



Dato: 17.01.08

Pressemelding

Sammenhengende statlig transportnett

I forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 blir alle transportformene sett i sammenheng for å gi et pålitelig og mer robust nasjonalt transportnett.

I planen legges det opp til å effektivisere og bedre sammenkoplingen mellom hver enkelt transportform for å møte befolkningens og næringslivets krav til transportsystemet.

Drift og vedlikehold

Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen foreslår å prioritere drift og vedlikehold høyest i den neste tiårsperioden. Transportetatene vil tilby brukerne et pålitelig og forutsigbart transportsystem og ivareta verdiene i infrastrukturen.

Investeringer

Avinor venter fortsatt økning i flytrafikken og gir høy prioritet til investeringer i kapasitetsfremmende tiltak, blant annet med bygging av terminal to og båndlegging av areal for en tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen.

Ettersom Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen har valgt å prioritere drift og vedlikehold blir det mindre penger igjen til investeringer. Mange større veg- og jernbaneprosjekter som inngår i NTP 2006-2015 får derfor ikke plass i etatenes forslag til NTP for perioden 2010-2019.

Transportetatenes stamnett- og sektorutredninger viser meget store investeringsbehov, totalt rundt 400 mrd. kr. Med dagens økonomiske rammer vil ikke behovet kunne dekkes i overskuelig framtid.

Mindre, målrettede tiltak

For å oppfylle målene om framkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming prioriterer etatene mindre, målrettede tiltak framfor større strekningsvise investeringer. Satsingen på gang- og sykkelveger doubles fra handlingsprogrammet for 2006-2009. Jernbaneverket øker andelen av mindre investeringer i eksisterende infrastruktur fra 20 til 50 prosent. Statens vegvesen doubler sin satsing på mindre, målrettede investeringstiltak sammenlignet med handlingsprogrammet for perioden 2006-2009.

Sikkerhet

Avinor har som mål å forbedre flysikkerheten ytterligere. Ulykkesfrekvensen for jernbane er svært lav. Jernbaneverket vil prioritere oppgradering av stasjonsanlegg, sikring av planoverganger og rassikring for å øke sikkerheten ytterligere. Sjøtrafikken styres gjennom et detaljert, internasjonalt regelverk. Kystverket vil videreutvikle dagens sikkerhetstiltak og sørge for en internasjonal

harmonisering i tråd med norsk praksis. Statens vegvesen foreslår å øke innsatsen til spesielle trafikksikkerhetsinvesteringer vesentlig. Kombinert med økt kontrollvirksomhet og en sikrere bilpark kan dette bidra til at antall drepte og hardt skadde blir redusert med minst en tredel i 2020, til tross for at trafikken forventes å øke med 20 prosent.

Sammenhengende transportnett

Transportetatene foreslår at 20 stamnetthavner og åtte jernbaneterminaler som er en del av det nasjonale transportnettet, får stamvegtilknytning. Det samme gjelder alle Avinors stamlufthavner samt Sandefjord lufthavn, Torp og Moss lufthavn, Rygge. Det foreslås tiltak for å bedre tilknytningen mellom transportformene.

Klimagassutslipp

Transport står i dag for 29 prosent (15,4 mill. tonn) av klimagassutslippene i Norge. Klimameldingens prognose for klimagassutslippene fra transport i 2020 er 19,8 mill. tonn. Målet i klimameldingen er å redusere utslippene med 2,5-4 mill. tonn i forhold til 2020-prognosen.

Det er et mål å få mer av godstrafikken som går over lengre distanser på veg over på jernbane og sjø for å redusere klimagassutslippene. Jernbaneverket foreslår å doble kapasiteten for godstransport på bane i planperioden. Raskere utskifting av bilparken til mer miljøvennlige kjøretøy og innblanding av biodrivstoff er andre tiltak som vil redusere utslippene. Dette er virkemidler som ligger utenfor transportetatenes ansvarsområde.

