

LOs samferdselspolitiske konferanse 20. mars 2007.

Statsråd Liv Signe Navarsete, Samferdselsdepartementet:

NTP - fleip eller fakta

Generell betraktning mellom transportformene.

Samferdselspolitikk - ein del av næringspolitikken.

Innleiing

Gode og effektive kommunikasjonar aukar verdien av all anna næringsverksemd i Noreg. Det er difor naturleg at LO gir dette temaet spesiell merksemd, også utover det engasjementet LO-forbunda har for sine medlemmer i sektoren.

Eg vil difor takka for invitasjonen til denne konferansen som er nok eit viktig bidrag i prosessen, og eg vil takka for den gode og verdifulle dialogen eg opplever å ha med LO.

Tittelen eg fekk for mitt foredrag er "NTP – fleip eller fakta", går til kjernen av eit sentralt problem. I "alle år" har Vegplanen og Nasjonal transportplan vore ein litt lettsindig lovnad som eit avgåande storting har gjeve frå seg i von om at neste storting vil følgja opp med pengar. Men slik har det stort sett ikkje gått.

Med regjeringsskiftet fekk me også eit taktskifte i samferdslepolitikken. Og med statsbudsjettet for 2007 vert den økonomiske ramma for Nasjonal transportplan nådd både for veg og jernbane. Heile 2,5 milliardar har regjeringa auka dei løpande løyvingane med i høve til regjeringa Bondeviks forslag for 2006. Gjennom ei slik satsing, der eg opplever at LO har ytt verdifull drahjelp, styrkjer vi det langsiktige grunnlaget for verdiskaping.

Føremål

Regjeringa ønskjer å byggje landet vidare, og ta heile landet i bruk. Transport er ein viktig føresetnad for busetnad, næringsutvikling og ressursutnytting. Kort sagt er transport både *innsatsfaktor* i produksjonen av varer og tenester og *velferdsgode* for folk.

Transportpolitikken er eit viktig verkemiddel i distriktspolitikken, for å skape vekstkraftige og trivelege regionar. I arbeidet med å utvikle transportsystemet må det takast omsyn til miljø og trafikktryggleik.

Dei ulike transportformene har ulike oppgåver og politiske utfordringar knytt til mål og bruk av verkemiddel i den samla transportpolitikken.

Sjøtransport

Sjøtransport spelar ei svært viktig rolle i godstransport, for store varemengder over lange avstandar der tidsfaktoren er mindre viktig. Sektoren treng mindre grad av offentlege tiltak enn til dømes veg- og banetransport.

Det statlege ansvaret for denne transportsektoren gjeld primært farleier. Hamner er kommunale eller private, men det er naturleg at staten engasjerer seg i spørsmål om hamnemønster. Dette ligg under Fiskeri- og kystdepartementet, men inngår i Nasjonal transportplan. Det er særleg viktig å vidareutvikle gode samband mellom hamner og veg- og jernbanenett gjennom terminalar som legg til rette for intermodale transportar.

Det er óg ei statleg oppgåve å leggje rammevilkåra best mogleg til rette for sjøtransporten gjennom avgifter og gebyr som speglar dei faktiske kostnadene. I Soria Moria-erklæringa lova vi ei samla vurdering av alle gebyr og avgifter innan sjøtransport, med siktemål å gi like konkurransevilkår mellom sjø- og landtransport. Dette blir det no arbeidd med, mellom anna i arbeidet med neste NTP.

Innan sjøgåande persontransport kjøper staten tenester frå Hurtigruta og riksvegferjer. Folk langs kysten skal slik sikrast eit godt transporttilbod.

Vegtransport

Vegtransporten dekkjer svært mange behov. Eit godt vegsystem er difor heilt grunnleggjande for næringsliv og busetnad, og er med sine om lag 90 000 km offentlig veg hovudpulsåra i transportsystemet. Som regel må bane-, sjø- og lufttransport supplerast med vegtransport i ei eller begge ender.

