

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010–2019

TILTAK FOR Å FREMME INTERMODAL ELLER MULTIMODAL GODSTRANSPORT



Avinor
Jernbaneverket
Kystverket
Statens vegvesen

Arbeidsgruppen for næringslivstransport
November 2006



Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2006–2015

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep

0033 Oslo

ntp.sekretariat@vegvesen.no

www.ntp.dep.no

Telefon 22 07 35 00

Telefaks 22 64 45 46

ISBN-13 : 978-82-7704-101-8

ISBN-10 : 82-7704-101-2



Forord

Transportetatene fikk 31. januar 2006 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet å utarbeide et forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019. Etatenes forslag vil være et grunnlagsdokument for regjeringens arbeid med stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010-2019. Regjeringen ønsker å legge fram stortingsmeldingen ved årsskiftet 2008-2009.

Etter at transportetatenes arbeid med Nasjonal transportplan 2006-2015 hadde blitt avsluttet etablerte etatene en tverretatlig arbeidsgruppe for næringslivstransport. Arbeidsgruppen skal

- drive konkrete tverretatlige FoU-prosjekter,
- arbeide for kompetanseheving i etatene gjennom felles seminarer og konferanser eller gjennom å ta initiativ til etterutdanningskurser i samarbeid med universitet, høyskoler eller andre organisasjoner,
- være et nettverk for næringslivstransport i transportetatene som kan bidra til å spre kunnskap og informasjon mellom etatene og ta initiativ til felles aktiviteter og FoU.

Arbeidsgruppen består av Hans Silborn Statens vegvesen Vegdirektoratet, Per Pedersen Jernbaneverket og Olav Uldal Kystverket.

Arbeidet har til stor del vært innrettet mot terminaler og intermodal transport. Det er en viktig strategi i både den tidligere og kommende transportplanen å legge til rette for at langdistanse godstransport i så stor grad som mulig kan gå på sjø og bane i stedet for på vegen. Arbeidsgruppen har bidratt til å gjennomføre flere prosjekter med hensikt å analysere hvordan vi kan få effektivere terminaler og legge til rette for mer intermodal transport.

I denne rapporten oppsummeres det arbeidet som arbeidsgruppen har vært involvert i og en del andre utredninger på temaet terminaler og intermodal transport. Arbeidsgruppen viser hvilke virkemidler og tiltak som er interessante å arbeide videre med i etatenes arbeid med forslag til NTP 2010-2019. Det gjelder så vel infrastrukturtiltak som avgifter, subsidier, organisering og andre rammevilkår. Rapporten inneholder også en kort presentasjon av hva som skjer i Europa og EU når det gjelder utvikling av og policy for intermodal og multimodal godstransport.

Det er arbeidsgruppen for næringslivstransport som har ansvaret for rapporten. Transportetatene ønsker en diskusjon og debatt om hvilke tiltak som kan være aktuelle i Norge for å fremme intermodal eller multimodal godstransport. NTP-sekretariatet tar gjerne imot kommentarer og synspunkter på rapporten. Disse bør helst leveres før 1. mars 2007 til NTP-sekretariatet, Statens vegvesen, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo.

Innhold

1. Hensikten med rapporten
2. Utviklingen av godstransporten i Europa og Norge
 - 2.1 Utviklingen i Europa
 - 2.2 Utviklingen i Norge
3. utfordringer for intermodal og multimodal transport i Europa og Norge
4. Policy og tiltak i Europa for å fremme intermodal og multimodal godstransport
 - 4.1 Bærekraftig transport for et mobilt Europa
 - 4.2 Halvtidsrevisjon av programmet for å fremme nærsjøfarten
 - 4.3 Godslogistikk i Europa – nøkkelen til bærekraftig mobilitet
 - 4.4 Støtte til intermodal og multimodal transport i enkelte europeiske land
5. Erfaringer og konklusjoner fra FoU-prosjekter i Norge
 - 5.1 Lav konsentrasjon av godsstrømmer i norske havner
 - 5.2 Ugunstige avgiftssystemer og andre rammevilkår
 - 5.3 Høye kostnader for omlasting og transporter til og fra terminaler
 - 5.4 Flaskehals i terminaler og jernbaner
 - 5.5 Liten samhandling mellom ulike aktører
 - 5.6 Manglende harmonisering av lastebærere og informasjonssystemer
 - 5.7 Manglende kunnskap om intermodal transportløsninger og institusjonelle barrierer
6. Potensial for intermodal og multimodal transport i Norge
7. Mulige tiltak for å fremme intermodal og multimodal transport i Norge
 - 7.1 Tiltak i infrastrukturen
 - 7.2 Organisatoriske tiltak
 - 7.3 Økonomiske og finansielle tiltak
 - 7.4 Andre rammevilkår
8. Konklusjoner for videre arbeid i NTP 2010-2019

Vedlegg

1. Virkninger av offentlige rammebetingelser for konkurranseforhold innen godstransport på sjø, bane og veg, Marintek 2002
2. Overføring av gods fra veg til sjø og bane – potensial, hindre og virkemidler, TØI rapport 663/2003
3. Hva koster et skipsanløp?, TØI-rapport 716/2004
4. Viktige godstransportstrømmer og godstransportkorridorer i Norge, Møreforskning Molde AS rapport 0409 i samarbeid med Norconsult og Numerika, desember 2004.
5. Rammevilkår som kan gi uheldige effekter i forhold til de transportpolitiske målene, forprosjekt gjennom seminar med forberedte innlegg av ECON, Marintek og TØI. Notater fra seminar oktober 2005.
6. Stykkgodsterminaler i Norge – Strukturer og nøkkeltall, TØI rapport 758/2005.
7. Betalningsvilje for kvalitet i godstransport, ECON 2006
8. Brukereie innen godstransport, ECON 2005
9. Infrastrukturproblemer i transport. En studie av konsekvenser for næringslivet, TØI-rapport 548/2001
10. Veileder til effektiv terminaldrift, Sluttrapport ”Effektive terminaler”, Kystverket og Marintek, mai 2006.
11. Offentlige tiltak for mer effektive terminaler og intermodal transport – internasjonale erfaringer, Rambøll AS, februar 2006.
12. Liste over EU-dokumenter som det er referert til

1. Hensikten med rapporten

Det er en viktig strategi i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 å legge til rette for at godstransporten i så stor grad som mulig skal gå på sjø og bane i stedet for på veien. EU har tilsvarende policy for utviklingen av godstransporten.

Transportetatens arbeidsgruppe for næringslivstransport har tatt initiativ til flere FoU-prosjekter der tiltak for å bidra til effektive godsknutepunkter og mer godstransport på sjø og bane er analysert. Slike prosjekter er også utført med støtte av Samferdselsdepartementet og Norges forskningsråd. Hensikten med denne rapporten er å kort oppsummere erfaringene fra disse prosjektene og vise hvilke virkemidler og tiltak som kan være interessante å vurdere i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan. Vi vil legge første grunnsteinen i en strategi for å utvikle intermodal og multimodal transport i Norge.

Hensikten har også vært å gi et europeisk perspektiv på disse problemstillingene. I EU pågår en diskusjon om transportpolitikken for godstransport og logistikk i tilknytning til halvtidsrevisjonen av EUs transportpolitikk og program for utvikling av nærsjøfarten. EU-kommisjonen har kommunisert flere notater om godstransport og er i ferd med å utarbeide en handlingsplan for godslogistikk. I vår rapport presenteres EUs arbeid kortfattet og diskuteres hva dette kan medføre for Norge og for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan.

Hensikten med denne rapporten har ikke vært å beregne potensialet for intermodal og multimodal transport i Norge. Dette vil bli analysert for transportkorridorene i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan. I foreliggende rapport drar vi imidlertid noen konklusjoner om hvilke tiltak og virkemidler som kan bidra til mer intermodal og multimodal transport.

2. Utviklingen av godstransporten i Europa og Norge

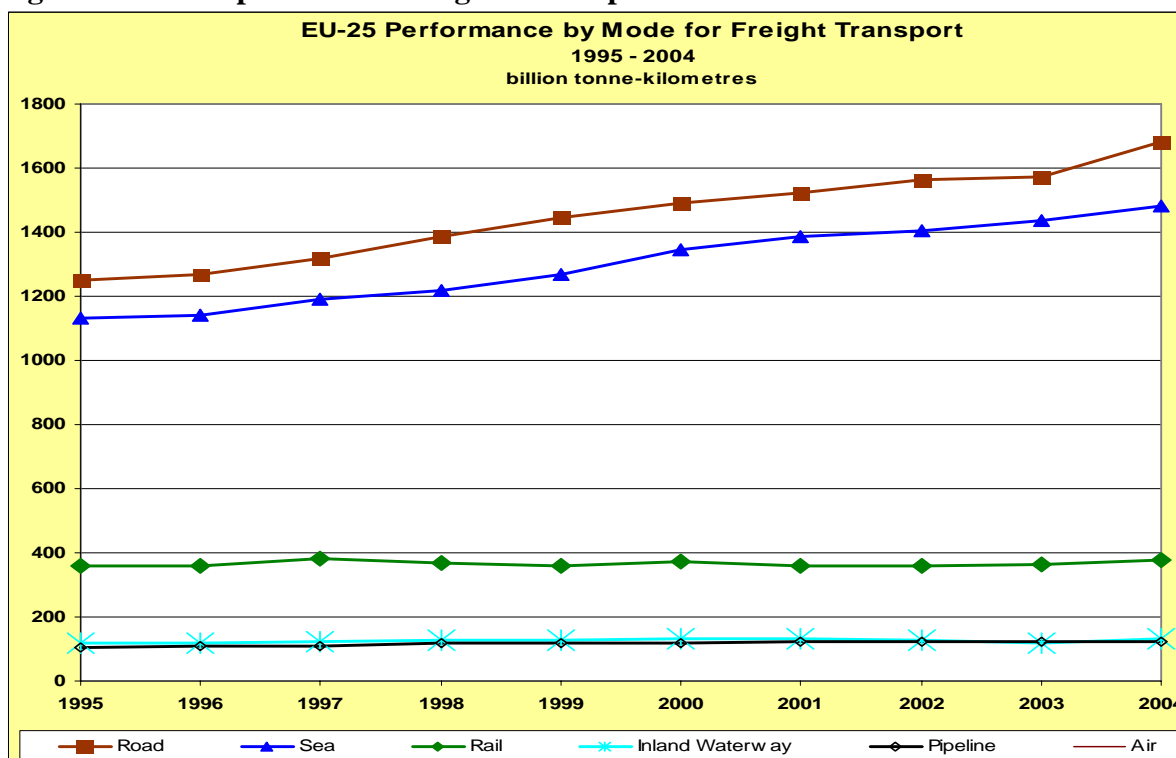
Det finnes statistikk som beskriver utviklingen av godstransporten på de enkelte transportmidlene, men det er vanskeligere å finne data over utviklingen av intermodal godstransport.

2.1 Utviklingen i Europa

I perioden 1995-2004 har godstransporten i EU-25, dvs. i dagens 25 medlemsland, økt med i gjennomsnitt 2,8 prosent per år. Dette er litt mer enn den økonomiske tilveksten som har vært 2,3 prosent per år. Til sammenligning har persontransporten økt med 1,9 prosent per år.

Godstransport på veg har i denne perioden økt med 35 prosent, og sjøtransporten med nesten like mye. Godstransporten på jernbane økte med 6 prosent. Se figur nedenfor.

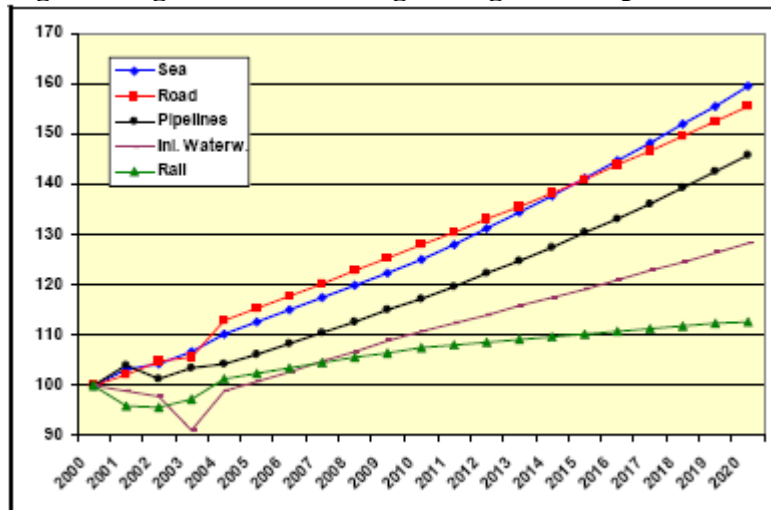
Figur: Godstransportens utvikling i EU-25 i perioden 1995-2004



I dag går om lag 44 prosent av godstransporten på veg, 42 prosent på sjø og 10 prosent på bane. Resterende gods transporteres i pipelines. Sett over en lengre periode har godstransporten på veg økt vesentlig (med 3,5 ganger fra 1970), mens godstransporten på jernbanen er halvert siden 1970.

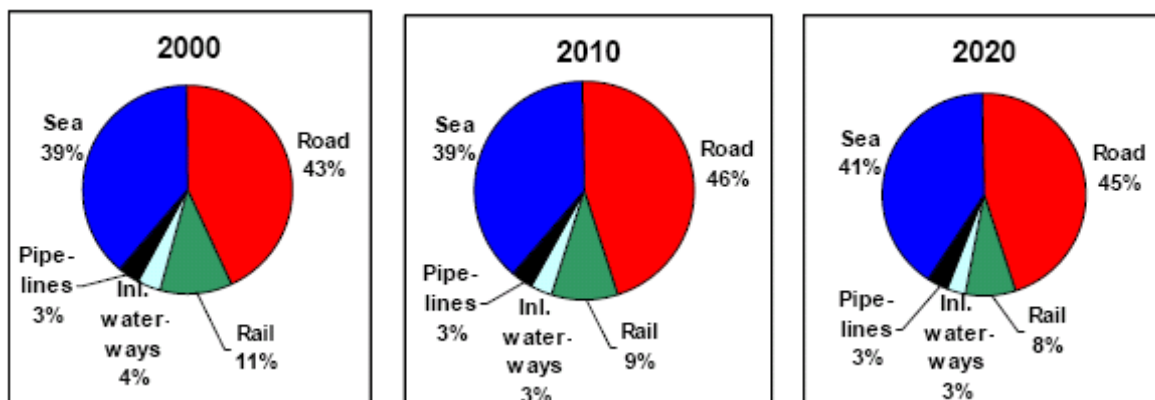
EU hadde i sin hvitbok om transportpolitikken "Time to decide" satt opp et mål om samme transportmiddelfordeling i 2010 som i 1998. I sin halvtidsrevisjon av transportpolitikken foreslår kommisjonen at man gir opp dette målet og man presenterer en ny prognose for utviklingen:

Figur: Prognose for utviklingen av godstransporten fra 2000 til 2020 i EU-25



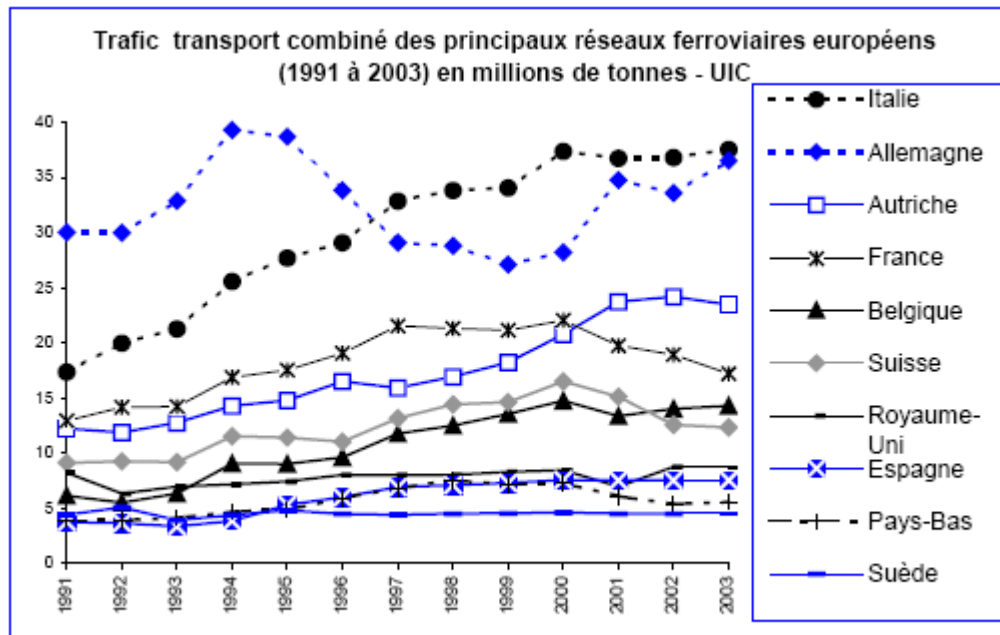
I følge prognosen vil sjøtransporten øke med 60 prosent, vegtransporten med 55 prosent og jernbanetransporten med 13 prosent fra 2000 til 2020. Dette medfører at andelen jernbanetransport vil bli redusert ytterligere. Se figur nedenfor.

