



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 transportnettet 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.

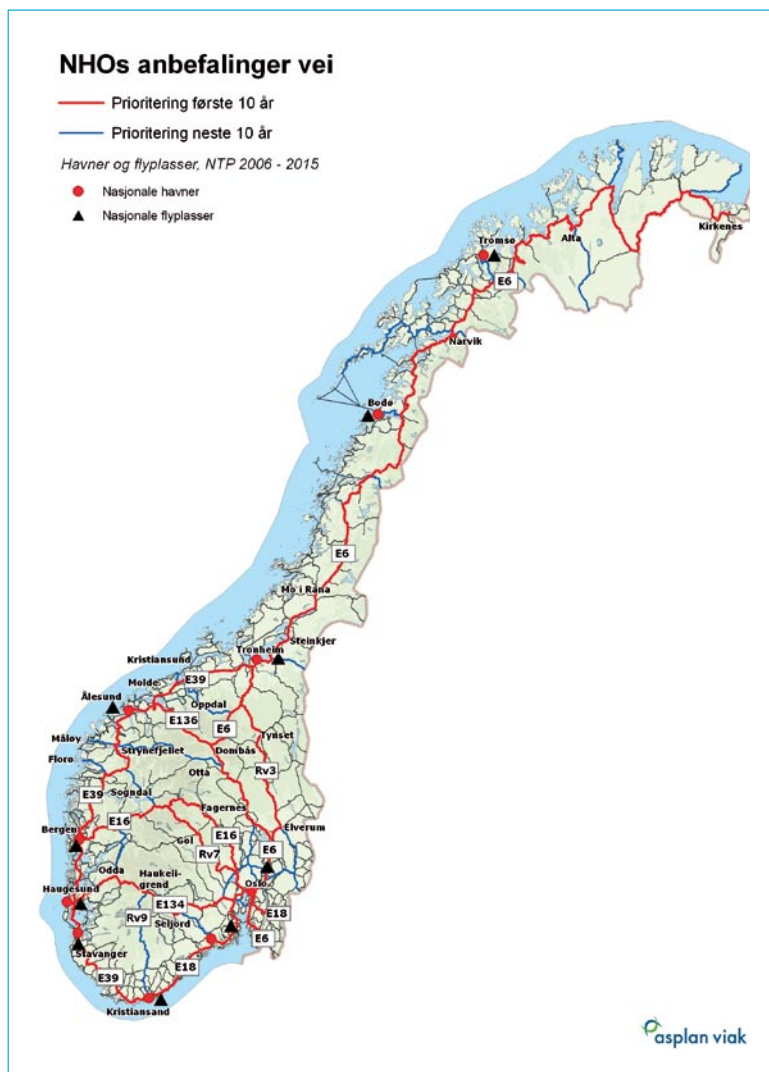
Vegvesenet anbefaler en strategi for kommende NTP-periode som prioriterer oppgradering av veier med dårlig kvalitet til minstestandard. Dette er i realiteten en strategi som prioriterer lavtrafikkerte veier foran større stamveitiltak med påvist samfunnsøkonomisk nytte og positive regionale ringvirkninger.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

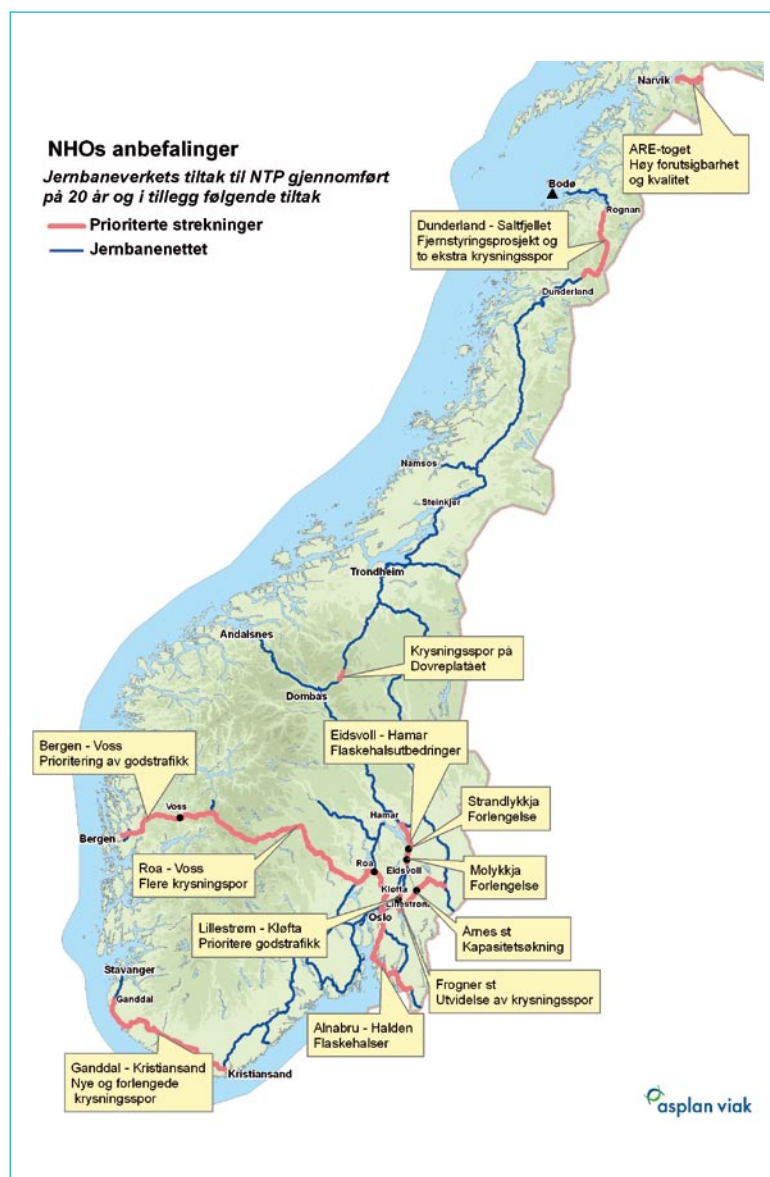
5. ØKT SATSING PÅ JERNBANEN – GODSTRANS-PORTER PÅ LENGRE STREKNINGER OG PERSON-TRAFIKK I BYENE

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 avstandsløpene 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.