For ytterligere informasjon:

Avinor AS:	Konsernsjef Sverre Quale, mobil 901 88 374 Kommunikasjonsdirektør Ove Narvesen, mobil 413 00 200
Jernbaneverket:	Jernbanedirektør Steinar Killi, telefon 22 45 52 00 Informasjonsdirektør Anne Marie Storli, mobil 917 33 650
Kystverket:	Kystdirektør Kirsti Slotsvik, mobil 489 98 340 Informasjonsdirektør Ola Stenvaagnes, mobil 915 99 690
Statens vegvesen:	Vegdirektør Terje Moe Gustavsen, telefon 22 07 35 01 Informasjonsdirektør Sissel Faller, mobil 900 86 155

FAKTA:

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 er de statlige transportetatene og Avinors faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Arbeidet bygger på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. De økonomiske rammene for arbeidet er ti ganger 2007-budsjettet, og utgjør 212 mrd. kr for de statlige transportetatene. Avinor vurderer selv sine rammer ut fra selskapets økonomi. Det overordnede målet er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Pressemelding

Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019:

Store investeringer nødvendig for å håndtere veksten i flytrafikken

Oslo, 17.01.2008. I forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019, som transportetatene og Avinor presenterer i dag, varsles det om en vekst i flytrafikken i årene fremover på i gjennomsnitt 2,8 prosent pr. år. Avinor understreker at dette representerer betydelige utfordringer, både når det gjelder investeringer i infrastrukturen og i tiltak for å hindre økte klimautslipp.

Veksten i flytrafikken vil kreve investeringer på mellom 20 og 25 mrd. kroner i tiden frem til utgangen av planperioden på Avinors lufthavner og i lufttrafikk-tjenesten.

- Avinor kan ikke finansiere investeringer i denne størrelsesorden innenfor virksomhetens gjeldende økonomiske rammevilkår. Avinor er underlagt en målsetting om egenfinansiering og har samtidig en begrenset mulighet for låneopptak. Dette representerer betydelige utfordringer i den investerings-situasjonen vi ser nå, sier konsernsjef Sverre Quale i Avinor.

Den prognostiserte veksten representerer også en betydelig miljøutfordring for luftfarten. Konkrete forslag til klimatiltak på luftfartsområdet vil bli presentert i slutten av januar, i tilknytning til bransjens prosjekt om bærekraftig luftfart. Her vil det blant annet bli pekt på tiltak innen utvikling av nye og mer miljøvennlige flytyper, lufttrossorganisering som legger til rette for mindre bruk av energi, og arbeidet for å øke kollektivandelen i tilbringertjenesten. Rapporten vil dokumentere i hvilken grad trafikkvekst er mulig uten å øke klimagassutslippene vesentlig.

- Det vil være uakseptabelt om utslippene av klimagasser fra luftfarten øker i takt med trafikkveksten, sier Sverre Quale.

På Avinors stamflyplasser er det først og fremst investeringer i banesystemene og i terminalutvidelser som vil bli prioritert. Det klart største behovet er på Oslo Lufthavn, Gardermoen (OSL), der terminal 2 må bygges i planperioden. Behov for en tredje rullebane vil sannsynligvis komme i perioden 2020-2030. - *Arealer til rullebanen må sikres og beslutning om båndlegging av arealer må tas tidlig i planperioden, påpeker Sverre Quale.* Tilsvarende behov for en ny rullebane på Bergen lufthavn, Flesland må også avklares. Behovet kan ligge noe lenger frem i tid og er derfor ikke tatt opp i NTP.

Avinor kommer i planperioden også til å tilrettelegge for oppgradering av lufthavner i nordområdene - ikke minst i lys av den forventede utviklingen innen olje- og gasssektoren i tilknytning til Shtokman-prosjektet.

Regjeringens uttalte satsing på turisme forutsetter også kapasitetsutvidelser på både stamflyplasser og regionale lufthavner. Det er beregnet at en betydelig del av økningen innen turismen vil skje med lufttransport.

Kontaktpersoner i Avinor:

Sverre Quale, konsernsjef, tel. 90188374

Jon Sjølander, strategidirektør, tel. 95178948

Ove Narvesen, kommunikasjonsdirektør, tel. 41300200



Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019:

Bedre punktlighet og økt kvalitet

De siste årene har det vært en sterk vekst både innenfor gods- og persontrafikk. – Økt trafikk, etterslep i vedlikeholdet og høyere krav til punktlighet og kvalitet krever at Jernbaneverket prioriterer vedlikehold av dagens infrastruktur, og det betyr at noen av de nye jernbaneprosjektene utsettes i tid, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Ved inngangen til en ny planperiode i 2010, står jernbanen overfor store utfordringer når det gjelder krav om punktlighet, kapasitet og kjøretider. Nødvendigheten av økt vedlikehold og behovet for nyinvesteringer, gjør at ressursbehovet er langt større enn hva planrammen for Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019 gir rom for.