Figur: Transportmiddelfordelingen for godstransport i EU-25



Det er vanskeligere å finne data på utviklingen av intermodal eller multimodal godstransport. De data som finnes tyder imidlertid på at det er en økning, først og fremst av containertransport på sjøen. Innenfor EU har denne økt med 9 prosent årlig de siste årene, mens den interkontinentale containertransport har økt med opp til 15 prosent årlig. Også kombitrafikken veg/jernbane har hatt en viss økning i Europa, først og fremst på transalpine strekninger. Utviklingen varierer imidlertid mellom ulike land. Se figur nedenfor.

Figur: Utviklingen av kombitrafikk veg/jernbane i noen europeiske land



Source : UIC

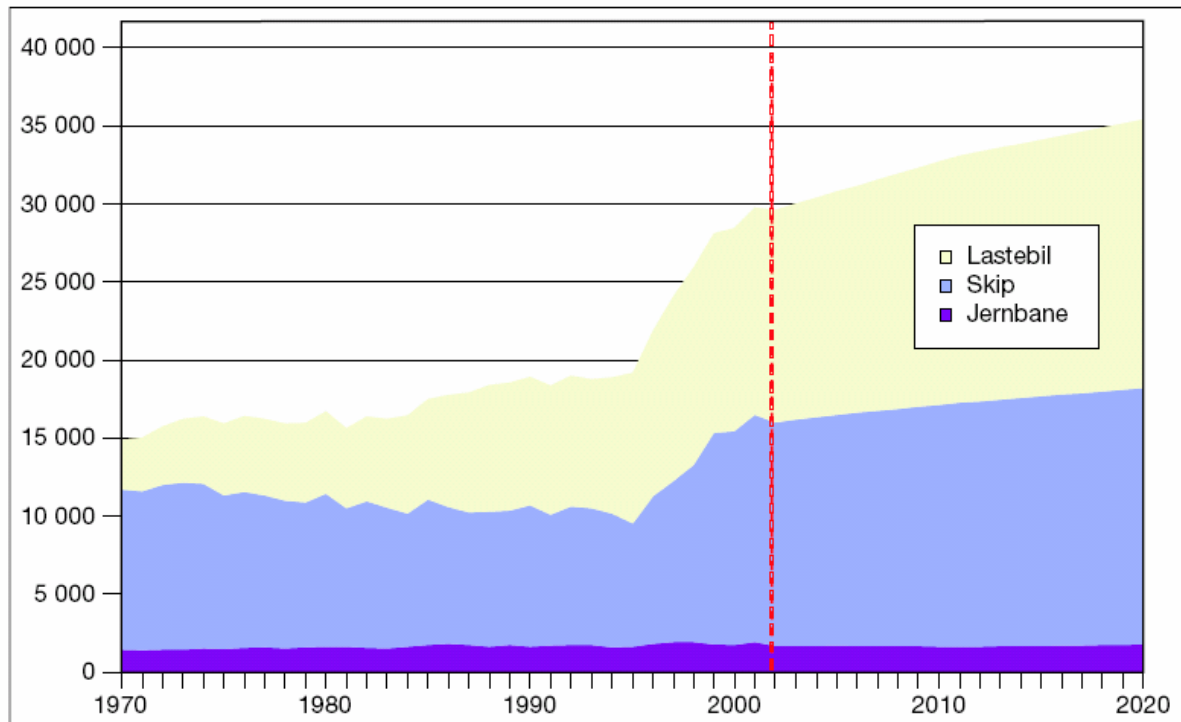
I følge figuren er kombitrafikken størst i Italia og Tyskland. Italia har hatt den største veksten siden 1991. Muligens kan forskjell i rammevilkårene for intermodal transport forklare en del av den positive utviklingen i Italia og Tyskland sammenlignet med andre europeiske land. Vi kommenterer dette nærmere i kapittel 4.

2.2 Utviklingen i Norge

Godstransportarbeidet i Norge øker. Økonomisk vekst, reduserte transportkostnader og endrede logistikksystemer er viktige årsaker til dette. I figur 1, som er hentet fra stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2006-2015, vises utviklingen i godstransportarbeidet fra 1970 til i dag og en prognose for den videre utviklingen fram mot 2020. Den kraftige veksten i andre halvparten av 1990-tallet forklares, i følge forskerne, av raske endringer i lagerlokalisering og logistikkmønstre i denne perioden.

Prognosen er altså fra det forrige NTP-arbeidet. Transportetatene utarbeider nå nye tall for godstransporten i Norge og en prognose for utviklingen fram mot 2040. Resultatet fra dette arbeidet vil bli ferdig rundt årsskiftet 2006/2007.

Figur: Innenriks godstransportarbeid 1970-2020. Mill. tonnkm. Prognoser fra 2003. Kilde: TØI 2002

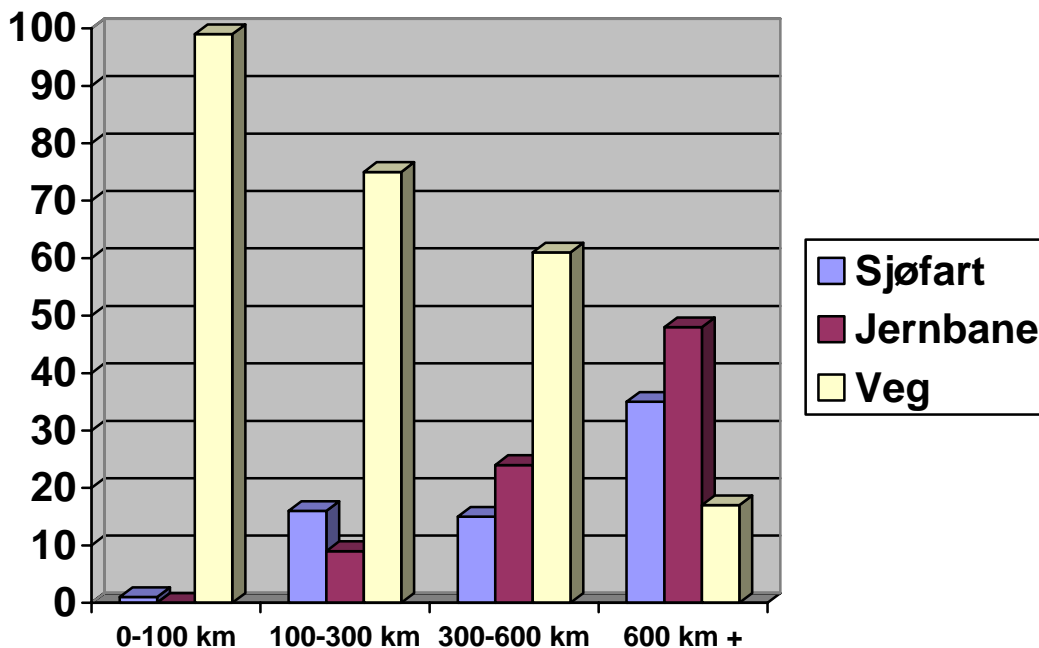


Omtrent like mye av **innenriks godstransport**, målt i tonnkilometer, går på sjø som veg. Sjøtransporten dominerer totalt på transporter mellom Vestlandet og Nord-Norge. Jernbanen har samlet sett en lav markedsandel, men på visse lengre strekninger er det en stor andel av godset som transporteres med tog. Korte transporter og distribusjon utføres i praksis bare av bil. Om lag 80 prosent av godstransportene er under 50 kilometer, og på denne avstanden finnes det egentlig ikke noe alternativ til vegtransport.

Man kan se i figur 1 at innenlands godstransportarbeid på veg har økt med over 300 prosent de seneste tretti årene, mens sjøtransporten har økt med om lag 35 prosent og jernbanetransporten ligger på omtrent samme nivå som i 1970. Det framgår imidlertid ikke av figuren at jernbanen de siste årene har fått en økning av stykkgodstransporten, som skyldes at stadig mer av stykkgodset transporteres i containere eller semitrailere. Vegtransportens markedsandel har økt kraftig. Prognosene tyder på at vegtransportens andel vil fortsette å øke.

For innenriks godstransport er det stort sett bare for langdistanse stykkgodstransport at det finnes en reel konkurranse mellom transportmidlene. Generelt sett øker sjøfartens og jernbanens betydning for denne type transport med avstanden. I figur 2 vises at både sjøtransporten og jernbanen får en økt betydning med avstanden.

Figur Transportmidlenes andeler av utført transportarbeid (%), etter transportavstand. 1999/2000. Stykkgoods. Kilde TØI-rapport 663/2003



Over 90 prosent av **utenriks godstransport** går på kjøll. Resterende del går i hovedsak med bil. Andelen med jernbane og fly er lav. Hvis man regner etter godsets verdi øker imidlertid både luftfartens og vegtransportens markedsandel, mens sjøtransportens andel reduseres. Det godset som transporteres med fly har meget høy verdi per tonn, mens tilsvarende godsverdi på sjøen er forholdsvis lavt.

Eksporten domineres stort av olje og gass, over 80 prosent regnet i vekt. Regnet i verdi har olje og gass en andel på drøyt 60 prosent. Den største delen av eksporten går til Europa, først og fremst EU-landene. For andre varer enn olje og gass skal norske bedrifter konkurrere med europeiske bedrifter som ligger nærmere de store marknadene i sentrale Europa. Norsk industri har dermed et stort avstandshandikapp, som må kompenseres med effektive transport- og logistikk-løsninger.

Eksport av fersk fisk er en viktig næringsgren for Norge. I dag transporteres stort sett all fersk fisk med lastebil til Europa. Dette fordi den ferske fisken må komme fram til markedet mens den fortsatt er fersk, ellers reduseres verdien på fisken raskt. Transporttiden og påliteligheten har derfor en avgjørende betydning for transporten av fersk fisk. Hver dag går det et stort antall vogntog ut fra Norge med fersk fisk. Fordi fisken skal raskt fram til forskjellige markeder er det vanskelig å se at en vesentlig del av denne transporten skal kunne flyttes til sjøen de nærmeste årene. Det finnes i dag ikke forutsetninger for å kunne tilby en tilstrekkelig rask og frekvent sjøtransport som oppfyller kravene til transport av fersk fisk, selv om det nå pågår forsøk med å starte en slik linje mellom Drammen og Boulogne. Frossen fisk transporteres imidlertid i stor grad med båt.

Importen til Norge kommer for en stor del fra Europa, men det er også betydelig import fra Asia og Amerika. Importen øker mer enn eksporten og andel sjøtransport er lavere for import

enn eksport. I perioden 1990-2002 økte antallet lastebiler med gods inn over grensen med mer enn 60 prosent. Antallet biler med last er mer enn 40 prosent høyere enn antallet utpasserende lastebiler med last.

Oppsummering av trender i godstransporten i Norge

- Den største delen av eksporten fra Norge går med skip. En stor del er olje og gass, men sjøtransporten er også viktig for andre industriprodukter. Visse varer med spesielle krav og høy verdi transporteres med bil ut fra Norge.
- En stor del av importen til Norge kommer også med skip, men andelen er lavere enn for eksporten. Lastebiltransporten inn til Norge har økt kraftig de siste årene. Mange lastebiler går tomme ut av Norge, hvilket kan medføre lavere priser i denne retningen.
- For innenriks godstransport er bildet litt mer sammensatt. Jo lavere godsverdi per kg og jo lengre distanse godset transporteres, desto mer går med skip og tog. Mer enn 80 prosent av godstransporten er kortere enn 50 km, og da finnes ikke noe alternativ til vegtransport.
- I praksis er det bare reell konkurranse mellom transportmidlene om transport av stykk gods på lange avstander.
- Utviklingen av produksjons- og logistikksystemer i næringslivet har ført til færre lager og flere mindre leveranser der varene skal komme fram til riktig sted ved riktig tidspunkt. Kravene til pålitelige og punktlige dør-til-dør løsninger med høy kvalitet og god sporbarhet i hele transportkjeden har økt vesentlig. Denne utviklingen har bidratt til at vegtransporten har økt sin markedsandel kraftig.
- Økt bruk av enhetslaster og jernbanens konsentrasjon på transport av containere og semitrailere har ført til en økning av godstransport på jernbanen de siste årene, etter en lang periode av stagnasjon. CargoNet har hatt en vekst i antall transporterte enheter på 30 prosent de siste to årene.

3. Utfordringer for intermodal og multimodal godstransport i Europa og Norge

I en intermodal, eller multimodal, transportkjede skjer transporten på den lange hovedstrekningen med skip eller tog, mens lastebil normalt brukes på tilbringertransport og distribusjon. Utfordringene i intermodal transport knytter seg til hele kjeden, og kan oppsummeres slik:

- **Organisatoriske hinder**
For mange aktører involvert, mangel på samordning mellom disse, uklare ansvarsforhold og forpliktelser, mangel på kunnskap om transporttilbud m.m.
- **Tekniske hinder**
Dårlige informasjonssystemer og teknologier, mangel på systemer for å følge og spore varer fra dør til dør, mangel på standardisering av lastbærere, jernbanesystem (elsystem, signalsystem, sporvidd), utstyr i terminaler etc.
- **Mangel på infrastruktur**
Ikke hensiktsmessig infrastruktur i terminaler, dårlig tilknytting til terminaler fra overordnet vegnett og jernbanenett samt farleder, mangel på kapasitet i terminaler, jernbanestrekninger, skip og veger
- **Operasjonelle, logistiske og servicerelevante hinder**
Mangel på transparente transportkjeder, for liten fleksibilitet, mangel på service og tjenester som kundene etterspør, terminaler som er stengt visse tider, persontransport gis prioritet på jernbanen, vanskeligheter med å integrere bedrifters logistikksystemer i intermodale transportkjeder etc.
- **Finansielle og økonomiske hinder**
Høye investeringskostnader for å starte nye intermodale tilbud, høye omlastningskostnader, høye kostnader for tilbringer- og hentetransporter, mangel på risikovillig kapital etc.
- **Politiske hinder**
Ikke konkurransenøytrale avgiftssystemer og andre rammevilkår, politisk styring er innrettet mot enkelte transportformer men ikke mot intermodal transport, havner får ikke samme statlige støtte som annen landinfrastruktur, administrative problemer ved grensepassasjer etc.

Tabellen nedenfor gir et grovt bilde av betydningen av de forskjellige hindringene mot vekst i intermodal transport.

Tabell: Vurderinger av hindringer mot intermodal transport. Kilde: Kommende PIARC-rapport "Freight transport and intermodality – measures to promote alternatives and terminals".

