

Pressemelding



Dato: 04.09.2015

Sekretariatet for
Nasjonal transportplan
2018 - 2029

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Telefon: 02030

ntp.sekretariat@vegvesen.no

www.ntp.dep.no

Ny kunnskap om godstransport

Hver transportform har en genuin plass i godstransporten.

Godstransport må forstås som bindeledd i produksjonsnettverk, og effektive transporter bidrar til å sikre næringslivets verdiskapning. Jernbane, sjø- og veitransport har tilpasset seg markeder, der de for store deler av transportene ikke konkurrerer med hverandre.

Dette er et av funnene i en analyse av godstransporten i Norge, som ble levert til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen fredag 4. september. Utredningen inngår i kunnskapsgrunnlaget til neste nasjonale transportplan.

Mest transport på sjøen

Omtrent halvparten av godstransporten innenlands går på sjø, mens veitransporten har om lag 40 prosent av innenlands transport. Utenriks er sjøtransport helt dominerende.

Hvert år transporteres om lag 270 mill. tonn på norske veger. Av dette er noe over 20 mill. tonn transporter som går over lengre avstander og kan være aktuelle for andre transportformer. Ved bruk av sterke virkemidler kan fra 5 til 7 millioner tonn gods overføres fra veitransport til sjø og jernbane. Hver million tonn gods på veiene representerer en betydelig trafikkmengde, poengteres det.

Desentralisert terminalstruktur gir mest gods på sjø og jernbane

Skal jernbanen holde sin stilling, kreves et mer pålitelig tilbud med store forbedringer på terminaler og linjenett. Alnabru må fungere som navet for stykkgodstransporten mellom storbyene og mellom Østlandet og Nord-Norge.

Analysen viser at oppbygging av en mer desentralisert terminalstruktur med avlastningsterminaler, kan øke godsmengden på jernbane. En desentralisert havnestruktur bidrar på sin side vesentlig til regional utvikling og sjøtransportens markedsandeler. God sjøverts- og landverts tilknytning til havnene er viktig.

Nye handelsmønstre påvirker transport

Vegtransporten har vunnet terreng som følge av endringer i hva vi handler og hvem vi handler med. Lastebilens fleksibilitet favoriserer veitransport. Raske leveranser med fly

utvider markedet for eksport av fersk fisk. Prisen for transport er noen ganger mindre viktig enn å komme fram i tide.

Kan dempe veksten i veitransport

Prognosene tilsier at alle transportformene vil fortsette å øke. Bruksavgifter på langtransport synes å ha mest dempende effekt på vegtransporten, ifølge analysen

Hvis man øker avgiftene for vegtransporten samtidig som transport med skip og med tog stimuleres, kan forventet transportvekst på lastebil om lag halveres. Bedre riksveinett og eventuell åpning av innenriksmarkedet for fri konkurranse og større vogntog trekker i motsatt retning.

Må bli mer klimavennlig

Overføring av gods mellom transportformene vil alene ikke bidra nok til å oppfylle Norges klimaforpliktelser. All godstransport må bli sikrere, mer miljøvennlig og effektiv. Det offentlige må ha en aktiv rolle for å stimulere, utprøve og implementere nye løsninger. Som eiere av infrastruktur og foretak, regulatorer og transportkjøpere kan offentlige aktører øve stor innflytelse på transportutviklingen.

Kontaktpersoner:

Jernbanedirektør Elisabeth Enger via kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland, mobil 916 55 155.

Prosjektleder Else-Marie Marskar, Statens vegvesen
Telefon: 908 30 840

Rapporten – og annet fra NTP-arbeidet – ligger på:

<http://www.ntp.dep.no>