Vi treng eit godt *stamvegnett* for å knyte saman landsdelane og gi gode samband til utlandet. Som det går fram av den stamnettutgreiinga SVV nyleg la fram, krevst det enorme investeringar for å oppnå eit så godt vegnett som ein kunne ønskje. Det langsiktige målet er eit samla stamvegnett med god standard. Undervegs mot dette må vi i våre prioriteringar leggje vekt på både trafikktryggleik, samfunnsøkonomisk lønsemd og omsyn til regional utvikling.

Vidare treng vi eit godt *sekundært vegnett*, såkalla øvrige riksvegar, både som tilførselssamband til stamvegnettet og for meir lokale samband. Med ny ansvarsdeling mellom staten og regionale styresmakter vil det regionale og lokale nivået få større samla ansvar for vegsektoren utanom stamvegnettet.

I det øvrige riksvegnettet er det i dag store manglar ved breidde, kurvatur, rassikring o.a.

Utfordringane for vegnettet i større *byområde* er annleis. Her må veg sjåast i nær samanheng med kollektivtransport, både på veg og på skinner, slik at vi får gode totalløysingar, både for miljøet og for byfunksjonane som knutepunkt for næringslivstransportar og arbeidsreiser.

Lat meg streke under at tryggleiken i vegtrafikken er ei stor og viktig utfordring. Kvar ulukke som krev liv, eller medfører alvorleg personskade, er ei tragedie for den som blir råka. Statistikk er inga trøyst for den einskilde. Det bør likevel framhevast at Noreg ligg nesten på verdstoppen når det gjeld trafikktryggleik. Vi er difor på veg i retning av vårt langsiktige mål: Nullvisjonen.

Til vegsystemet høyrer og *ferjesambanda*. Ein god del av desse er avløyste av bruer eller undersjøiske tunnelar, men nokre samband må vi truleg leve med. Her er det viktig med god kapasitet og frekvens samt rimelege takstar. Som kjent er vi i ferd med å greie ut gratistransport i nokre samband, og har nyleg fått ein rapport om dette. Ferjene er viktige for busetting og næringsutvikling langs kysten, og gratis ferjer er eit av fleire tiltak for å leggje til rette for ei positiv utvikling i desse områda. Eg skal no vurdere innhaldet og tilrådingane i rapporten, og kome tilbake til saka i samband med budsjettet for 2008.

Av miljøomsyn er gass som energi teken i bruk eller planlagt teken i bruk i deler av riksvegferjedrifta innanlands. Vi må bygge vidare ut ein gassinfrastruktur langs kysten.

Jernbane

Vi har om lag 90 000 km offentleg veg og 4 000 km jernbane. Dette gjer at jernbana naturleg nok har meir avgrensa oppgåver enn vegtransport.

Jernbanetransport kan ha fordelar både transportøkonomisk og miljømessig: *Transportøkonomisk* når store godsmengder skal fraktast over lange avstandar; *miljømessig* i særleg grad for store persontransportmengder i større byområde og i intercitytrafikk. Det har vore god vekst i jernbanetransporten dei seinare åra – så god at vi er i ferd med å få eit kapasitetsproblem i deler av nettet. Dette er det viktig å gjere noko med, så vi ikkje skyv transport over på veg. I budsjettet for i år har vi auka jernbaneinvesteringane med 50 prosent - noko som mellom anna gjev rom for fleire kryssingsspor, som er viktige av kapasitetsomsyn.

Vi har nyleg fått første del av ei utgreiing om høgfartsbaner i Noreg. Det ville ha miljømessige fordelar om jernbane kan overta persontransport frå fly, og dessutan påverke bruk av personbil over lengre avstandar. Samstundes må vi ta inn over oss dei spesielle tilhøva vi har i eit land med meir spreidd busetnad og vanskelegare topografi enn i mange land elles i Europa. Vi må etter vidare utgreiingsarbeid avklare om det er samfunnsøkonomisk grunnlag for omfattande investeringar i høgfartsliner.