Problemområde	Intermodale kjeder	Hovedstrekninger	Terminaler	Tilbringer- og hentetransport
Organisatoriske hinder	XXX	XX	XX	XX
Tekniske hinder	XX	X	XX	
Mangel på infrastruktur		XXX	XXX	XX
Operasjonelle, logistiske og servicerelevante hinder	XXX	XX	XX	XX
Finansielle og økonomiske hinder		XX	XX	XXX
Politiske hinder	XX	X	XX	XX

XXX meget viktig, XX viktig, X mindre viktig

De reelle beslutningene om valg av transportmiddel eller transportkjede tas ofte av store logistikkbedrifter og speditører og/eller av store vareeiere og industribedrifter. Undersøkelser har vist at først og fremst følgende faktorer påvirker valget av transport:

- **Pålitelighet**, risiko for forsinkelser i forhold til avtalt leveringstid
- **Pris** for transport, omlastning og logistikktjenester
- **Fleksibilitet**, kort tid mellom order og levering
- **Transporttid**, tid fra dør til dør mellom avsender og mottaker
- **Frekvens**, frekvens av service innenfor et gitt tidsrom, for eksempel antall turer pr. dag
- **Servicegrad**, tilgjengelighet til andre logistikktjenester
- **Sikkerhet og trygghet**, risiko for skader på eller forlust av gods

Utfordringene for intermodal transport er å tilby en transportkjede som tilfredsstiller kundenes krav relatert til disse faktorene bedre enn hva lastebiltransporten gjør. Disse utfordringene er relativt like i Norge som i øvrige Europa.

I Norge har den intermodale transporten på jernbanen økt kraftig de siste årene og etterspørselen etter godstransport på jernbanen er nå større enn kapasiteten. Det er mangel på kapasitet både i Alnabruterminalen, på visse jernbanestrekninger og antall vogner som CargoNet disponerer. Kortsiktig er det en stor utfordring å klare å bygge ut kapasiteten i takt med etterspørselen.

Når det gjelder intermodal sjøtransport er det mangel på moderne og miljøvennlige skip i norsk nærsjøfart. For å klare å ivareta behovet av økt intermodal sjøtransport kreves risikovillig kapital som kan bidra til de investeringer som trengs for nye intermodale sjøtransporttilbud. For å få dette til er det en utfordring å konsentrere godstransportstrømmene slik at det blir tilstrekkelig godsunderlag i havnene.

4. Policy og tiltak i Europa for å fremme intermodal og multimodal godstransport

EUs overordnede transportpolitikk er manifestert i hvitboken ”Time to decide” fra 2001. Sommeren 2006 kom EU-kommisjonen med en halvtidsrevisjon av denne. Kommisjonen har også i 2006 presentert en halvtidsrevisjon av programmet for å fremme nærsjøfarten samt lagt fram en melding om godslogistikk i Europa. Innenfor rammen av EUs politikk og regler har enkelte medlemsland forskjellige policys og tiltak for å fremme intermodal og multimodal transport.

4.1 Bærekraftig transport for et mobilt Europa – EU-kommisjonens halvtidsrevisjon av transportpolitikken

Hovedmålet for EUs transportpolitikk er å tilrettelegge for gode og effektive transportsystem i Europa. Et bærekraftig transportsystem skal ivareta samfunnets økonomiske, sosiale og miljømessige behov. Dette målet ligger fast, men EU-kommisjonen peker på at forutsetningene for den felles transportpolitikken er endrede fra 2001:

- Globaliseringen og verdenshandelen har økt vesentlig. Europa har hatt en lavere økonomisk vekst enn andre kontinenter. EUs Lisboa-strategi poengterer sterkt målene om økonomisk vekst og sysselsetning, samtidig som utviklingen skal være bærekraftig.
- EU har blitt utvidet fra 15 til 25 land, og kanskje straks 27 land.
- Transporten har økt kraftig, godstransporten har økt mer enn den økonomiske veksten. Dette har ført til nye flaskehals i transportsystemene, særlig på veg.
- Transporten har blitt alt mer høyteknologisk. Forskning og innovasjon har en avgjørende betydning for den videre utviklingen av transportsystemet.

Som et resultat av utviklingen og økt fokus på økonomisk vekst har kommisjonen gått bort fra målet om at transportmiddelfordelingen i 2010 skal være den samme som i 1998.

Kommisjonen mener det ikke er forutsetninger for å kunne styre transportmiddelfordelingen etter et slikt mål. I følge den nye transportpolitikken skal hvert enkelt transportmiddele fortrinnsvis optimaliseres. Alle transportmidler må bli effektivere. Samtidig er det viktig at transportmidlene skal kunne fungere effektivt sammen. Kommisjonen lanserer et nytt begrep for dette: ”co-modality”, eller kanskje ”sammodalitet” på norsk. Med dette menes altså at transportmidlene skal være effektive både hver for seg og i kombinasjon i multimodale transportkjeder.

Den reviderte politikken krever en bredere og mer fleksibel verktøyboks med politiske styringsmidler som legger til rette for en overgang til mer miljøvennlige transportmidler der dette trengs, særlig for langdistanse godstransporter, i byområder og i korridorer med køer.

EU-kommisjonen har presentert en foreløpig tidsplan for de viktigste tiltakene. Blant tiltak som berører intermodal godstransport kan blant annet følgende nevnes:

- **Jernbanetransport:** Tiltak for å eliminere tekniske hinder for driftskompatibilitet og program for å etablere internasjonale jernbanekorridorer for godstransport (2006)
- **Sjøtransport:** En europeisk havnepolitikk (2007), hvitbok om felles europeisk sjøfartsområde (2008)
- **Logistikk:** Melding (2006) og handlingsplan for logistikk (2007)
- **Annet:** Samråd om intelligente systemer for uttak av avgifter for infrastrukturbruk (2007), metode (2008)

4.2 Halvtidsrevisjon av programmet for å fremme nærsjøfarten

Nærsjøfarten har beholdt sin stilling som det eneste transportmidlet som kan utfordre den raske veksten i vegtransporten. Mellom 1994 og 2005 økte antallet tonnkilometer i nærsjøfarten med 32 prosent i EU-25 sammenlignet med 35 prosent i vegtransporten. Containerfrakten i nærsjøfarten har økt med om lag 9 prosent per år fra 2000. I følge halvtidsrevisjonen er det imidlertid framdeles en del hinder mot en raskere utvikling av nærsjøfarten:

- Den er ikke helt integrert i den multimodale transportkjeden fra dør til dør
- Det er framledes kompliserte administrative rutiner
- Havnene er ikke tilstrekkelige effektive og de har dårlige koblinger til overordnet vegnett og jernbanenett.

Programmet for å fremme nærsjøfarten innholder 14 satsingsområder. I følge halvtidsrevisjonen har programmet slutført til mer enn halvparten. Noen satsingsområder er nesten helt gjennomførte, men har blitt supplert med nye mål. I visse fall må satsingene fokuseres bedre og intensifieres. Blant de satsinger som vises til i halvtidsrevisjonen kan følgende nevnes:

- Satsingen på høyhastighetsvannveger ("Motorways of the sea") skal videreføres og eventuelt utvides til leder utenfor TEN.
- Integreringen i den multimodale transportkjeden skal bedres gjennom å støtte "beste praksis". Marco Polo videreføres med økt ramme.
- De nasjonale sentrene for å fremme nærsjøfarten ("Shortsea Promotion Centres") kan få utvidede oppgaver der også leveringskjeder på land inngår.

4.3 Godslogistikk i Europa – nøkkelen til bærekraftig mobilitet

EU-kommisjonen presenterte i juni 2006 en melding om godslogistikk i Europa: Godslogistikk i Europa – nøkkelen til bærekraftig mobilitet. Man mener logistiske tiltak er nødvendige for å beholde og øke den europeiske konkurransedyktigheten og velferden i linje med Lisboa-strategien om økonomisk vekst og sysselsetning. Angrepsmåten bør være markedsorientert, ta hensyn til sosial- og miljøpolitikk samt skape en situasjon som alle vinner på. Etter samråd om meldingen vil kommisjonen legge fram en handlingsplan for logistikk i 2007.

I meldingen viser kommisjonen til at utviklingen av logistikken først og fremst er en sak for næringslivet selv, men at offentlige myndigheter har en rolle når det gjelder rammevilkår og å sette logistikk på den politiske agenden. I samrådsmeldingen pekes blant annet på følgende tiltaksområder:

- **Flaskehalser og mulige tiltak for å eliminere disse**
På samme måte som innenfor nærsjøfarten skal flaskehalser i det europeiske logistikksystemet kartlegges og forslag til tiltak utarbeides. Dette skal gjøres av både leverandører av logistiktjenester og kunder samt av myndigheter i EU-landene. Disse kontaktene skal også utveksle erfaringer, kunnskap og beste praksis samt gi forslag til politiske tiltak.
- **Informasjons- og kommunikasjonsteknikk (IKT)**
Det bør etableres felles IKT-løsninger som alle bedrifter kan få tilgang til. Nøkkelen til

effektivere logistikk er felles standarder som blir akseptert av en bred majoritet av produsenter og transportbedrifter. Ulike system må være kompatible. Godslogistikk må være et prioritert forskningsområde i 7. rammeprogrammet.

- **Logistikkutdanning**
Kommisjonen vurderer å innføre en sertifisering for godslogistikk, basert på frivillighet.
- **Statistikk**
Statistikken må bedres og det kreves utvikling av indikatorer som kan beskrive utviklingen.
- **Bruk av infrastruktur**
Utbygging av det transeuropeiske transportnett (TEN-T) vil bedre den europeiske infrastrukturen, men det er ikke et mål i seg selv å bygge ny infrastruktur. Bruken av eksisterende infrastruktur kan optimaliseres gjennom bruk av effektive og bærekraftige logistikkløsninger. En effektiv omlastning, også i havner og på flyplasser, har grunnleggende betydning for logistikken. Terminalene må bruke moderne tekniske løsninger og ha gode infrastrukturforbindelser for sammodale løsninger.
- **Et nett for godstransport på jernbanen**
Det trengs tiltak for å bedre teknisk og administrativ driftskompatibilitet samt for å redusere forsinkelsene grunnet at persontrafikken ofte gis prioritet på jernbanen. Kommisjonen vil utarbeide en handlingsplan for å fremme et godstransportnett med egne godstoglinjer som kan bedre den internasjonale godstogtransportens pålitelighet, resultat og konkurransedyktighet.
- **Fremme og forenkle multimodale transportkjeder**
Multimodal godstransport bør ha en administrativ myndighet der all tolladministrasjon og tilsvarende kan behandles på en samordnet måte. Dette er særlig viktig innenfor nærsjøfarten. Kommisjonen ønsker et felles europeisk sjøfartsområde, der både skip og gods kan følges på hele strekningen på en sikker og pålitelig måte.
- **Fremme multimodalitet**
Bruk av flere transportmidler i en og samme transportkjede er et moderne konsept som først og fremst krever en endret tenkemåte. Kommisjon ønsker å videreføre den arbeidsmåten man har i dagens Shortsea Promotion Centres og vil derfor vurdere å utvide disses virksomhet til å også fremme multimodale logistikkløsninger i transportkjeder på land.
- **Standarder for lastbærere**
Kommisjonen har i 2004 foreslått felles europeiske standarder for intermodale lasteenheter innenfor EU. Forslaget må både bedres og implementeres. Dimensjonene for kjøretøyer og lastebærere bør ivareta behovene for avansert logistikk og bærekraftig mobilitet.

Oppsummert slår kommisjonen fast at sammodalitet og høy effektivitet i transportsystemene har avgjørende betydning for at Europa skal kunne håndtere de økende godsmengdene som hver dag transporteres på Europas infrastruktur og vannveger.

4.4 Støtte til intermodal og multimodal transport i enkelte europeiske land

I kapittel 2 vises et kart over utviklingen av kombinert transport (veg/jernbane) i et utvalg av europeiske land. Tyskland og Italia har høyere andel kombinert transport enn andre land, og har hatt en positiv utvikling de siste årene. Med bakgrunn i dette vil vi gi en kort presentasjon av politikken for støtteordninger til intermodal og multimodal transport i disse to land. Presentasjonen bygger på rapporten *Offentlige tiltak for mer effektive terminaler og*

intermodal transport – internasjonale erfaringer, som er utarbeidet av Rambøll As på oppdrag av transportetatene i 2006.

Tyskland

EU aksepterer støtte til intermodal transport som ikke er diskriminerende, fordi det er i samsvar med EUs politikk om å overføre gods fra veg til sjø og bane. Tyskland har søkt om og fått EUs godkjenning til støtte til omlastningsterminaler for kombinert transport. Støtten er opp til 85 prosent for nye bygg og utvidelse av terminalinfrastruktur. Man har også fått EUs godkjenning til oppstartstøtte til ny privat kombinert transporttjeneste mellom München og Verona. Hensikten med begge støtteordningene har vært å overføre gods fra veg til jernbane.

Tidligere er jernbaneterminaler for intermodal transport bygget ut av Deutsche Bahn og finansiert av staten innenfor loven om utbygging av jernbane. Nå er det mer vanlig med private interessenter ved utbygging av terminaler. Disse private interessentene kan få tilskudd til så vel bygging som drift av terminaler. Det er også etablert et eget program for å støtte kombitransport, der størrelsen på subsidiene er avhengig av hvor store godsmengder som kan flyttes fra veg til bane. Statlig støtte kan gis til:

- Infrastruktur i terminaler og til/fra terminaler, inklusive bygg
- Omlastningsutstyr
- Kjøretøy og vogner for jernbane og frakteskip
- Innovative systemer for informasjonsbehandling

Terminaler inngår i den nasjonale infrastrukturplanen, både investering og drift. Terminaler behandles altså på lik måte med annen transportinfrastruktur i den nasjonale infrastrukturplanleggingen.

For å støtte intermodal transport brukes også andre tiltak som for eksempel

- Høyere tillatt totalvekt for kjøretøy benyttet i intermodal transport
- Kjøretøyer i intermodal transport er unntatt fra transportforbud søndager og fridager
- Tid på toget regnes som hviletid for lastebilsjåfører
- Kjøretøyer til og fra terminaler unngår visse avgifter

Italia

Italia har søkt om og fått EUs godkjenning til minst 12 ulike prosjekter for støtte av intermodal transport. Hensikten har først og fremst vært å få en overgang fra veg til jernbane.

Kombinerte godstransporter har i lang tid vært støttet av den italienske staten. Siden 1988 kan virksomheter som regelmessig utfører kombinerte transporter få 20-40 prosent støtte til anskaffelse av intermodale enheter.

Utbyggingen av intermodale terminaler skjer i samarbeid mellom offentlige og private aktører. Terminaler inngår i den nasjonale transportplanen på lik måte med annen transportinfrastruktur.

Statlige subsidier til intermodal transport går først og fremst til investeringer i for eksempel infrastruktur, bygninger, omlastningsutstyr, lastebærere, rullende materiale og informasjonssystemer.

Den brede statlige støtten til intermodal transport har sannsynligvis bidratt til den positive utviklingen av intermodal transport i Italia. Hvis man for eksempel sammenligner med Frankrike, der den offentlige støtten til intermodal transport er vesentlig redusert de siste årene, ser man at Frankrike har hatt en tilbakegang i intermodal transport etter 2000.

Konklusjon

Det synes som om det er en sammenheng mellom offentlige støtteordninger til intermodal transport og utviklingen av slike transportert. Dette er også konklusjonen i Rambølls rapport. Det finnes imidlertid få systematiske evalueringer av effektene av slike tiltak.

5. Erfaringer og konklusjoner fra utviklingen i Norge

Norge har samme utfordringer når det gjelder å styrke den multimodale transporten som man har i øvrige Europa. Problemene i Norge tilsvarer de i EU og behovet for tiltak er også omtrent det samme.