– Vår anbefaling er at vedlikeholdsrammen i planperioden økes med 30 prosent i forhold til dagens nivå, sier Steinar Killi. Hovedtyngden av midlene må gå til fornyelse av eksisterende anlegg for å unngå svært negative konsekvenser for punktlighet og regularitet.

Dette innebærer at satsingen på investeringer i nye jernbaneprosjekter reduseres kraftig i forhold til inneværende NTP - fra 2,4 milliarder kroner til 1,6 milliarder kroner årlig. Innenfor denne rammen vil Jernbaneverket prioritere økt kapasitet på Vestfold- og Dovrebanen. Dette for å bygge videre på og ta ut mest mulig av nytten ved tidligere tunge utbyggingstiltak som Gardermobanen og Lysaker-Sandvika. I tillegg vil stasjonsutvikling og bedre tilgjengelighet for trafikantene bli prioritert langt høyere enn tidligere. Stasjonstiltakene vil øke med 62 prosent i forhold til Stortingets vedtak om inneværende NTP.

Godstransporten på jernbanen i Norge er i kraftig vekst. Økningen er bra for miljøet, viktig for trafikksikkerheten på veiene og bidrar til å bedre framkommeligheten. Jernbaneverket legger opp til at denne veksten skal fortsette, og at kapasiteten for godstrafikken på norske spor skal dobles innen 2020. Terminalutbygging og flere kryssingsspor er de viktigste grepene. Investeringer i spesielle tiltak for gods øker med 115 prosent i forhold til Stortingets vedtak om inneværende NTP.

Høyhastighetstog

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet fått utredet hvilket potensial som ligger i høyhastighetstog i Norge. Utredningen ble overlevert departementet i november 2007.

– Høyhastighetsbaner er et effektivt transportsystem som for all framtid kan drives med fornybar energi. Jernbaneverket anbefaler at det gjennomføres videre utredning av driftsopplegg, markedspotensiale og de samfunnsøkonomiske virkningene, sier Steinar Killi.

– Jernbaneverket vil anbefale at det legges til rette for at Stortinget ved behandlingen av NTP i 2009 kan ta beslutning om omfang og retning på et eventuelt videre planarbeid, avslutter jernbanedirektøren.

Kontaktpersoner:

Jernbanedirektør Steinar Killi
Informasjonsdirektør Anne Marie Storli

tlf.: 22 45 52 00
tlf.: 917 33 650



KYSTVERKET
HOVEDKONTORET

I forslaget til Nasjonal transportplan for åra 2010-2019 viser transportetatane kva utfordringar vi står overfor og foreslår tiltak som bør iverksetjast for å oppfylle måla for transportpolitikken.

PRESSEMELDING:

MEIR EFFEKTIVE HAMNER

Kystverket vil tilretteleggje for eit stamnett på sjøen og meir effektive hamner som kan gjere det meir attraktivt for vareeigarar og reiarlag å frakte større mengder gods og passasjerar sjøvegen langs kysten og ut og inn av Norge. Det er foreslått 20 hamner i eit nasjonalt stamnett, og av desse blir hamnerterminalane i Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen peikt på som dei viktigaste for norsk handel med utlandet. Kystverket saman med dei andre transportetatane vil leggje vekt på at det blir gode samband i det nasjonale stamnettet mellom land og sjø.

Kystverket tilrår auke i statleg økonomisk engasjement i dei viktigaste terminalhamnene.

Kystverket vil satse på vedlikehald og fornying av fyr- og merkesystema langs norskekysten. Hurtigbåtnettet er lengre enn jernbanenettet, og hurtigbåtane er blitt stadig viktigare for distrikta. Kystverket vil tilretteleggje for eigne hurtigbåtleiер og spesielle navigasjonsinstallasjonar for å auke tryggleiken til denne passasjertrafikken.

Kystverket ønskjer eit framleis høgt nivå på bygging og utbetring av fiskerihamner.

Kystverket ser eit klart behov for fornying av eksisterande trafikksentralar.