Eg vil fastslå viktige hovudtrekk i utviklinga av jernbana:

- Vidare satsing på nærtrafikk i byområde
- Utvikling av intercity- nettet mellom Oslo og Skien, Lillehammer og Halden, med lengre dobbelsporstrekningar.
- Utbetring av hovudstrekningane. Særleg viktig for godstransportane er utbygging av terminalar, medan lange kryssingsspor gir betre vilkår for både gods- og persontransport

Luffart

Luffart gjeld primært persontransport, men og ein aukande godstransport med høg verdi. Tenestene er heilt nødvendige for raske transportar over lange avstandar, og betyr mykje for den regionale utviklinga. Vi reknar med framleis vekst i luffart, og i behovet for lufthamnkapasitet. Samstundes kan det av omsyn til miljøet bli nødvendig med tiltak som dempar veksten i luffarten som krev svært stor bruk av fossilt brensel.

Det er ei viktig transportpolitisk oppgåve å sikre at vi til ei kvar tid har eit tenleg lufthamnsystem. Det statseigde selskapet Avinor er statens reiskap for dette. Det er ikkje aktuell politikk å

redusere talet på flyplassar med mindre det er ynskje om det lokalt.

Arbeidsdeling, konkurranseflater og prioriteringar i transportsektoren (lysark 7)

Arbeidsdeling

Tabellen nedanfor viser fordeling av innanlands transportarbeid, dvs. mengde (personar eller tonn) x kilometer, med begge endepunkt for transporten eller reisa på norsk område. Transportar frå kontinentalsokkelen er ikkje med.

Fordeling av innanlands transportarbeid. Pst

	Sjø	Veg	Bane	Luft
Gods	45,8	47,5	6,6	0,05
Person	1,3	87,8	4,8	6,2

Eg vil i tilknytning til tabellen peike på følgjande:

- Av persontransportarbeid til sjøs utgjer ferjene om lag ein tredel
- Under person med bane er og teke med sporvegar og forstadsbaner (alt som går på skinner). NSB står aleine for 3,6 pst.
- Av persontransportarbeidet på veg utgjer personbil om lag 6/7. %??
- Jernbane framstår med små delar av totalen - 6,6 pst for gods og 3,6 pst for person. Godstransportarbeidet med tog veg likevel tungt på ein del viktige hovudstrekningar mellom dei største byane. For person spelar jernbane ei viktig rolle i nærtrafikk og Intercity.

Konkurranseflater

Med konkurranseflater tenkjer eg her på transportoppgåver som kan løysast på alternative måtar. Konkurranseflater som betyr særleg mykje for utforming av transportpolitikken er:

- *Jernbane – veg, innan godstransport over lengre avstandar*

- *Jernbane – veg, innan persontransport over lengre avstandar*
- *Kollektivtransport – personbil, serleg i større byområde*

Jernbane – veg, godstransport

I godsmarknaden har tog og lastebil i stor grad ei naturleg fordeling ut i frå sine eigenskapar. For korte transportar, ved mindre godsmengder, og i område utan jernbane (jf 90 000 kontra 4 000 km) er lastebilen det einaste aktuelle.

Jernbanetransport krev som regel omlasting frå og/eller til bil i eitt eller begge endepunkt. Dette kostar tid og pengar, og det må difor vere lange strekningar før lågare framføringskostnader med bane kan vege opp omlastingskostnadene. Det er òg viktig med kapasitetssterke og effektive terminalar. Vi byggjer difor no om Alanbruterminalen i Oslo og bygger ny godsterminal på Gandal ved Stavanger.

I korridorar mellom våre største byområde er det for delar av marknaden reell konkurranse mellom lastebil og godstog. Sjølv om tala for samla innanlands transportarbeid viser langt større vegtransport enn jernbanetransport, har godstransport med jernbane viktige funksjonar i trafikksterke korridorar.

Jernbane – veg, persontransport over lengre avstandar

Utviklingstrekk som er viktige i denne samanhengen:

- Gode vegar gjev raskare og betre biltrafikk
- Eit betre vegnett fører til at bussruter over lange distansar er blitt eit godt tilbod
- Styresmaktene set ikkje lenger grenser for bussopplegg som konkurrerer med jernbanen. Vi set trafikantane i sentrum, ikkje transportselskapa.