I flere norske FoU-prosjekter har man pekt på hindre for overføring av gods fra veg til sjø og bane, blant annet i TØI rapport 663/2003 *Overføring av gods fra veg til sjø og bane – potensial, hindre og virkemidler* samt i rapporten *Virkninger av offentlige rammebetingelser for konkurranseforhold innen godstransport på sjø, bane og veg*, Marintek 2002. Mot bakgrunn i blant annet disse rapportene mener vi at det først og fremst er følgende hindre mot vekst av intermodal transport i Norge og overføring av gods fra veg til sjø og bane:

- Lav konsentrasjon av godsstrømmer i norske havner
- Ugunstige avgiftssystemer og andre rammevilkår
- Høye kostnader for omlastning og transport til og fra terminaler
- Flaskehals i terminaler og jernbaner
- Liten samhandling mellom ulike aktører
- Manglende harmonisering av lastebærere og informasjonssystemer
- Manglende kunnskap om intermodale transportløsninger og institusjonelle barrierer

5.1 Lav konsentrasjon av godsstrømmer i norske havner

I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 foreslo etatene en strategi for utviklingen av sjøfarten som gikk ut på å legge til rette for et samspill mellom vareeiere, havner, terminaloperatører og transportører som kan føre til mer sjøtransport. Som et ledd i en slik strategi mente transportetatene at den intermodale godstransporten burde konsentreres til et fåtal havner for å gi tilstrekkelig grunnlag for frekvente sjøtransporttilbud til rimelige priser. Denne politikken var begrunnet med analyser tilknyttet ny havnestruktur og av blant annet ECON når det gjelder transportnett for utenriks intermodal godstransport og transport av fiskeri- og havbruksprodukter (Nasjonal transportplan 2006-2015, Strategiske utredninger).

Å legge til rette for en konsentrasjon av godsstrømmene for intermodal transport er en politikk som har fått støtte av næringslivet i de seminarer som transportene har arrangert de siste årene.

Den FoU som transportetatene har støttet de siste årene gir imidlertid ikke et entydig svar på denne problemstillingen. I TØIs rapport om stykkgodsterminaler i Norge føres en diskusjon om dagens terminalstruktur er effektiv eller ikke, men den handlet mest om samlastterminaler. Det konstateres at de landsdekkende samlasterne og dagligvarekjedene gjennom en årrekke har redusert antallet terminaler i sine nettverk for å få billigere terminaltjenester og godstransport. Tilsvarende konsentrasjon har ikke skjedd på havnesiden. TØI sier imidlertid ikke noe om denne problemstillingen.

5.2 Ugunstige avgiftssystemer og andre rammevilkår

Et underliggende prinsipp i norsk transportpolitikk er at transportbrukene skal stilles overfor transportpriser som reflekterer samfunnets kostnader knyttet til å framskaffe et større transporttilbud. På basis av dette skal den enkelte transportbruker selv fritt kunne velge transportmiddel. Spørsmålet er om vi har priser som overensstemmer med dette prinsippet.

I en utredning for Kystverket i 2002 mener Marintek at avgifter og gebyrer i sjøtransporten er høyere enn de samfunnsøkonomiske marginalkostnadene, mens avgifter og gebyrer innenfor veg- og jernbanetransport er lavere enn de samfunnsøkonomiske marginalkostnadene. Marintek konkluderer med at sjøtransport taper markedsandeler og konkurranseevne på grunn av høy gebyr- og avgiftsbelastning sett i forhold til landtransport. I Marinteks veileder til effektiv terminaldrift (2006) pekes det imidlertid at intermodal transport er billigere en ren biltransport på lange distanser. I denne rapporten mener derfor Marintek at sjøtransport er konkurransedyktig, men at dens konkurransefortrinn må styrkes, spesielt for innenrikstransport.

Avgiftssystemet innenfor sjøtransport er til dels uoverskuelig og kan gi feil styringssignaler. I Soria Moria-erklæringen slår regjeringspartiene fast at sjøtransporten skal styrkes og at man vil ha en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, slik at sjøtransport gis like konkurransevilkår med landtransport. En slik gjennomgang skal nå gjøres av Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket.

Det finnes også andre rammevilkår som har betydning for transportmidlenes konkurranseevne. Jernbanetrafikken, lufttransporten og sjøtransporten er gjennomregulerte systemer med strenge og presise krav til transportutøverne og systemets totale sikkerhetsnivå, mens tilsvarende krav ikke finnes i vegsystemet. Sterke miljø- og sikkerhetskrav innenfor sjøfarten eller jernbanen kan i praksis føre til at transport overføres fra sjø og bane til veg, som har lavere miljø- og sikkerhetsstandard. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det pekt på noen konkrete eksempler på dette:

- Sprengstoff kjøres ofte på lastebil i stedet for på sjøen, fordi regelverket for sjøtransport og lagring i havn er så strenge. Resultatet blir at sprengstoff transporteres med lastebil gjennom tunneler og byer i stedet for på sjøen.
- Det er et ønske fra næringslivet å flytte gods fra veg til bane i Romsdalen. Dette fører imidlertid til økt trafikk på Raumabanen, hvilket krever kompenserende tiltak for å unngå at ulykkesrisikoen øker marginalt. Disse tiltakene koster så mye at godset i stedet får gå på vegen, der ulykkesrisikoen er høyere.

De nye ISPS-reglene for internasjonal sjøtransport fører til økte kostnader for sjøtransporten og kan redusere konkurranseevnen mot vegtransport så lenge som securitykravene i vegtransportssystemet er lave.

5.3 Høye kostnader for omlasting og transporter til og fra terminaler

Høye kostnader for omlasting og korte tilbringertransporter er et hinder mot vekst i intermodal og multimodal transport. I rapporten "Hva koster et skipsanløp?" (TØI 2204) vises at terminalkostnadene har stor betydning. For eksempel koster et anløp av et containerskip i utenrikstrafikk som anløper en norsk havn (i 2003) totalt drøyt 700 kr pr 20 fots container. Av dette er 55 prosent terminalkostnader, mens resterende er avgifter og gebyrer.

Studier viser også at korte tilbringertransporter til terminaler koster relativt mye. En kort tilbringertransport pluss omlasting kan i noen tilfeller koste like mye som en lang innenriks lastebiltransport. Sett i dette perspektivet er det viktig å ha effektive terminaler og tilbringertjenester.

5.4 Flaskehals i terminaler og jernbaner

Det har vært en meget rask økning i godstransport på jernbanen de siste årene. Nå sier næringslivet at kapasiteten er sprengt og at ønsket å kjøre gods på jernbanen er 30 prosent

større enn tilbudet. Problemet er både mangel på kapasitet i Alnabru jernbaneterminal, på visse jernbanestrekninger og på vogner. Det er mot den bakgrunnen viktig å innhente kunnskap om hvor de reelle flaskehalsene i den intermodale transporten finnes, både på kort og lang sikt. Når det gjelder infrastrukturen planlegges en slik studie i arbeidet med transportkorridorer.

TØI har gjort en gjennomgang av flaskehals for næringslivstransport i et prosjekt fra 2001: ”*Infrastrukturproblemer i transport. En studie av konsekvenser for næringslivet*”, TØI rapport 548/2001. Studien bygger på et spørreskjema til næringslivet. Blant annet ble følgende mangler/svakheter konstatert:

- **Jernbanetransport**
For lite lastekapasitet på togavganger, uregelmessig og forsinket avgange eller ankomst, usikre ankomsttider og manglende informasjon, lav hastighet og lange transittider
- **Sjøtransport**
Mangel på arealer for lasthåndtering, for lite lagringskapasitet i havner, lave anløpsfrekvenser skip, forsinkede ankomster og avganger, forsinkelser i lasting og lossing.

En del av disse problemene er rettet til, for eksempel er godstransporten på jernbanen nå vesentlig mer frekvent og har en god punktlighet i Norge. Andre problemer står igjen å løse. I dag har vi kortsiktige kapasitetsproblemer i jernbaneterminaler og visse jernbanestrekninger (mangel på kapasitet i hardt trafikkerte deler, mangel på kryssningsspor og konflikt mellom person- og godstrafikk). Det er også en mangel på jernbanevogner og på moderne miljøvennlige skip i nærsjøfarten.

5.5 Liten samhandling mellom ulike aktører

For at intermodal transport skal kunne utvikles trengs samhandling mellom mange forskjellige aktører. I mange utredninger vises det til mangler på slik nødvendig samhandling. I Marinteks veiledning til effektiv terminaldrift utpekes organisasjon, samhandling og informasjonsutveksling som den kanskje viktigste effektivitetsdriveren. Det handler blant annet om samarbeidsforhold, langsiktig forutsigbarhet, involvering, ressursdeling, systemintegrasjon, ansvarsforhold og deling av økonomisk risiko. I følge rapporten bør det utvikles arenaer for terminalutvikling.

ECON har i et prosjekt for Samferdselsdepartementet innenfor POT-programmet studert brukereie av infrastruktur, for eksempel i terminaler. I rapporten ”*Brukereie innen godstransport*”, ECON rapport 2005-1, drøftes det om brukereie av infrastruktur for godstransport gir bedre forutsetninger for å identifisere og realisere gevinster knyttet til innovative intermodale løsninger. ECON mener det er viktig med et statlig engasjement som skaper en arena for samhandling mellom aktørene innenfor godstransport og reduserer usikkerheten og risikoen ved implementeringen av nye transportløsninger. Dette engasjementet kan man ta gjennom å gå inn som deleier. I rapporten foreslås en statlig organisasjon for de viktigste havnene likt Avinor i luftfarten.

Transportetatene har tidligere pekt på at staten kan bidra til å legge til rette for at samhandling kommer til stand. Hittil har imidlertid staten i liten grad tatt dette ansvaret.

5.6 Manglende harmonisering av lastebærere og informasjonssystemer

Standardisering av lastebærere er viktig for utviklingen av intermodal transport. Dette arbeides det med innenfor EU. Det er også viktig å ha en standardisering av informasjon vedrørende last. I prosjektet effektive terminaler vises til alt for mye duplikasjon av informasjon om last som beveger seg gjennom terminaler og havner. Det er mye manuell dokumentbehandling og innrapportering til forskjellige myndigheter og andre aktører, som alle har spesielle skjemaer som skal fylles ut.

Det er en stor etterspørsel, både i Norge og Europa, på "one stop shopping" for informasjon i forbindelse med havneanløp. Norge har ansvaret for å utvikle en felles meldingsstandard innenfor nærsjøfarten i et prosjekt finansiert gjennom Marco Polo-programmet.

Et prosjekt i Norge er VITSAR (Virtual Integration of Terminal Services and Resources). Det skal som navnet sier fokusere på terminaldrift. Målsetningen er å se på muligheten for en bedre koordinering av tjenester, bedre utnyttelse av ressurser, og bedre informasjonsflyt både i og til/fra en intermodal terminal. Prosjektet skal kartlegge dagens arbeidsprosesser i terminalene, tilgjengeligheten av informasjonen blant aktørene, og muligheten for utveksling av informasjon mellom de forskjellige systemene som er i bruk i en terminal. Når en båt kommer til havn i dag, må svært mye lik informasjon rapporteres til mange forskjellige aktører som tollvesen, havnemyndigheter, speditører, agenter og transportører.

VITSAR har seks hovedaktiviteter:

- Kartlegging av dagens bilde og krav
- Utarbeide arkitektoniske løsninger (datastruktur, meldinger, integrasjonsløsninger, osv.)
- Utarbeide løsninger som muliggjør kommunikasjon med håndholdte enheter
- Utvikle en ressursdatabank
- Integre løsningene med eksisterende systemer (Portwin, Shiprep, Tvin, etc)
- Demonstrere resultatene i en operativ setting

Vitsar er støttet av Norges forskningsråd, gjennom det såkalte PULS-programmet. Kontraktspart er Trondheim Havn og Marintek er fou-ansvarlig. Prosjektet ble etablert i 2005 og er planlagt slutført i 2008.

5.7 Manglende kunnskap om intermodale transportløsninger og institusjonelle barrierer

TØI peker i flere utredninger på at mangel på kunnskap og informasjon om tilbudet av intermodal transport er et hinder mot vekst av denne transporten. Intermodal transport oppfattes som mer komplisert fordi flere ulike transportmidler skal samvirke. Da er det spesielt viktig med god informasjon om transporttilbudet, ellers er det lettvindt å bestille en lastebiltransport hele veien. Lav kunnskap om et transporttilbud gir lav etterspørsel etter denne transporten. Selv om transporten bestilles gjennom samlastbedrift eller speditør kan det være viktig at vareeieren har kunnskap om forskjellige transporttilbud. Da kan man bli en mer bevisst bestiller.

Det finnes også en del institusjonelle barrierer innenfor intermodal transport. Transporten styres alt mer av store multinasjonale logistikkbedrifter. Disse kan ha sine egne

logistiksystemer som benyttes, selv om det finnes rimeligere og miljøvennlige tilbud. Industribedrifter og vareeiere som bestiller, eller administrerer, sine transporter selv kan være ”bundet” til speditører som først og fremst benytter et transportmiddel.

Et annet institusjonelt problem er organiseringen av transportmyndighetene. Vi har en myndighet for vegtransport, en for jernbanetransport, en for kysttransport og en bedrift for lufttransport. I tillegg er det flere departementer involvert. Det finnes derimot ingen offentlig myndighet, organisasjon eller enhet som har et ansvar for koblingene mellom transportmidlene, for hele transportkjeden eller for intermodal transport. Dette kan føre til mangel på helhetssyn og suboptimeringer.

6. Potensial for intermodal og multimodal transport i Norge

Det har ikke vært hensikten med denne rapporten å presentere tall for hvilket potensial intermodal eller multimodal transport har i Norge. I TØI rapport 663/2003 *Overføring av gods fra veg til sjø og bane - potensial, hindre og virkemidler*, gir imidlertid TØI et bilde av dette potensialet gjennom noen regneeksempler:

- En reduisering av omlastningskostnadene med 50 prosent beregnes å redusere lastebiltransporten med 10 – 15 prosent.
- Man får tilsvarende effekt gjennom å øke kostnadene og kjøretidene for lastebiltransporten.
- Med disse tiltakene skulle jernbanetransporten kunne øke med 50 prosent og sjøtransporten med opp mot 30 prosent.

Dette er imidlertid meget grove og usikre beregninger.

På visse strekninger har jernbanen et stort potensial, på andre strekninger har sjøtransporten dette. Normalt gjelder dette transporter over 500-600 km. I det videre arbeidet med NTP 2010-2019 vil transportetatene analysere konkurranseflatene i de åtte transportkorridorene og vurdere hvilke potensial jernbane- og sjøtransport har.

7. Mulige statlige tiltak for å fremme intermodal og multimodal transport i Norge

Mot bakgrunn av den kunnskap og de erfaringer som vi har presentert i denne rapporten kan en strategi for utvikling av intermodal og multimodal transport i Norge innholde følgende deler:

1. Tiltak i infrastrukturen
 - a. Etablering av et felles nasjonalt transportnett med nasjonale lenker og knutepunkter
 - b. Kartlegging av flaskehalsler i infrastrukturen for intermodal transport og tiltak for å eliminere disse
 - c. Gode tilknytninger fra sjøleder, veg og jernbane til nasjonalt viktige havner og andre terminaler
 - d. Gode og standardiserte informasjonssystemer
2. Organisatoriske tiltak
 - a. Etablere arenaer for samhandling om utvikling av intermodal transport og terminaler
 - b. Etablere en dialog mellom næringsliv og offentlige om ansvarsforhold når det gjelder intermodal transport og terminaler
 - c. Etablere en statlig aktør for å bidra til å integrere intermodal og multimodal transport i nasjonal og regional transportplanlegging. Utpeking av ansvarig enhet på departementalt nivå.
3. Økonomiske og finansielle tiltak
 - a. Gjennomgang av sjøfartsavgifter for å gi sjøtransport like konkurransevilkår med landtransport og for å forenkle dagens system
 - b. Vurdering av statlig økonomisk engasjement i terminalinfrastruktur
 - c. Vurdering av statlig oppstartstøtte til nye intermodale transportløsninger
4. Andre rammevilkår

Transportetatene vil først og fremst arbeide med å utvikle tiltak i infrastrukturen, men for å virkelig styrke intermodal transport kan det også trenges andre tiltak. Vi vil beskrive noen tenkbare slike tiltak, men vi vil ikke gå inn i detalj på hvordan disse bør utformes.

