I KOLLEKTIVTRAFIKKEN

NHO vil understreke behovet for en samordnet planlegging av transportsystemene i de største byene, hvor kollektivtransportens rolle ses i sammenheng med både miljø og fremkommelighet.

En satsing på kollektivtransport og baneutbygging i byene vil ha flere fordeler for næringslivet. Bolig- og arbeidsmarkedsregionen utvides og tilgangen til kompetanse økes. Videre vil fremkommeligheten for varetransporten i regionen forbedres. Utbygging av jernbanen vil også øke kapasiteten for transport av gods på bane. I tillegg vil fleksibiliteten øke, og det blir flere alternativer til biltransport.

Følgende tiltak foreslås:

1. Etabler forpliktende samarbeid om utvikling av transportsystemene rundt de store byene.
2. Bruk erfaringene fra transportplanen for byområdet Nord-Jæren og Oslopakke 3 som grunnlag for lignende samarbeid i andre større byer.
3. Sats på miljøvennlige busser som på kort sikt vil gi gevinst mht. økt kollektivtilbud.

9. NYE FINANSIERINGSLØSNINGER FOR FORSERING OG RASJONELL GJENNOMFØRING AV INVESTERINGSPLANER

En forsering av investeringsplanene til 20 år og en dobling av de årlige planrammene i samferdselssektoren vil være forsvarlig bruk av oljepengene. Utbyggingen av store innlandsanlegg i oljeindustrien viser at økonomien tåler mer enn mange har trodd. Siden store anleggsprosjekter nå

fases ut samtidig som vi har stor deltakelse fra utenlandske aktører, ventes det tilgjengelig kapasitet i anleggssektoren. Det bør derfor være rom for å øke bevilgningene til lønnsomme samferdselsprosjekter.

Økonomiske modeller behandler bygg og anlegg som ett og samme marked, mens det i realiteten er store ulikheter. Et skille mellom bransjene vil gi et bedre beslutningsgrunnlag for samferdselsinvesteringene.

Erfaringer fra andre land om bruk av alternative finansieringsløsninger for gjennomføring av større infrastrukturtiltak viser store budsjettmessige besparelser, raskere gjennomføring og et forpliktende vedlikehold. Medlemslandene i EU oppfordres til å etablere ulike former for prosjektfinansiering for å sikre en hurtigst mulig ferdigstilling av de transeuropeiske transportkorridorene. Dette blir sett på som avgjørende for å sikre Europas konkurransevne. Norge bør delta aktivt i dette arbeidet.

Veipricing er et viktig miljøtiltak og som grunnlag for finansiering av samferdselstiltak. En forutsetning for veipricing for bilreiser i byene er at det utvikles gode alternative tilbud innen kollektivtransport og gang-/sykkelløsninger.

Følgende tiltak foreslås:

1. Bruk veipricing som trafikkregulerende virkemiddel i de større byene under forutsetning av samtidig utbygging av et tilstrekkelig kollektivtilbud.
2. Tilrettelegg for mer forpliktende og forutsigbare finansieringsformer, som sikrer forsering og gjennomføring av langsiktige infrastrukturtiltak, for eksempel OPS.
3. Delta aktivt i utbyggingen av transeuropeiske transportkorridorer.
4. Skill mellom byggebransjen og anleggsbransjen i offentlig statistikk og økonomiske modeller.