Kollektivtransport – personbil i by

Eit godt kollektivt transporttilbod har mykje å seie, særleg på to måtar:

1. Det er ofte miljømessig betre enn bruk av privatbil
2. Det er eit viktig velferdstilbod for reisande som ikkje disponerer bil

Det førstnemnde er tungtvegande i byområde med stor trafikk, medan det andre er hovudformålet i landlege strok, men òg viktig i byområde.

Gjennom opplegget for kommuneøkonomien ønskjer vi å setje fylkeskommunane i stand til å gje folk eit godt transporttilbod.

I og rundt dei største byane er det naudsynt å utvikle gode kollektive løysingar. Her tek vi i bruk meir direkte verkemiddel:

- Utbygging av jernbana i nærtrafikk
- Kollektivtiltak over vegbudsjettet
- Belønningsordning for byar som legg til rette for auka kollektivbruk som gir lågare vekst i personbilbruken.
- Statleg finansieringsordning for infrastruktur for kollektivtransport, med mindre krav til eigenandel, og opning for bruk av bompengar drift av kollektiv som Regjeringa vil fremme ei sak for Stortinget om på seinhausten.

Eg har teke initiativ til ein offentleg debatt om *vegprising*. Eg held fast på at dette ville vere eit godt verkemiddel for å regulere biltrafikken i større byområde, men legg samstundes til grunn at lokale styresmakter må avgjere bruken av det.

Prioritering av løyvingar til veg og bane

Over 80 pst av statlege løyvingar til transportsektoren gjeld infrastruktur for veg og jernbane - til både nyinvesteringar, vedlikehald og drift av desse transportnetta. Eg vil understreke at veg- og jernbanetransport i stor grad har sine spesifikke oppgåver. Noko forenkla, og med brei penn kan vi samanfatte det slik:

- Vegnettet knyt heile landet saman og når fram overalt. Vegnettet er viktig for den regionale utviklinga og for distriktpolitikken.
- Hovudtyngda av innsatsen i jernbanenettet må skje innan nærtrafikk og interCity - her er det tale om store investeringar
- I trafikksterke korridorar mellom dei fire største byområda er det viktig å utvikle standarden for både veg- og banetransport.
- Stasjonar og terminalar må utviklast for å binde jernbane- og vegnettet betre saman.

Samferdselspolitikken som del av næringspolitikken

Regjeringa er oppteken av å leggje til rette for rimelege, pålitelege og effektive transportar for næringslivet i alle delar av landet. Våre utfordringar innan næringslivstransportar kan kort samanfattast slik:

- Lange transportavstandar og høge kostnader
- Spreidd busetnad og dermed låge trafikkmengder i delar av transportnettet
- Samansett og til dels eksportretta næringsliv med varierte behov for transportkvalitet
- Arbeidsreiser i storbyområde fører til press på transportsystemet, samtidig som byane ofte er knutepunkt for godstransporten

For å redusere transportkostnadane for næringslivet har vi følgjande typar tiltak:

- Utbygging og betre vedlikehald av transportinfrastruktur.
- Betre samspel mellom dei ulike transportgreinene, og heilskaplege prioriteringar. Dette står sentralt i NTP-arbeidet.
- Optimalisering av dei einsskilte transportformer. Transportnæringane har hovudansvaret, men styresmaktene ønskjer å leggje til rette for mest mogeleg effektiv transport
- Spesielt for distrikta er det viktig med trygge og pålitelege transportar. Auka innsats for rassikring og utbetring av flaskehalsar er delar av dette.
- Eit moderne regelverk som er fleksibelt nok for utfordringane i dag og i framtida. (Eks.: EU-krav om tillaten avstand mellom trekkvogn og hengjar; prøveordning med 25,25 m køyretøylengd på fire grensekryssande strekningar)

Av miljøomsyn går vi inn for å styrke sjø- og banetransport. For begge desse er det viktig med god vegtilknytning, og med terminalar og hamner som gjev effektiv omlasting. Til sjøs trengst tiltak i farleiene, medan det for bane er viktig med god køyreveg, ikkje minst lange kryssingsspor.