7.1 Tiltak i infrastrukturen

7.1.1 Etablering av et felles nasjonalt transportnett med nasjonale lenker og knutepunkter

Transportetatene og Avinor har i september 2006 presentert stamnett- og sektorutredninger. Med grunn i dette er det mulig å etablere et felles nasjonal transportnett som består både av lenker og knutepunkter. Det bør også vises et felles transportnett som er spesielt viktig for godstransporten. Det er først og fremst dette senere som diskuteres nedenfor.

Det statlige vegnettet er inndelt i stamveger og øvrige riksveger. Stortinget har vedtatt hvilke veger som er stamveger. Det er om lag 8 600 km stamveg, hvilket tilsvarer 30 prosent av riksvegnettet. Stamvegene er pulseårene i vegsystemet og har om lag 55 prosent av trafikkarbeidet på riksvegene. Stamvegene er de viktigste vegene for langdistanse godstransport i landet. Det er disse vegene som bør inngå i et felles nasjonalt transportnett. Det kan imidlertid være aktuelt å koble stamvegene mer direkte til nasjonalt viktige terminaler

i det felles nasjonale transportnett. Dette bør analyseres nærmere i det videre NTP-arbeidet. Slike koblinger kan innebære mindre utvidelser av stamvegnettet. Stamvegnettets omfang kan også komme til å bli påvirket av den forventede regionreformen. En slik reform kan føre til et behov for en oversyn av inndelingen av det statlige, fylkeskommunale og kommunale vegnettet.

Det nasjonale jernbanenettet er om lag 4 200 km langt. Jernbanenettet er ikke delt inn i stambaner og regionale baner. I Jernbaneverkets stamnettutredning inngår derfor hele jernbanenettet. En stor andel av jernbanenettet utpekes som viktig for godstransporten. I det nasjonale jernbanenettet inngår også stasjoner samt knutepunkter for godstransporten. Jernbaneverket har i sin stamnettutredning delt inn godsterminalene i to kategorier: sentrale terminaler og andre viktige terminaler. Ved utpeking av et felles nasjonalt transportnett som er spesielt viktig for godstransport synes det rimelig å utgå fra de jernbaner som er viktigst for godstransporten samt de sentrale terminalene:

- Viktige jernbanestrekninger for godstransporten:
 - Oslo - Trondheim - Bodø
 - Oslo – Narvik via Sverige
 - Narvik – Kiruna
 - Oslo – Bergen
 - Oslo – Kristiansand – Stavanger
 - Oslo – Kongsvinger – Stockholm
 - Oslo/Drammen – Kornsjø – Sverige – Danmark – kontinentet
- Sentrale terminaler:
 - Oslo (Alnabru), Stavanger (Ganddal), Narvik (Fagernes), Bodø, Trondheim (Brattøra), Bergen (Nygårdstangen), Drammen, Hamar, Rudshøgda, Elverum, Rolvsøy, Sarpsborg

I det videre NTP-arbeidet bør det vurderes om det er behov for bedre kobling mellom stamvegnettet og jernbaneterminalene, men også om det er behov for bedre koblinger mellom jernbanen og nasjonalt viktige havneterminaler.

Kystverket har definert stamnettet til sjøs på følgende måte:

- Leder langs kysten fra grensen mot Sverige i sør, til grensen mot Russland i nord, med tilknytning til losbordingsfeltene.
- Innseilinger til definerte landverts tilknytningspunkter i offentlige trafikkhavner (nasjonalhavner og andre strategiske havner).
- Innseilinger til store petroleumsanlegg med vesentlig sjøverts transporter av farlige og forurensende stoffer.
- Fergestrekninger i stamvegnettet. (Disse inngår også i det definerte stamvegnettet.)
- Seilingsled for risikotrafikk på strekningen Vardø – Nordkapp, innenfor territorialfarvannet.

Det sjøverts stamnettet foreslås å få tilknytning til landverts nasjonalt transportnett i 22 tilknytningspunkter, eller stamnettshavner. Tidligere definerte 10 nasjonalhavner inngår i disse 22 stamnettshavnene.

Tabell: Nasjonalhavner og forslag til stamnettshavner

Stamnettshavn	Havneavsnitt	Nasjonalhavn
Borg	Øra	
Oslo	Sydhavna	Ja
Drammen	Holmen	
Tønsberg	Slagen	
Larvik	Revet	
Grenland	Brevikterminalen	Ja
Kristiansand	Kongsgård/Vige	Ja
Egersund	Kaupanes	
Stavanger/Sandnes	Risavika, Somaneset	Ja
Karmsund	Kårstø, Husøy	Ja
Bergen	Dokken/Nøste, Sture, Mongstad	Ja
Flora	Fjord Base	
Ålesund	Flatholmen	Ja
Molde	Nyhamna	
Kristiansund	Devoldholmen, Tjeldbergodden	
Trondheim	Brattøra	Ja
Mo i Rana	Toraneset	
Bodø	Bodøterminalen	Ja
Narvik	Fagernes	
Tromsø	Breivika	Ja
Hammerfest	Polarbase, Melkøya	
Kirkenes	Kirkenes havn	

Alle de utpekte stamnettshavnene er ikke like viktige for intermodal godstransport. I det videre NTP-arbeidet er det nødvendig å peke ut de viktigste intermodale knutepunktshavnene, der det er særlig viktig med gode tilknytninger til andre transportformer.

Avinor har 16 stamlufthavner og 29 regionale lufthavner. Avinor har i september 2006 presentert en sektorutredning der man har behandlet utviklingen for begge disse kategoriene av lufthavner. Bakgrunnen for dette er sammenhengen og avhengigheten mellom disse nettene, både trafikkmessig og finansielt. I det videre arbeidet med å etablere et felles nasjonalt transportnett må det vurderes hvilke lufthavner som skal inngå i dette. Det mest naturlige er sannsynligvis å bruke de lufthavner som er klassifisert som stamlufthavner: Oslo Gardermoen, Kristiansand/Kjevik, Stavanger/Sola, Haugesund/Karmøy, Bergen/Flesland, Ålesund/Vigra, Molde/Årø, Kristiansund/Kvernberget, Trondheim/Værnes, Bodø, Harstad-Narvik/Evenes, Bardufoss, Tromsø, Alta, Banak, Kirkenes/Høybukta.

Få av disse lufthavne er viktige for godstransporten. Det må vurderes hvilke lufthavner som bør inngå i et felles nasjonalt transportnett for godstransport.

Konklusjon

For å styrke den intermodale og multimodale godstransporten i Norge bør det etableres et felles nasjonalt transportnett med både lenker og knutepunkter. Det er nødvendig å peke ut de viktigste lenkene og knutepunktene for godstransporten i et slikt felles nasjonalt transportnett.

Dette blir et viktig grunnlag for å diskutere tiltak i infrastrukturen som kan bidra til å overføre gods fra veg til sjø og bane.

7.1.2 Kartlegging av flaskehalsen i infrastrukturen for intermodal transport og tiltak for å eliminere disse

Som beskrevet i kapittel 4 har EU gjort en bred gjennomgang av flaskehalsen i nærsjøfarten. Denne ble gjort i 2000, og det ble da identifisert 161 flaskehalsen av forskjellig art. En oppdatering i 2006 viser at man har eliminert mange av disse flaskehalsene, men at det er 39 flaskehalsen igjen. Noen av dem er i infrastrukturen, andre er i administrative rutiner m.m.

EU er nå i ferd med å starte en tilsvarende kartlegging av flaskehalsen i landverts godslogistikksystemer. Norge bør vurdere å gjøre en tilsvarende kartlegging etter modell fra EU. I EU gjøres dette arbeidet i nært samarbeid mellom myndigheter, næringsliv og andre organisasjoner. Se videre i kapittel 7.2 nedenfor.

Når det gjelder kartlegging av flaskehalsen i infrastrukturen bør transportetatene gjøre en slik gjennomgang i det videre NTP-arbeidet. Etatenes stamnettsutredninger gir et godt utgangspunkt for en slik kartlegging. Ideelt sett bør imidlertid også denne kartleggingen gjøres i samarbeid med næringslivets organisasjoner.

Kartleggingen av flaskehalsen bør kombineres med forslag til tiltak for å eliminere disse. Det er viktig at begrense kartleggingen til reelle flaskehalsen av vesentlig betydning for godstransporten og å peke på konkrete tiltak som kan eliminere, eller vesentlig redusere, disse flaskehalsene. Kartleggingen skal omfatte både lenker og knutepunkter i det felles nasjonale transportnett. Den første kartleggingen bør gjøres av arbeidsgruppen for korridoranalyser.

Det er ikke selvsagt at flaskehalsen i infrastrukturen løses gjennom å bygge ut infrastrukturen. For eksempel kan kapasitetsproblemer for godstog bedres gjennom å gi godstog prioritet framfør persontog på utvalgte strekninger. Kapasitetsproblemer i terminaler kan reduseres gjennom effektivere organisering og bedre informasjonssystemer m.m.

7.1.3 Gode tilknytninger til nasjonalt viktige intermodale terminaler

Mangel på gode tilknytninger til terminaler kan være viktige flaskehalsen. Med hensyn til at dette er en problemstilling som er viktig for transportetatenes felles arbeid har vi valgt å behandle den separat.

Når det viktigste intermodale terminalene for godstransport (havner, jernbaneterminaler og lufthavner) er pekt ut bør det gjøres en analyse av behovet for å bedre tilknytningen til disse fra både stamvegnettet, jernbanenettet og stamnettet til sjøs (farledene).

Koblingen mellom farledene og havnene er studert i Kystverkets stamnettsutredning.

Det er sannsynligvis ikke aktuelt å bygge ut nye jernbanespor til særlig mange havner, men det bør likevel gjøres en vurdering av behovet for sammenheng mellom de viktigste havnene og jernbanesystemet og hvordan dette i tilfelle skal kunne ivaretas.

Det bør finnes gode stamvegkobligheter til de viktigste havnene, jernbaneterminalene og lufthavnene. Når behovet for tiltak analyseres må det vurderes hvor stamvegene skal slutte og hvor behovet for gode kobligheter kan ivaretas gjennom øvrig vegnett. Dette henger blant annet

sammen med at flere havner har flere havneavsnitt og terminaler. Målet bør imidlertid være at det felles nasjonale transportnettverket bør henge sammen så godt som mulig.

7.1.4 Gode og standardiserte informasjonssystemer

For at en intermodal transportkjede skal kunne fungere effektivt må det legges opp til interoperabilitet for tjenester, systemer og utstyr mellom transportformene, slik at informasjon og eventuelt elektroniske komponenter kan forflyttes uendret gjennom hele transportkjeden.

I EU mener man at det er spesielt viktig for staten å engasjere seg i utviklingen av standardiserte informasjonssystemer mellom myndigheter og bedrifter samt mellom myndigheter. I denne sammenhengen kan nevnes at Norge leder et Marco Polo prosjekt om felles meldings- og kommunikasjonsprotokoller i nærsjøfarten (XML).

Det er viktig at staten tar et ansvar for å legge til rette for standardiserte informasjonssystemer. Gjennom den felles systemarkitekturen ARKTRANS finnes det et rammeverk for utvikling av elektroniske tjenester på transportområdet. Vi går ikke nærmere inn på dette området i denne rapporten, men viser til transportetatens rapport om ITS – Intelligente Transport Systemer.

7.2 Organisatoriske tiltak

For å styrke intermodal og multimodal transport kreves et nært samarbeid mellom mange ulike parter: statlige myndigheter, fylkeskommunale og kommunale myndigheter, næringslivets organisasjoner, vareeiere, havne- og terminaleiere, terminaloperatører og transportører, m.m. Et slikt samarbeid kreves både på nasjonalt og regional/lokalt nivå. Vi mener det trengs:

- arenaer for samhandling om utvikling av intermodal transport og terminaler
- en dialog mellom næringsliv og offentlige om ansvarsforhold når det gjelder intermodal transport og terminaler
- en statlig aktør for å bidra til å integrere intermodal og multimodal transport i nasjonal og regional transportplanlegging, utpeking av ansvarig enhet på departementalt nivå

For å illustrere hva som trengs på nasjonalt nivå viser vi til EU og til Sverige.

Som nevnt ovenfor har EU gjort en bred gjennomgang av flaskehalser i nærsjøfarten og tiltak for å eliminere disse. Denne gjennomgangen er gjort i nært samarbeid mellom myndigheter, næringsliv og andre organisasjoner. Man har hatt såkalte "Short Sea Shipping Focal Points" som har hatt møter to ganger pr år for å diskutere flaskehalser og deres løsninger. Nå vil EU gjøre tilsvarende gjennomgang av flaskehalser i logistikksystemene landverts, med tilsvarende type av møteplasser for å få til en bred diskusjon i samfunnet om problemer og løsninger.

I Sverige nedsatte regjeringen en egen delegasjon for å skape en arena mellom myndigheter og næringsliv for å diskutere godstransport; Godstransportdelegationen. Den første viktige problemstillingen for denne delegasjonen var å diskutere ansvarsdeling mellom det offentlige og næringslivet når det gjelder godstransport og terminaler. Delegasjonen har både vært en bredt sammensatt møteplass for å diskutere godstransport og et forum for å utarbeide konkrete forslag til tiltak. I den transportpolitiske proposisjonen 2006 foreslo den svenske regjeringen at det skal etableres et Logistikkforum, som skal være en møteplass for forskere, næringsliv,

transportører og politiske representanter. Hensikten er å gjennom kontinuerlig og nært samarbeid finne felles løsninger og å samarbeide om effektive godstransporter.

Vi mener det bør være mulig å etablere en tilsvarende arena på nasjonalt nivå i Norge også. Samferdselsdepartementet samt Fiskeri- og Kystdepartementet bør invitere myndigheter, næringslivs organisasjoner og andre berørte organisasjoner til et nettverkssamarbeid på samme måte som i EU og Sverige. Et slikt nettverk kan for eksempel møtes regelmessig to ganger pr år. I et første trinn bør gruppens arbeid fokuseres på intermodal og multimodal transport. Dette kan være et viktig ledd i regjeringens arbeid med å styrke intermodal transport. Følgende oppgaver kan for eksempel være aktuelle:

- Diskutere ansvarsdeling mellom offentlige sektoren og næringslivet når det gjelder godstransport og terminaler. Hva skal staten ta ansvar for og hva er statens oppgave når det gjelder intermodal og multimodal godstransport?
- Kartlegge flaskehalsen i intermodal og multimodal godstransport. Flaskehalsen kan gjelde infrastruktur, økonomiske rammevilkår, administrative regler og institusjonelle barrierer, mangel på interoperabilitet og andre mangler i hele transportkjeden fra dør til dør. Kartleggingen av multimodal transport kan senere utvides til å gjelde hele godstransportlogistikksystemet.
- Diskutere og foreslå løsninger for å eliminere eller redusere identifiserte flaskehalsen.
- Diskutere behov for bedre statistikk og indikatorer for å følge utviklingen.

En slik arena gir gode muligheter til å skape en felles forståelse for hva som er statens oppgave og hva som næringslivet selv må håndtere når det gjelder godstransport. De vil også bidra til at vi finner de flaskehalsen som virkelig er betydningsfulle for næringslivet og løsninger som kan redusere disse på en effektiv måte.

For at dette arbeidet skal fungere godt trengs sannsynligvis noen form for sekretariat. Dette kan legges til en seksjon i et av departementene, til en ny enhet i departementene eller til en organisasjon utenfor departementene. Vi tar ikke stilling til dette, men vi mener det er viktig at en organisasjon eller enhet på statlig nivå får et tydelig ansvar for intermodal og multimodal transport. Dette kan bidra til en bedre integrering av intermodal transport og terminaler i den nasjonale transportplanleggingen og i budsjettbehandlingen.