Kystverket vil betre skipsleia, særleg i tronge farvatn, med å auke breidd og djupn. Redusert fare for grunnstøytingar vil også redusere faren for tap av liv og miljøskadar.

Utvinning av olje og gass i nordområda stiller krav til tryggleik og oljevernberedskap. Kystverket vil vere med og utvikle ein oljevernberedskap tilpassa akseptert risiko. Kystverket vil leggje vekt på slepebåtberedskap.

Kontaktpersonar:

Kystdirektør Kirsti Slotsvik. Tlf. 07847 / mobil 489 98340
Sjefingeniør Roar Johansen. Mobil 951 90784

Med helsing

HOVEDKONTORET – KOMMUNIKASJONS- OG INFORMASJONSAVDELINGEN

Sentral postadresse: Kystverket, Serviceboks 2,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

Besøksadr.: Kongens gt. 11, ÅLESUND

Telefon: 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Bankgiro: 7694 05 08831
Org.Nr.: NO 970 237 372

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson



Statens vegvesen

Pressemelding

Telefon: 02030

Vår dato: 2007-01-17

Nasjonal transportplan: Krafttak for vegvedlikeholdet

Tilstanden på vegnettet preges av manglende vedlikehold. I forslaget til Nasjonal transportplan for de ti neste årene vil Statens vegvesen styrke drift og vedlikehold med 30 prosent. I tillegg settes det fokus på vegtrafikkens klima- og miljøutfordringer.

- Vedlikeholdet må tilføres ressurser som gjør det mulig å stoppe forfallet og som gjør oss i stand til å drifte vegnettet slik at det er best mulig for brukerne, fastslår vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Drift og vedlikehold

Bevilgningene til drift og vedlikehold har vært stabile de siste 20-30 årene. Samtidig er trafikken tredoblet. Et mer komplisert vegnett, sammen med økte standardkrav, har gitt økte kostnader. Forfallet av riksvegnettet anslås til drøyt 15 milliarder kroner.

- Det er nødvendig å sette av minst 1,6 milliarder kroner mer pr. år for å opprettholde og styrke kvaliteten på vegnettet, sier Gustavsen.

Klimautfordring

Beregninger viser at vegtrafikken står for nærmere 20 prosent av klimautslippene i Norge.

- Dette er en stor utfordring. I tillegg er det ventet stor økning i vegtrafikken i årene som kommer. Derfor er det viktig å få godstrafikk fra veg til bane og sjø, samt å stimulere til bruk av mer miljøvennlige biler og drivstofftyper. Samtidig er det viktig å tilrettelegge for mindre bilbruk gjennom å lage gode gang- og sykkelveger og bidra til mer kollektivbruk, mener vegdirektøren.

Målrettede tiltak

Vegvesenet vil bruke 660 millioner kroner mer pr. år til investeringer for å bedre trafiksikkerheten og for å fjerne 'flaskehals' langs stamvegnettet. Dette er en dobling i forhold til dagens budsjett.

- Målet er å redusere antallet drepte og hardt skadde med minst en tredjedel i planperioden. Vi vil derfor ha økt satsing på midtrekkverk og andre sikkerhetsskapende tiltak, lover Gustavsen.

Det foreslås å doble investeringene i gang- og sykkelveger. Arbeidet med utbedring av holdeplasser og terminaler til universell utforming og utbygging av raste- og hvileplasser for tungtransporten vil fortsette.

Stamvegnettet

Transportetatene har fått i oppdrag å utrede planrammer på dagens 2007-nivå. I tillegg har man vurdert hvordan det skal prioriteres om man får rammer på pluss 20 prosent eller minus 20 prosent.

Ved å prioritere mer til drift, vedlikehold og målrettede investeringstiltak, blir det færre større utbyggingsprosjekter. Utredninger har vist at det er behov for å investere 230 milliarder kroner for å få en god standard på stamvegnettet.

- Dette kan oppnås i løpet av vel 30 år dersom pluss 20 prosent-rammen legges til grunn, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Kontaktpersoner:

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen, Statens vegvesen
Telefon 22 07 35 01, mobil 995 11 961

Informasjonsdirektør Sissel Faller, Statens vegvesen
Telefon 22 07 36 65, mobil 900 86 155