Budsjett - langtidsplan - NTP

Den viktigaste delen i vår gjennomføring av transportpolitikken er dei årlege budsjetta. For å ha eit meir langsiktig perspektiv har vi stor nytte av langtidsplanar.

Ein langtidsplan skal vere ei rettesnor og eit grunnlag for den løpande og meir kortsiktige utforminga av politikken. Med rettleiande planrammer viser vi kva det er sannsynleg å få gjort i planperioden, og vi kan foreslå prioriteringar mellom delsektorar og tiltak. Både finanspolitiske føresetnader og kostnadsoverslag kan bli endra i åra som kjem. Då er det viktig at langtidsplanen er eit godt verktøy for å tilpasse seg endra realitetar på ein fornuftig måte.

Ein samla plan for heile transportsektoren, slik vi har fått det med NTP, gir eit betre grunnlag for den politiske drøftinga av transportpolitikken. Eg nemner nokre viktige behov for samordning mellom delsektorar:

- Den budsjettmessige avveginga og prioriteringa, slik at vi samla sett kan få eit best mogeleg transportsystem for pengane
- Samordna utvikling av veg- og baneinfrastruktur i våre mest trafikksterke korridorar
- God tilknytning til vegnettet for alle typar terminalar, hamner og flyplassar
- Samordna utbygging i storbyområde; riksvegar - jernbane - andre kollektivtiltak

Både knytt til NTP og i andre samanhenger legg vi auka vekt på næringslivet sine transportutfordringar. Kunnskap om effektive transportløyser er viktige både for departementet si tilrettelegging og for næringslivet sine val:

- Mellom anna på ein slik bakgrunn har vi starta opp eit nytt forskningsprogram om næringslivet sine transportar (SMARTRANS). I 2007 er det løyvt 20 mill. kr til dette programmet, som særleg skal sjå på reduksjon av næringslivet sine avstandskostnader, å untegrerte forsyningskjeder og på "smartare" transporter gjennom utvikling og bruk av ITS.
- Gjennom 5 regionale samlingar og ein nasjonal konferanse blir det som ein del av førebuingane til neste NTP gjennomført ein formalisert dialog med representantar for næringsliv og fagrørse – for å få best mogleg direkte kjennskap til synspunkt og behov.

Nokre fagleg-politiske spørsmål m.v.

Jernbaneverket

Regjeringa har stansa opplegget frå den førre regjeringa for vidare konkurranseutsetting av drifts- og vedlikeholdsoppgåvene i Jernbaneverket. Regjeringa er svært kritisk til måten konkurranseutsetting og nedbemanning i denne etaten vart gjort på. Dette førte mellom anna til tap av verdfull kompetanse og større utgifter for staten enn naudsynt. Det gjorde òg dei tilsette unødige usikre. Regjeringa meiner at Jernbaneverket framleis bør vere ei integrert verksemd, der spesielt drifts- og vedlikeholdsoppgåver knytte til tryggleik kan først vidare i eigen regi.

Persontransport med jernbane

Regjeringa har sagt nei til ytterlegare konkurranseutsetting av persontransporten på jernbane. Spesielt i et system der kapasiteten er pressa ligg det fordel i å kunne drive ei integrert verksemd. Også for kundane kan ei oppsplitting gjere tilbodet mindre oversiktleg.

Godstransport på jernbane i EU

Regjeringa er oppteken av at liberaliseringa av godstransporten på jernbana i EU ikkje skal føre til sosial dumping frå utanlandske selskap. Etter initiativ mellom anna frå Lokmansforbundet utsette me liberaliseringa av den grensekryssande godstrafikken, slik at eit regelverk som tek betre omsyn til tryggleiken, m.a. med tanke på køyre- og kviletidsreglar og avgrensing av nattarbeid kan koma på plass. Ansvar for den vidare oppfølginga ligg no i Arbeids- og inkluderingsdepartementet som er i kontakt med Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund i arbeidet med å setje i verk direktivet om arbeidsvilkår for mobile arbeidstakarar som utfører grensekryssande jernbanetraffikk.