For å få til nye konkrete intermodale eller multimodale transportløsninger trengs også samhandling på regionalt og lokalt nivå. Det er for eksempel viktig at havner samarbeider for å finne effektive løsninger for intermodalt gods. Det er ikke realistisk å bygge ut containerhavner for internasjonal trafikk i alle 22 stamnetthavnene. Det trengs også samhandling mellom havner, terminaloperatører, vareeiere og transportører for å legge til rette for ny intermodal transport. Vi tror at statens arbeid med Nasjonal transportplan, der det blir etablert et felles transportnett med utpeking av de viktigste lenkene og knutepunktene for godstransport med etterfølgende satsinger på denne infrastrukturen, kan bidra til en regional og lokal samhandling som fører til konsentrasjon av godstrømmene og nye transportløsninger. En felles nasjonal arena, som er foreslått ovenfor, kan også bidra til å styrke troen på intermodal transport, tydeliggjøre ansvarsforhold og de statlige satsingene. Dette vil kunne bidra til at private aktører tør å satse på nye intermodale transportløsninger.

7.3 Økonomiske og finansielle tiltak

Økonomiske og finansielle tiltak ligger utenfor transportetatens ansvarsområde. Vi vil imidlertid føre en kort diskusjon av slike tiltak, fordi slike tiltak kan være del av en helhetlig strategi for å styrke multimodal transport og overføre mer gods fra veg til sjø og bane. Vi har

vist i kapittel 4 at både EU og mange europeiske land støtter intermodal og multimodal transport økonomisk.

7.3.1 Gjennomgang av sjøfartsavgifter

Det er viktig å gi sjøfarten like konkurransevilkår som landtransporten. Som vi har sagt ovenfor står det i regjeringens Soria Moria- erklæring at man skal gjøre en gjennomgang av sjøfartsavgifter for å gi sjøtransport like konkurransevilkår med landtransport. Fiskeri- og kystdepartementet har sammen med Kystverket begynt på en slik gjennomgang. Vi behandler derfor ikke dennes saken videre nå, men det er ønskelig å grovt kunne vurdere effekten av slike endringer når vi analyserer en helhetlig strategi for å overføre gods fra veg til sjø og bane.

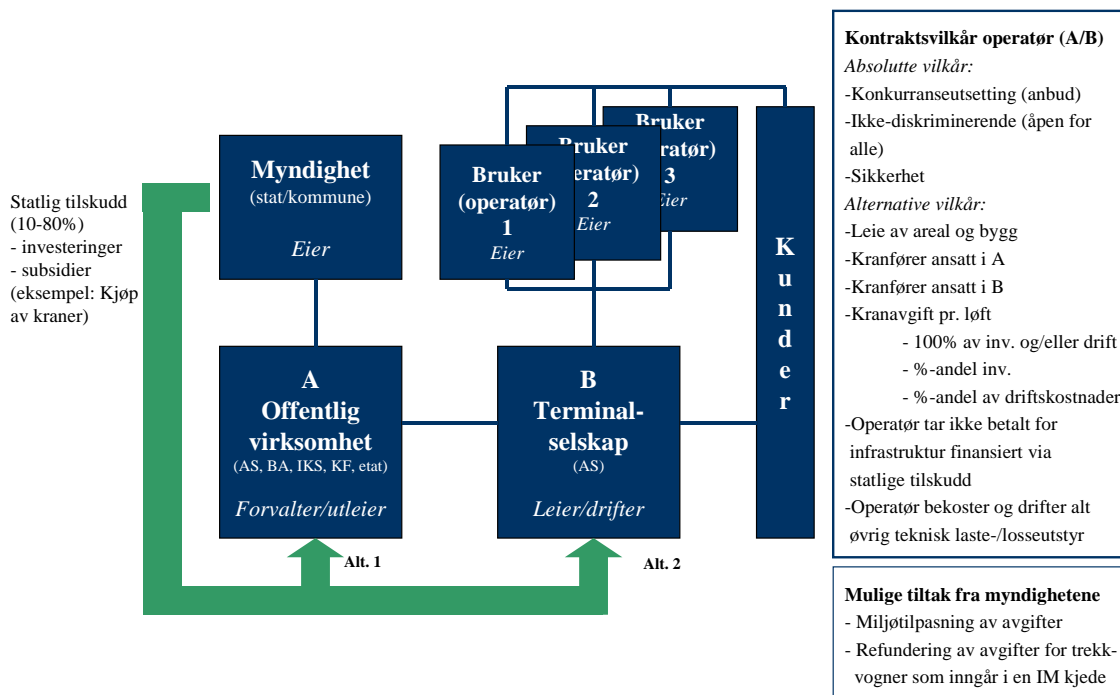
7.3.2 Vurdering av utvidet statlig økonomisk engasjement i terminalinfrastruktur

Som vi har vist i kapittel 4 er staten ofte økonomisk engasjert i intermodale terminaler i europeiske land. Dette gjelder også terminaler der sjøfart er en del. Det synes også som om det har vært en mer positiv utvikling av intermodal transport i land der staten har integrert terminaler i den nasjonale transportplanleggingen og bidraget til å finansiere infrastrukturen i terminaler.

I Norge finansierer staten større jernbaneterminaler som er åpne for all godstransport på jernbanen. Staten bidrar imidlertid ikke med midler til havner. Avinor egenfinansierer tiltak i lufthavner. Spørsmålet er om et statlig økonomisk engasjement i de viktigste norske havneterminalene skulle kunne styrke intermodal transport i Norge og bidra til å flytte gods fra veg til sjø.

Transportetatene har tidligere uttalt (NTP 2006-2015) at det bør finnes en sammenheng mellom nasjonal havnestruktur og statlige virkemidler. Det har liten hensikt å peke ut nasjonale havner eller viktige knutepunktshavner hvis det ikke følger med noen statlige virkemidler. Transportetatene anbefalte at man skulle utrede OPS-løsninger i de viktigste havnene, der staten kunne vurdere å gå inn som deleiere. Begrunnelsen for dette var at et slikt statlig engasjement skulle kunne stimulere til samhandling mellom mange forskjellige aktører og samtidig gi disse havnene langsiktig forutsigbare areal- og planleggingsforutsetninger. En slik løsning taler også ECON for i sin rapport til Samferdselsdepartementet om brukereie av havner. Et statlig økonomisk engasjement i havner forutsetter dels at dagens regelverk endres, dels at staten peker ut de viktigste havnene der et engasjement kan bli aktuelt. Eventuelle tiltak må behandles i Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjetter på normal måte for transportinfrastrukturen. Det er ikke transportetatenes ansvar å gå nærmere inn på hvordan eventuelt et nytt regelverk for statlig støtte til viktige havneterminaler kan utformes, men vi ønsker å gjøre en grov vurdering av effektene av slike ordninger i det videre NTP-arbeidet fordi tiltaket kan være en del i en helhetlig strategi for å overføre gods fra veg til sjø.

Rambøll AS har i sin rapport "Offentlige tiltak for mer effektive terminaler og intermodal transport – internasjonale erfaringer" skissert en norsk modell for statlig støtte til terminaler. Se figur nedenfor.



Figur: Modell for organisering og investering i intermodale terminaler og tiltak for overføring av gods fra veg til bane og båt. Kilde Rambøll AS

Det er både fordeler og ulemper med statlig økonomisk engasjement i havner. Vi tar ikke endelig stilling til denne problemstillingen nå. Det er naturlig å diskutere saken i det forum for intermodal godstransport som vi anbefaler i kapittel 7.2 ovenfor.

7.3.3 Vurdering av statlig oppstartstøtte til nye intermodale transportløsninger

Det er en stor økonomisk risiko å utvikle nye intermodale transportløsninger. Derfor har EU en egen støtteordning for dette gjennom Marco Polo- programmet. Flere europeiske land gir også støtte til nye intermodale transportløsninger. Disse synes å ha gitt intermodal transport en mer positiv utvikling enn i land uten tilsvarende støtteordninger. Transportetatene foreslo i NTP 2006-2015 at man bør nærmere utrede en statlig støtteordning for oppstart av nye intermodale transport- og logistikk-løsninger, for å redusere den bedriftsøkonomiske risikoen i de 3-5 første driftsårene.

Et eksempel som kan illustrere dette behovet er at det mangler moderne og miljøvennlige skip for intermodal nærsjøfart i Norge. Før private rederier investerer i nye skip trenger man å være rimelig sikker på at det finnes et transportbehov. En statlig støtteordning til oppstart av nye logistikk-løsninger kan bidra til å overbrygge økonomiske hindre mot å få kjøpt skip som kan tas i trafikk. Nye moderne skip kan samtidig redusere utslippene av nitrogenoksider og gi en vesentlig miljøgevinst. Norsk Industri har uttalt seg for en slik ordning.

Vi tar ikke stilling til om en statlig støtteordning bør innføres eller ikke, men ønsker en grov vurdering av effektene som en del i en helhetlig strategi for å overføre gods fra veg til sjø og bane. Hensiktsmessigheten av en slik støtteordning bør diskuteres sammen med næringslivet og andre aktører. Se ovenfor.

7.4 Andre rammevilkår

Det finnes også en mengde andre rammevilkår som påvirker forutsetningene for intermodal transport og mulighetene til å overføre godstransport fra veg til sjø og bane. Vi nevner noen av disse nedenfor:

- **Sikkerhets- og miljøkrav.**

Vi har vist at det er hardere sikkerhets- og miljøkrav i sjø- og jernbanetransport enn i lastebiltransport, og at disse kravene kan virkes suboptimaliserende gjennom at de styrer godstransport til lastebiltransport som er mindre sikker og miljøvennlig. En oversyn og eventuell justering av slike rammevilkår kan bidra til å styrke intermodal transport.

- **Standardisering av lastebærere m.m.**

Det pågår et internasjonalt arbeid med standardisering av jernbanesystem, lastebærere, informasjonssystemer etc. Det er viktig at Norge deltar i dette arbeidet.

- **Modulvogntog**

Samferdselsdepartementet ønsker å åpne for forsøk med modulvogntog på 25,25 m. Dette innebærer vogntog med en semitrailer og en container. Slike modulvogntog kan innebære mer intermodal transport gjennom at semihengeren settes på toget på lengre strekninger. Mer bruk av semitrailere kan også føre til mer bruk av ferger til utlandet. På den andre side blir lastebiltransporten med slike vogntog billigere, hvilket kan øke lastebilens totale konkurransekraft. Det trengs videre studier av hvordan den totale effekten på transportmiddelfordelingen blir.

- **Differensierte avgifter for lastebiltrafikk**

I flere land i Europa har man lavere avgifter for lastebiltrafikk i intermodal transport enn for andre lastebiler. Slike insitamenter for mer intermodal transport kan eventuelt vurderes i Norge også.

8. Konklusjoner for videre arbeid i NTP 2010-2019

Overføring av godstransport fra veg til sjø og bane er en overordnet føring for etatenes arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019 fra regjering og departement. I tillegg har transportetatens styringsgruppe for arbeidet med Nasjonal transportplan besluttet at vi skal presentere en strategi for hvordan man kan få til en slik overføring av godstransport, slik at jernbane og sjø tar en større del av veksten av godstransporten enn tidligere.

I det videre transportplanearbeidet skal vi altså presentere en helhetlig strategi for hva som trengs for å få til en tydelig overføring av gods fra veg til sjø og bane, dvs. hva som trengs for å styrke intermodal og multimodal transport i Norge. En slik strategi vil bestå av de tiltak som er presentert i kapittel 7 i denne rapporten.

Transportetatene rår først og fremst over tiltak i infrastrukturen. Dette innebærer at vi vil være mer konkrete ved utarbeidelse av slike forslag enn ved forslag vedrørende organisatoriske eller økonomiske tiltak. Når det gjelder de to siste typene av tiltak vil vi kun prøve å grovt vurdere effektene og betydningen av disse tiltakene for utviklingen av intermodal transport, men vi vil ikke i detalj gå inn på hvordan for eksempel et system for statlig oppstartsstøtte til intermodale transportløsninger skulle kunne konstrueres. At vi likevel prøver å vurdere effektene av slike tiltak begrunnes med at vi ikke tror vi klarer å få en vesentlig overføring av gods kun gjennom tiltak i infrastrukturen og at vi vil vise en helhetlig strategi for hvordan den multimodale transporten kan gis vilkår som bidrar til at den styrkes og vokser.

Transportetatens konkrete arbeid med å utvikle en strategi for å styrke intermodal og multimodal transport vil imidlertid fokuseres på tiltak i infrastrukturen. Dette innebærer at vi vil

- Sette sammen et nasjonalt transportnett, der både lenker og knutepunkter inngår
- Peke ut de viktigste knutepunktene for intermodal og multimodal transport
- Utarbeide en strategi med konkrete tiltak for hvordan infrastrukturen til disse knutepunktene skal bygges ut og utbedres, slik at det nasjonale stamnettet henger sammen på en god måte
- Utarbeide en strategi for hvordan de viktigste knutepunktene kan utvikles og gis langsiktig forutsigbare areal- og planleggingsvilkår
- Utarbeide en strategi for å eliminere flaskehalsen for intermodal transport i det nasjonale transportnettet.

Hovedparten av dette vil bli gjort innenfor arbeidet med transportkorridorer, som transportetatene nylig har begynt på.

Hvis vi får til en tydelig strategi for utvikling av infrastrukturen for intermodal og multimodal transport mener vi at det vil bli lagt til rette for en bedre samhandling og samordning mellom stat, fylke, kommune, havn, terminaleiere, terminaloperatører, transportører og vareeiere. Slik gir vi den intermodale og multimodale godstransporten mulighet til å vokse.

Vedlegg

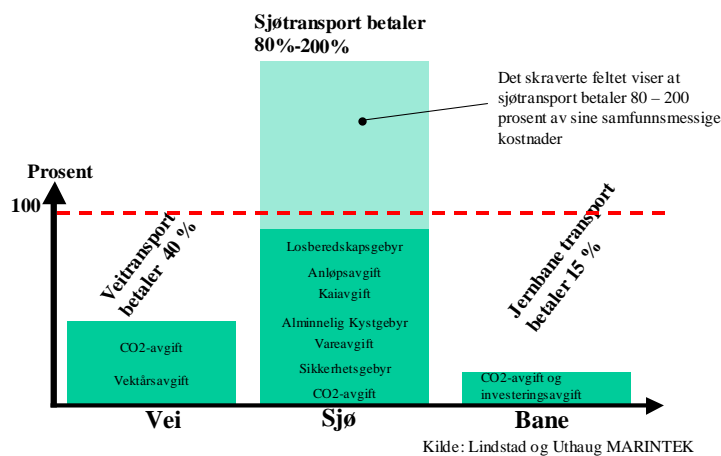
Vedlegg 1

Virkninger av offentlige rammebetingelser for konkurranseforhold innen godstransport på sjø, bane og veg, Marintek 2002

Rapporten er laget av Marintek på oppdrag fra Kystverket, Norges Rederiforbund, Fraktefarøyenes Rederiforening og Rederienes Landsforening.

Hensikten med prosjektet har vært å belyse dagens konkurransesituasjon mellom godstransport på sjø, bane og vei med særlig fokus på den konkurransevridningen som oppstår som følge av ulike offentlige rammebetingelser for de ulike transportformene.

I rapporten vises at sjøtransport betaler en høyere del av de samfunnsmessige kostnadene gjennom gebyr- og avgiftsbelastning, enn både veitransport og jernbanetransport. Dette er en skjev avgiftsbelastning.