Konkurranseutsetting - anbod

Den førre regjeringa sette i gang ei kartlegging av ulike kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebilproduksjon. Deira oppdrag fokuserte einseitig på dei løpande utgiftene fylkeskommunane har til kollektivtransport, og i kva grad desse vart reduserte som følge av anbod. Eg meiner det er ei alt for snever tilnærming. Konsekvensar knytt til kvalitet og omfang av tilbodet til brukarane, vilkåra for dei tilsette og administrasjonskostnader må takast med. Regjeringa har difor sett i gang ei utgreiing av desse andre konsekvensane. Det er viktig å sikre at kostnadene for eit godt og rimeleg kollektivtilbod ikkje blir overført på dei tilsette. Det er ikkje noko gevinst for samfunnet dersom hovuddelen av innsparingane ved eit anbod kjem som følge av at arbeidstakarar med moderate lønns- og arbeidsvilkår får svekka sine rettar.

Vi har nyleg fått første delrapport frå dette prosjektet - ”Konkurransetutting og fristilling – konsekvenser for ansettelsesforhold og politisk måloppnåelse”. Rapporten viser at anbod har ført til auka usikkerheit hjå dei tilsette. Vidare vert det peika på at det er fare for at eldre og sjuke arbeidstakarar kan pressast ut av arbeidsmarknaden i samband med anbod. Erfaringar frå andre land tyder på at det er mogleg å redusere desse negative effektane ved anbod gjennom styrkte reglar.

Vi har på denne bakgrunn drøfta saka i Regjeringa. Eg er glad for å kunne melda at Regjeringa no har satt i gong eit konkret arbeid med sikte på å få på plass relar som sikrar arbeidstakarane rettar på line med reglane for verksemdoverdraging.

Forhold for sjåførar innan lastebil-, buss- og drosjenæringane
Saker som gjeld løns- og arbeidsforhold er emne mellom partane. I tilknytting til det eg sa om bruk av anbod, og konsekvensar for dei tilsette, vil eg likevel understreke at dette er forhold som opptek meg. Eg tenkjer då f. eks. på høge tal for sjukmeldingar, og på at få står i arbeid fram til pensjonsalder.

Ellers er mangel på tungbilsjåførar eit vesentleg problem for lastebilnæringa, med 3 000 ledige stillingar, og i bussnæringa, med 300 ledige stillingar. Departementet er i kontakt med Vegdirektoratet og aktuelle organisasjonar for å få gjort noko med dette. Mogelege tiltak kan vere:

- Betre tilgang på tungbillærarar. SD har bede VD om å vurdere om det kan vere alternative måtar å kvalifisere seg på
- Offentleg finansiering av opplæring? Fleire plassar i v.g. skole?
- Redusert aldersgrense for å køyre tung bil - VD er og bedt om å vurdere konsekvensar av dette
- Fleire lærlingeplassar

Lukkast vi med å få meir av godset over på sjø og bane er òg dette med på å avhjelpe mangelen.

Eigarskap

NSB AS, Avinor AS og Posten AS er fullt ut eigde av staten. Det er ikkje lagt opp til endringar i eigarskapen for desse. Dei statlege flyplassane er eigde og blir drivne av Avinor AS. Regjeringa vil føre

vidare det statlege eigarskapet i Avinor AS, m.a. for å sikre kontrollen med infrastrukturen og for å sikre ei solidarisk overføring av ressursar mellom lufthamner med ulikt inntektsgrunnlag.

Sluttord

LO har mange medlemmer innan transportsektoren, både i drift og utvikling av infrastrukturen, og i sjølve transportarbeidet. LO er og ein viktig aktør i samfunnsdebatten. Eg er glad for det engasjementet de viser ved å arrangere denne konferansen, og ønskjer lukke til med programmet vidare.

Takk for meg!