Figur: Gebyr og avgifter sin inndeckning av samfunnsmessige kostnader ved transport

Figuren viser forholdet mellom avgiftsbelastningen og de samfunns- og miljørelaterte kostnadene. 100 prosent dekning betyr at avgiftene dekker alle samfunnsmessige kostnader som følge av transporten. I følge figuren dekker sjøtransport betydelig mer av samfunnsbelastningen i forhold til de andre transportformene.

I rapporten trekkes følgende hovedkonklusjoner:

- Sjøtransport taper markedsandeler og konkurransevne på grunn av høy gebyr- og avgiftsbelastning sett i forhold til landtransport.
- En godkjenning av lange trailere med høyere tillat vekt på norske veier medfører at både jernbanetransporten og sjøtransporten svekkes og taper ytterligere markedsandeler i forhold til veitransport
- Göteborg kan bli Norges største import- og eksporthavn på grunn av en kombinasjon av stordriftsfordeler i Göteborg, ny sammenhengende motorvei fra Oslo til Göteborg, og høy avgiftsbelastning ved sjøtransport til Norge.

Vedlegg 2

Overføring av gods fra veg til sjø og bane – potensial, hindre og virkemidler, TØI rapport 663/2003

Rapporten er laget av TØI på oppdrag av Samferdselsdepartementet.

Formålet har vært å analysere og drøfte problemstillinger knyttet til barrierer, hindre og tiltak for å oppnå et rasjonelt omfang av sjø- og banetransportene. Resultatene i prosjektet baserer seg på en litteraturstudie av nasjonale og internasjonale undersøkelser av potensial, hindre og barrierer for overføring av gods fra veg til sjø og bane. Funnene fra litteraturstudien er supplert med egne analyser, drøftinger og beregninger.

Med bakgrunn i dette har TØI drøftet aktuelle virkemidler og tiltak som kan bidra til en overføring av gods. De har vurdert hvilke virkemidler som ut fra nasjonale og internasjonale erfaringer har vist seg å ha størst effekt. I rapporten drøftes både virkemidler som har vært prøvd i praksis og resultater som baserer seg på modellberegninger.

Erfaringer fra utvalgte transportruter i Europa gir tre kriterier for at intermodale transporter med jernbane på hovedstrekningen skal være konkurransedyktig til vegtransport. Disse kriteriene er i stor grad sammenfallende med erfaringer fra USA.

- Minimums transportdistanse må være 4-500 km med dagens spesifikasjoner og reguleringer.
- Lasten må være konsolidert/konsentrert over et minimumsnivå.
- Det må i tillegg eksistere betydelige hindre for vegtransport.

En studie av mulighetene for å opprette et nytt sjøtransporttilbud fra Ålesund til Kontinentet (Hervik A og Rekdal J, 2001) viser at barrierene mot dagens sjøtransporttilbud er knyttet til: Lang samlet transporttid, lav frekvens, dårlig punktlighet/regularitet, flere omlastinger enn med bruk av bil, vanskelig å ta hånd om lokaldistribusjon og høyere pris.

Hovedkonklusjoner fra potensialberegningene vi har gjennomført for overføring av gods fra veg til sjø og bane er at:

- Tiltak bør rettes direkte mot det transportmiddel en ønsker å påvirke
- Godstransportmarkedet er svært lite elastisk for transporter kortere enn 30 mil. Tiltak rettet mot de deler av markedet der transportavstanden er kortere enn 30 mil vil derfor bare føre til økte kostnader for næringslivet.
- En økning i de tidsavhengige kostnadene har tilnærmet samme effekt på vegtransport som en tilsvarende økning i transporttiden, men har ulik effekt på overføringen (mindre til sjø ved økt transporttid enn ved økte kostnader).
- Omlastingskostnader knyttet til andre transportmidler enn lastebil må reduseres.

Andre tiltak som kan fremme overføring av gods fra veg til sjø og bane er å:

- Samle styringen av alle transportmidlene under samme organisatoriske myndighet/departement.
- Legge til rette for intermodale transportløsninger ved å bygge ut infrastruktur i tilknyttingen mellom hovedveger og havner eller jernbaneterminaler.
- Legge til rette for en konsentrasjon av godsstrømmene til korridorer og godsknutepunkter slik at det blir tilstrekkelig godsgrunnlag for å opprette nye intermodale transporttilbud. Å fremme økt bruk av intermodale lastbærere vil være en del av et slikt tiltak.

Vedlegg 3

Hva koster et skipsanløp?, TØI-rapport 716/2004

Rapporten er laget av TØI på oppdrag av Norsk havneforbund.

Formålet med studien har vært å identifisere og kvantifisere forskjellige statlige farledsgebyrer, kommunale havneavgifter og private kostnader ved et skipsanløp. I tillegg har man analysert hvor stor andel de skipsanløpsrelaterte kostnadene utgjør av de totale kostnadene i en varekjede. Opplysninger om gebyrer, avgifter og kostnader ved skipsanløp er innhentet gjennom en spørreundersøkelse blant et utvalg havner og rederier samt supplerende intervjuer

Alle offentlige havner ilegger skipene *kai- og anløpsavgift*. Kaiavgiften ilegges fartøyet når det fortøyer og skal være fartøyets betaling for bruken av kommunale kaier eller fortøyningsmuligheter. Anløpsavgiften ilegges fartøy og skal være fartøyets betaling for bruk av sjøarealet og innretninger og tiltak som kan lette fartøyets ferdsel. Undersøkelsen viser at kommunale kai- og anløpsavgifter for studiens gjennomsnittlige skipsstørrelse – 3659BT – koster kr. 0,55 pr. BT pr. anløp i de 16 havnene som er med i studien. Avgiftene fordeler seg med 60 prosent på kaiavgift og 40 prosent på anløpsavgift. I tillegg kommer andre skipsanløpsrelaterte kostnader til eksempelvis renovasjon, fortøyning/løskast, havnelosing og isbryting – med gjennomsnittlig kr. 0,11 pr. BT pr. anløp. Kai og anløpsavgiften faller med økende skipsstørrelse.

Vareavgift ilegges varen som betaling for dennes bruk av kommunale kaier og arealer, og innretninger knyttet til disse. Gjennomsnittlig vareavgiften som ilegges som betaling for varens bruk av kommunale kaier og arealer er kr. 14,60 (fra kr. 9,79 til kr. 24,80) pr. tonn for en høyverdivare og kr. 8,45 (fra kr. 4,00 til kr. 18,96) for en lavverdivare. Forskjellen i gjennomsnittlig vareavgift mellom en vare med høy verdi og lav verdi er kr. 6,15 pr. tonn. Vareavgiften for stykkgoods i container ligger i følge studien, på samme nivå som for palletert stykkgoods.

De statlige farledsgebyrene består av kostnader som påløper for skipene i farleden ved et havneanløp. Gebyrene er: kystgebyr, losgebyr, losberedskapsgebyr og sikkerhetsgebyr for bruk av trafikksentralene. Studien viser at summen av de statlige farledsgebyrene varierer fra kr 9 266 for et havneanløp av et skip i den minste skipsgruppen (1 000-1 999 BT) til kr 17 295 for et skip i den største skipsgruppen (5 000-5 999 BT).

De viktigste private kostnadene ved et skipsanløp er megling, klarering og private terminalkostnader, hovedsakelig laste- og lossekostnader. Omlastningskostnadene mellom skip og havn er regnet ut til å vær kr. 53 pr. tonn stykkgoods/partilast og kr. 387 pr. 20 fots container og kr. 417 pr. 40 fots container.

Studien viser at de totale myndighetspålagte anløpskostnadene for et fartøy i størrelsesgruppe 3 000-3 999 BT er kr 19 904. Fordelingen er 69 % på farledsgebyrer og 31 % på kommunale havneavgifter for et skip i utenriksfart. Tar en med andre kostnader og private terminalkostnader så øker de totale skipsanløpsrelaterte kostnadene til kr 38 171, fordelt med 36 % på statlige farledsgebyrer, 18 % på kommunale havneavgifter, 38 % på private terminalkostnader og 8 % på øvrige kostnader.

Vedlegg 4

Viktige godstransportstrømmer og godstransportkorridorer i Norge, Møreforskning Molde AS rapport 0409 i samarbeid med Norconsult og Numerika, desember 2004.

Rapporten er utarbeidet av Møreforskning Molde AS i samarbeid med Norconsult og Numerika på oppdrag av Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Når man måler transportene i nettovekt ligger de tyngste godstransportkorridorene i Norge på sjøen. Dette gjelder selv når man ser bort ifra transportene av de svært store mengdene petroleumprodukter fra Norge til utlandet og mellom installasjoner på sokkelen og fastlandet. På land dominerer noen få transportkorridorer til og fra Oslo sterkt. Osloområdet er navet for langdistanse godstransport i og til/fra Norge.

Hvis man i stedet for godstransport i tonn ser på godstransport i kroner endres dette bildet. Sjøtransporten, og til dels jernbanen, får reduserte markedsandeler, mens vegen får en stadig større betydning. Regnet i kroner går en stor del av godset til og fra Oslo med lastebil på veg eller med ferge.

Jernbanen har som vi ser relativt høye markedsandeler i sine korridorer, målt i vekt. Det er størst volumer mellom Oslo og Trondheim, men strekningene over riksgrensen (spesielt Svinesund) har også store godsmengder. Jernbanens andel av godsmengdene ser ut til å være spesielt høy mellom Oslo og Bergen.

En stor del av godstrømmene på veg er konsentrert til E 6, E 18 og Rv3 (Østerdalen), men det er også viktige godskorridorer mellom Østlandet og Vestlandet samt til dels langs E 39 Kyststamvegen. For de nordligste fylkene er korridoren gjennom Sverige viktig, ikke bare når det gjelder eksport og import, men også for transporter til og fra Østlandet. Den nordligste grenseovergangen i figurene representerer viktige forbindelser mellom Sverige/Finland/Russland og de tre nordligste fylkene i Norge.

Dette er hovedresultatene fra denne analysen hvor hovedformålet har vært å lage gode og pedagogiske illustrasjoner som viser hvor de store godsmengdene beveger seg i Norge. Framstillingene er basert på *eksisterende datakilder* og godstransportmodellen NEMO 2 har vært hovedleverandør av data. Data fra en rekke andre datakilder er også benyttet, både som grunnlag for avstemming av NEMOs resultater og direkte som grunnlag for illustrasjonene. Det er relativt stor usikkerhet i de tallene som presenteres, og spesielt i tallene hvor godstransportvolumer er regnet om til verdi. Dette skyldes bl.a. at det er relativt få offisielle datakilder som kan benyttes til å kontrollere eller sammenlikne de beregnede tall med.

I kartillustrasjonene vises de største godstransportstrømmene i Norge og til/fra Norge, fordelt på transportformene sjø, veg og jernbane. Transportkorridorene er identifisert ved å velge ut strekninger med store godsvolumer målt i vekt og verdi, det vil si transportlenker med mer enn 300 tusen tonn pr. år og mer enn 2.5 milliarder kroner pr. år. Utenriksrelatert transport av petroleumprodukter med skip og i rør er holdt utenfor.

Vedlegg 5

Rammevilkår som kan gi uheldige effekter i forhold til de transportpolitiske målene, forprosjekt gjennom seminar med forberedte innlegg av ECON, Marintek og TØI. Notater fra seminar oktober 2005.

Kort upublisert referat fra seminaret r utarbeidet av arbeidsgruppen for næringslivstransport. Innleggene fra ECON, Marintek og TØI finnes på www.ntp.dep.no.

Seminaret ble innledet av tre innlegg:

Arve Halseth fra ECON snakket under rubrikken ”Økonomiske og andre rammevilkår som kan stå i konflikt med de transportpolitiske målene”. Han mente at de transportpolitiske målene må være tydeligere og at sammenhengen mellom økonomiske rammer og hva man oppnår må tydeliggjøres.

Jon Inge Lian fra TØI presenterte en bred gjennomgang av rammevilkår under rubrikken ”Rammevilkår innenfor persontransport som gjør det vanskelig å styre mot mer kollektivtransport og mer gange og sykkel.

Haakon Lindstad fra Marintek diskuterte rammevilkår som gjør det vanskelig å flytte godstransport fra veg til sjø og bane. Han fokuserte først og fremst på avgiftssystemet innenfor godstransport.

Etter innleggen fra ECON, Marintek og TØI ble det diskusjon om rammevilkår sortert under følgende punkter:

- Skatter, avgifter, gebyrer, momsregler, finansiering
Viktig med rettferdig marginalkostnadsprissetting. Avgiftsstrukturen i sjøtransport må gi incentiver til kostnadseffektivisering. Sjøtransport og terminaler bør defineres som infrastruktur der staten tar et ansvar. Havnene må omfattes av MVA-loven. Det er ikke homogent system i dag for avgifter på energi.
- Økonomiske rammer, subsidier, offentlig kjøp av transporttjenester, konkurranseregler
I tvil til krysssubsidiering. Lav konkurranse: Widerøe dominerer stort i den regionale flytrafikken, vi har 19 fylkeskommuner men bare 3 busselskaper. Stimuler miljøvennlig sjøfart.
- Vilkår når det gjelder sikkerhets- og miljøkrav, teknisk harmonisering
Still miljøkrav til fergene i anbudskonkurransen. Problem med godkjenning av rullende materiell på jernbanen. Jernbanetilsynets praksis må endres. Økt jernbanetraffikk må ikke sees på som et sikkerhetsproblem da det tar trafikk fra vegen. Særnorske regler i tillegg til EU-reglene er en uting, eksempelvis bemanningskrav på ferger og fartøy. Kanskje det trengs et felles transporttilsyn i stedet for ulike særtilsyn. Det mangler en bransjeorganisasjon for jernbane i Norge.
- Institusjonelle forhold, organisering
AS og monopoler hører ikke sammen. Skal man åpne for nye eiere i havnene? Det offentlige bør eie infrastrukturen. Statlige midler til havner har aldri vært et tema.

Vedlegg 6

Stykkogodsterminaler i Norge – Strukturer og nøkkeltall, TØI rapport 758/2005.

Rapporten er utarbeidet av TØI på oppdrag av de statlige transportetatene.

Målet for prosjektet var å

- Kartlegge og analysere dagens terminalstruktur i Norge med hensyn til lokalisering, godsomslag, tidsbruk og kostnader.
- Analysere og vurdere trender og utviklingstrekk som kan påvirke framtidig terminalstruktur.
- Vurdere styrker og svakheter ved dagens terminalstruktur og hvordan en mer effektiv terminalstruktur kan etableres.

Studien omfatter både intermodale godsterminaler (havner og jernbaneterminaler) og samlastterminaler (som regel rene lastebilterminaler). I utvalget inngår 26 havner, 13 jernbaneterminaler og 135 samlastterminaler. Det ble mottatt svar fra 19 havner, 8 jernbaneterminaler og 97 samlastterminaler. Totalt omlastes 24 millioner tonn stykkogods gjennom disse terminalene.

I undersøkelsen er følgende analysert:

- Eierskap og organisering av terminalene
- Sysselsetting, terminalstørrelse og effektivitet
- Virksomhet i terminalene (godsomslag og bruk av lastbærere)
- Tjenester i terminalene (tilgjengelige transportnettverk, åpningstider, andre tjenester)
- Håndteringsutstyr
- Omlastningskostnader
- Kapasitet og muligheter for utvidelse av terminalene (få av havnene og de større samlastterminalene har mulighet til å utvide sine arealer og kapasitet).

Rapporten gir nøkkeltall og kunnskap om virksomheten i terminalene, men den svarer ikke på spørsmålet om vi har en effektiv terminalstruktur i Norge i dag. En konklusjon man kan dra er imidlertid at det i samlastterminalene har vært en konsolidering og konsentrasjon av gods, slik at antallet samlastterminaler i Norge har blitt redusert de siste årene.

Utredningen har hatt det vanskelig med å få tilstrekkelige data om terminaler fra det tidligere offentlige organisasjonene CargoNet og Posten. Derimot har de private bedriftene stilt opp velvillig med data.

Vedlegg 7

Betalningsvilje for kvalitet i godstransport, ECON 2006

Rapporten er utarbeidet av ECON AS i samarbeid med Sitma AS på oppdrag fra Samferdselsdepartementet innenfor det såkalte POT-programmet.

Prosjektet skulle ved hjelp av casestudier i en rekke bedrifter lokalisert i transportkorridorene Oslo-Bergen og Oslo-Gøteborg kartlegge transportkjøpernes preferanser for transportpris og transportkvalitet ved kjøp av transportytelser, og samtidig gi bedre forståelsen av hvilke tiltak som er nødvendig for å gjøre intermodale løsninger mer attraktive hos transportkjøperne. Analysen av casene viste at det er klare forskjeller både i transportbruk, organisering av transportene og vektlegging av pris/kvalitet ved kjøp for ulike typer varestrømmer.

For inngående transport brukes alle typer transportmidler, avhengig av hvor leverandøren er lokalisert, transportert volum og varens beskaffenhet. Det er i stor grad leverandøren som bestemmer transportvalget, selv om bedriftene i økende grad koordinerer inngående og utgående varestrømmer i samme geografiske område.

For mellomtransportene har intermodale transportløsninger en relativt høy markedsandel. Dette gjelder særlig i forhold til jernbanen på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim og særlig Oslo-Narvik. Jernbanen har en markedsbasert prising, samtidig som frekvens, leveringssikkerhet og fremføringstid er tilfredsstillende. For innenlandske transportdistanser over ca. 30 mil vinner jernbanen markedsandeler på bekostning av lastebilen. Transportavstanden må være betydelig lenger for at sjøtransport skal være konkurransedyktig. Sjøtransport er mest konkurransedyktig ved bruk av bil- og passasjerferger i regulær rute der veinettet er lite utbygd. Hurtigruta frakter gods fra Trondheim, Bodø og Narvik til andre destinasjoner i Nord-Norge.

Kundedistribusjon i faste kjøreruter foregår utelukkende med lastebil. Ingen andre transportmidler kan konkurrere med lastebilen over kortere avstander.

For eksport av varer varierer bruk av ulike transportløsninger etter transportens lengde, destinasjon, volum og hvilke krav som stilles til leveransene. Hovedregelen synes å være at lastebil anvendes for transporter som er under 30 mil fra fabrikken eller distribusjonslageret. Den typiske varestrømmen er sjøtransport til en knutepunktshavn i Europa eller mer fjerntliggende destinasjoner, der lasten spres for videre distribusjon. De fleste bedriftene ligger nær en privat eller offentlig havn. Det er imidlertid bekymring over kvalitet- og prisutviklingen for sjøtransport kontra lastebil. Nærstjøtrafikken kan ikke konkurrere med lastebilen når det gjelder frekvens, fleksibilitet, leveringssikkerhet og kostnadsutvikling. Retningsubalansen medfører svært rimelig lastebiltransport ut fra Norge (42 prosent av lastebilene som krysset Svinesund høsten 2004 var uten last).

Transportkjøperne er positive til økt anvendelse av båt og bane, forutsatt at kvalitet og kostnadsnivå er konkurransedyktig med lastebil. De vil imidlertid ikke velge intermodale transportløsninger med høyere kvalitet enn i dag dersom kostnadsnivået blir høyere enn med lastebil. Hvis kostnadsnivået er lavere enn med sammenlignbare transportmidler, kan bedriftene være villige til å betale noe mer for økt kvalitet, og den kvalitetsfaktoren som da særlig fremheves er økt frekvens. Kvalitetsparametere som god informasjonslogistikk, høy leveringssikkerhet og raskere fremføringstid anses som generelle utviklingstrender som alle aktørene satser på.

Vedlegg 8

Brukereie innen godstransport, ECON rapport 2005-001

Rapporten er utarbeidet av ECON AS på oppdrag fra Samferdselsdepartementet innenfor det såkalte POT-programmet.

I rapporten drøftes det om brukereie av infrastruktur for godstransport gir bedre forutsetninger for å identifisere og realisere gevinster knyttet til innovative intermodale løsninger.

Brukereie innebærer at alle aktører som har interesser knyttet til intermodal transport også har reell innflytelse på utviklingen av infrastrukturen. Med aktører eller brukere menes transportoperatører, vareeiere, grunneiere og offentlige planmyndigheter. Eierskap kan organiseres gjennom at knutepunkter delprivatiseres og organiseres som aksjeselskaper. Alternativt er det mulig å velge mer ad-hoc løsninger, for eksempel gjennom at det inngås kontrakter som knytter investeringer i nye løsninger til forpliktelser om og betingelser for å bruke infrastrukturen.

Rapporten konkluderer med at brukereie kan medvirke til mer velfungerende innovasjonsprosesser. Velfungerende prosesser forutsetter god kunnskap om transportmarkedene, slik at offentlig eid infrastruktur innebærer en kunstig oppdeling av verdikjeden. Brukereie representerer også en mulig arena for å beslutte videre utvikling av infrastruktur og for å kanalisere investeringsmidler fra privat og offentlig sektor.

Brukereie kan gjennomføres på ulike måter. For godshavner vil det trolig være hensiktsmessig både å åpne for delprivatisering og for at eventuelle statlige infrastrukturmidler kanaliseres via et eget investeringsselskap. For bane er det sannsynligvis mer hensiktsmessig med ad-hoc løsninger, for eksempel gjennom at det inngås avtaler mellom Jernbaneverket og markedsaktører om identifikasjon av de viktigste flaskehalsene i banenettet og om finansiering av å fjerne disse.

Flere havner har en spesiell rolle i landets godstransportinfrastruktur. Samtidig peker en rekke utredninger, blant annet i forbindelse med NTP, på behov for en restrukturering av havnene. Det er en utbredt oppfatning at det er for mange havner, og at konkurransen mellom disse hindrer at gods konsolideres slik at sjøtransport forblir lite konkurransedyktig sammenlignet med godstransport på vei. Nasjonale hensyn tilsier at staten bør være representert på eiersiden i noen havner, for eksempel etter modell fra Avinor. Et "Havinor" bør imidlertid ikke eie havner 100 prosent, men sammen med aktører i transportmarkedet, grunneiere samt (eventuelt) kommunene. Formålet med et slikt brukereie må være å skape nye innovative løsninger for sjøtransport som er tilstrekkelig konkurransedyktig til å ta markedsandeler fra vegtransport.

Vedlegg 9

Infrastrukturproblemer i transport. En studie av konsekvenser for næringslivet. TØI-rapport 548/2001

Rapporten er utarbeidet av TØI og finansiert av Norges forskningsråd (Logitrans) sammen med Jernbaneverket, Statens vegvesen, Kystverket, Oslo havnevesen og Borgs havnevesen.

Denne rapporten presenterer ny empirisk kunnskap om hvordan ulike kvalitetsmessige forhold ved vegnettet, jernbanen og havnene påvirker næringslivets evne til å levere varer i Norge og til utlandet i samsvar med markedets krav til leveringskvalitet og pris.

Analysen baserer seg på data fra postale undersøkelser gjennomført sommeren 2001 blant næringsrelaterte infrastrukturbrukere i Norge. Undersøkelsen henvendte seg til alle medlemmer av Logistikk- og Transportindustriens Landsforening. Av ca 250 bedrifter var det 66 enheter (26,4 prosent) som returnerte tilfredsstillende besvarelser. Ut fra bransjeoversikter ble til sammen 300 foretak innen henholdsvis vareproduksjon og handelsvirksomhet trukket ut. Det var 83 bedrifter (27,7 prosent) som besvarte spørreskjemaet tilfredsstillende.

Veg

Kødannelse rundt store byer og dårlig vegstandard på enkelte strekninger representerer de største problemene for begge grupper av bedrifter. For øvrig er det en del infrastrukturmangler hvor om lag 20 – 30 prosent av bedriftene i begge kategorier har oppgitt stor eller svært stor grad av berøring. Dette gjelder nattestengte veger og/eller fergeforbindelser, telerestriksjoner og kapasitetsproblemer på riksvegferger.

Jernbane

For logistikk- og transportbedriftene knytter de største problemene seg til for lite lastekapasitet på enkelte togavganger, uregelmessige/forsinkede avganger og ankomster og usikre ankomsttider/manglende informasjon om last under framføring. For vareprodusenter/handelsbedrifter er de største problemene knyttet til usikre ankomsttider, uregelmessige ankomster/avganger og for lav hastighet/lange transittider.

Havner og sjøtransport

For logistikk- og transportbedriftene er de største problemene knyttet til mangel på arealer for lasthåndtering og for lite lagringskapasitet. Ellers er de viktigste problemene knyttet til forhold som ikke direkte skyldes havnene selv; lav anløpsfrekvens for skip og for få avganger/for lav kapasitet på utenlandsferger. For vareprodusenter/handelsbedrifter er de største problemene knyttet til forsinkede ankomster, for lav anløpsfrekvens og forsinkelser i lossing/lasting.

Vedlegg 10

Veileder til effektiv terminaldrift, Sluttrapport ”Effektive terminaler”, Kystverket og Marintek, mai 2006.

Rapporten er utarbeidet av Marintek og Kystverket. Arbeidet er finansiert av Norges forskningsråd og transportetatene.

Prosjektet ”Effektive terminaler” er et av flere initiativ som transportetatene har tatt for å imøtekomme politiske mål om å få en overgang i transport av gods fra veg til sjø og bane. Prosjektets hovedmål har vært å identifisere, analysere og beskrive hva som kjennetegner effektive terminaler. Arbeidet har resultert i beste praksis vurderinger av faktorer som påvirker effektiviteten i terminaler som grunnlag for kontinuerlig forbedring og innovasjon i godsterminaler og konkurransekraftig intermodal transport.

Prosjektet har gjennomført feltstudier i 17 norske og utenlandske havner og vei og baneterminaler. Totalt 55 aktører i transportmarkedet har bidratt med informasjon. I nær sagt alle terminaler som er besøkt finnes det eksempler på både effektive og mindre effektive løsninger. Det er et stort potensial for forbedring av norsk intermodal godstransport dersom flere av de mindre effektive løsningene blir forbedret.

Prosjektet har identifisert fem overordnede effektivitetsdrivere med stor betydning for effektiviteten i terminaloperasjoner: Eksterne rammebetingelser; organisasjon, samhandling og informasjon; kompetanse; utstyr samt lay-out og infrastruktur.

Gjennom arbeidet og feltstudiene har det blitt utviklet 13 effektivitetsnøkler som anses som ekstra viktige for terminalene og havnene å følge opp:

13 nøkler til effektiv terminaldrift:

1. Rendyrke operasjonene i forhold til godstyper
2. Etablere effektive sluser (porter) inn/ut av terminalen
3. Innføre optimale, faste godsflytmønstre inne på terminalen
4. Etablere hensiktsmessige arealer for lasting og lossing av enhetslaster
5. Tilpasse investeringer til godstype og godsvolum
6. Sørg for at dekker, kaifronter og belysning tilpasset behov
7. Utvikle nye løsninger med losse- og lastearbeiderkontorene
8. Styrke logistikk-kompetansen
9. Etablere arenaer for terminalutvikling
10. Innføre bedre system og rutiner for operasjonell planlegging
11. Innføre ”one stop shopping” for informasjon i forbindelse med havneanløp
12. Forenkle og harmonisere avgifter i havn
13. Forbedre terminalene sin atkomst og sikre nødvendige arealer – Det offentlige ansvar som infrastruktureier og tilrettelegger

Vedlegg 11

Offentlige tiltak for mer effektive terminaler og intermodal transport – internasjonale erfaringer, Rambøll AS, februar 2006.

Rapporten er utarbeidet av Rambøll AS på oppdrag av transportetatene.

Hensikten med prosjektet har vært å få avklart hvilke tiltak EU har initiert for å styrke konkurransekraften til intermodale transport, samt hvilke tiltak enkelte nasjonalstater i Europa selv har tatt initiativet til og gjennomført. Rapporten presenterer tiltak fra 11 europeiske land.

Virkemidlene i europeiske land kan grovt sett deles fire kategorier:

Direkte bidrag	Skatte- og avgiftsincitiver	Rammevilkår – forbud, o.l.	Organisering, finansiering
Infrastruktur og ut-rustning De fleste land	Ekstraavgifter veier Sveits, Tyskland, Italia, Frankrike, (Sverige)	Kjøreforbud o.l. Østerrike og Sveits, Tyskland	OPS-forhold TEN, flere land
Indre vannveier og havner Belgia, Holland, Tyskland	Subsidiering av intermodal trafikk – UK, Østerrike	Kanalisering - terminaler Østerrike	Delt eierskap myndigheter/private Flere land (terminaler)
Subsidiert omlasting, transportstøtte Østerrike, Sverige, Marco Polo	Drivstoffavgifter Tyskland, Sverige Østerrike, Sveits	Tidsbegrensninger på trafikk Østerrike og Sveits	Arbeidsdeling Optimalisere utnyttelse av infrastruktur. Flere land
Prosjektstøtte Alle land	"Piggy-backing" o.l. Marco Polo, flere land	Aksellast Østerrike	Subsidierte lån Østerrike
Marco Polo Alle land		Krav til lastebærer Østerrike, Sveits	Operatørens betydning Øker pga krysseierskap

Direkte bidrag til intermodale tiltak gis i de fleste land og godtas som nevnt dersom de ikke virker konkurransevridende, gis til infrastruktur og at bidragsandelen ikke er uforholdsmessig høy (normalt under 50 %). Disse ordningene er relativt lite omstridte og transparente. EU utøver kontroll sentralt med vilkår og omfang av denne typen ordninger. Skatte- og avgiftsincitiver er derimot betydelig vanskeligere å vurdere og her er det dessuten svært mye opp til det enkelte lands finanspolitikk å avgjøre hva som gjelder. Det er nevnt noen eksempler på støttetiltak i matrisen. Rammevilkår og organisering er på samme måte som for finansielle incitamenten vanskelig å vurdere entydig. Samtidig er det klart at denne type offentlig inngripen har stor betydning for intermodalitet.

I rapporten trekkes følgende konklusjoner:

- En balansert og helhetlig innsats av støtteordninger og andre virkemidler gir både størst effektivitet og gir best gjennomføringsevne. De land som har lyktes best spiller på et bredt register av virkemidler. Eksempler er bl.a. Italia, Tyskland, Østerrike og Sveits.
- Langsiktighet. Tiltak for intermodalitet vil gi effekt på sikt, noe som krever tålmodighet og utholdenhet.
- Det kan være behov for å ta i bruk mer av reguleringsmekanismene og mindre av "positive" incitamenten som f.eks. direkte bidrag. Mye tyder på at kjøreforbud, veiprisning, endring av rammevilkår etc. kan ha vel så stor virkning som direkte bidrag.
- Samarbeid med aktørene. For at næringslivet skal være villig til å satse mer intermodalt, må de se at dette over tid også gir en positiv økonomisk uttelling. Her ligger det både muligheter for å arbeide sammen helt konkret på fysisk utvikling av intermodalitet (OPS) og for å legge rammebetingelser som virkelig betyr noe i positiv forstand også for næringslivet.

Vedlegg 12

Liste over EU-dokumenter som det er referert til i rapporten

1. Melding fra Kommisjonen KOM(2006) 314, 22.6.2006
Bærekraftige transporter for et mobilt Europa – halvtidsrevisjon av EU-kommisjonens
hvitbok om den felles transportpolitikken
2. Melding fra Kommisjonen KOM(2006) 380, 13.7.2006
Halvtidsrevisjon av programmet for å fremme nærsjøfarten
3. Melding fra Kommisjonen KOM(2006) 336, 28.6.2006
Godslogistikk i Europa – nøkkelen til bærekraftig mobilitet
4. Rapport til Kommisjonen, Hamburg 21. november 2005
Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), Final report Task F:
Promotion of intermodal transport



ISBN-13 : 978-82-7704-101-8
ISBN-10 : 82-7704-101-2