

Det kongelige Samferdselsdepartement
Postmottak@sd.dep.no

30. april 2008

KOMMENTARER TIL FORSLAG TIL NTP 2010 - 2019 FRA TRANSPORTETATENE

Innledning

Vi viser til det fremlagte forslaget til Nasjonal Transport Plan 2010-2019 (NTP) fra transportetatene og vil med dette fremsende vår kommentarer og forslag til den endelig NTP.

Vi viser også til SamferdselsLøftet til NHO og de kommentarer NHO har til forslaget til NTP fra transportetatene. Vi slutte oss til disse kommentarene.

Nedenfor vil vi stor grad forholde oss til målene, de såkalte etappemålene og tiltakene, slik de er konkretisert i kapittel 7.

Generelt

I hovedsak har forslaget tatt opp i seg de utfordringene innenriks sjøtransport står ovenfor. Forslag til målsettinger og tiltak er også i hovedsak i tråd med det som foreningen arbeider for.

Planen fra transportetatene er i hovedsak en infrastrukturplan for transport av gods. Den endelige planen fra regjeringen bør også inneholde et klarere transportpolitisk budskap om hva man ønsker å oppnå i et større perspektiv. Den må inkludere ambisjonsnivået for kollektivtrafikken og hvordan dette skal ivaretas av infrastrukturen og offentlige anskaffelser av transporttjenester, f eks for hurtigbåtene langs kysten.

Avgifter

Det er et grunnleggende prinsipp i transportpolitikken at transportbrukeren skal stilles ovenfor transportpriser som reflekterer samfunnets marginale kostnader knyttet til transporten. Vi støtter derfor den planlagte gjennomgangen av kostnadene. Imidlertid er det et annet transportpolitisk mål om at mer gods skal over på kjøll. Ser man disse forholdene i sammenheng bør avgiftsnivået ikke nødvendigvis være nøytralt, den bør favorisere sjøtransporten for å gi brukerne også økonomiske grunner til å velge en mer miljøvennlig og sikker transportfremføring.

Ferger

Vi registrerer at rammene for innkjøp av riksvegfergetjenester fremføres på dagens nivå. Dette gir lite rom for innovasjon og innføring av miljøvennlig løsninger.

I etappemål F2 er et av tiltakene raskere og mer frekvent fergetilbud for å redusere avstandsurempen. RLF mener at det beste tiltaket er å øke frekvensen og ikke i stor grad kreve raskere ferger. Årsaken til dette er at økt frekvens gir mindre venting på kaien og en bedre flyt i trafikken. Sett i lys av miljømålene M1, M2 og M3 er det dessuten uheldig å kreve for høye hastigheter på fergene. Avhengig av størrelsen på fergen og dagens fart kan en økt fart gi mye høyere drivstofforbruk uten at den faktiske tidsreduksjonen blir stor.

Etappemål S1 omhandler sikkerhet på veiene og at antall personer drept og skadet i trafikken skal ned. Hyppigere fergeavganger reduserer sjåførenes ønske om å ta risikable forbikjøringer for å nå en fergeavgang, fordi det ikke er lenge å vente til neste avgang. Det fører også til en bedre spredning av trafikken og dermed mindre køer, fordi man ikke behøver å sikte på en spesiell avgang.

Etappemål F1 omhandler pålitelighet i transportsystemet. Valg av større frekvens med mindre ferger vil gi et mer robust system enn å ha færre større ferger. Større ferger medfører også mer venting på å komme på og av fergen, noe som igjen medfører økt tidsforbruk i forbindelse med overfarten.

Et annet tiltak som bør vurderes i denne sammenheng er utbedring av kaiene slik at på- og avkjøringen kan utføres på en raskere måte. Fergene har dermed et bedre utgangspunkt for kunne holde en lavere fart ved overfarten og allikevel holde rutetabellen.

Som det fremgår av Vegdirektoratets sektor utredninger er det kraftige årlige økninger av trafikken på veiene og dermed også på fergene, se f.eks utviklingen på de 6 sambandene på E39 mellom Ålesund og Stavanger de siste 10 årene. Økningene ligger fra 81 % på sambandet Volda - Folkestad til 161 % på sambandet mellom Mortavika - Arsvogen. Det er viktig at utviklingen av fergetilbudet med økte åpningstider og økt frekvens følger utviklingen av trafikkmengden. Vi støtter derfor forslaget om en ny standardklasse for fergesamband med over 2500 personbilenheter pr døgn.

Hurtigbåter

Rutenettet for hurtigbåtene er på ca 4600 km, 500 km lengre enn jernbanenettet. Det er viktig at passasjerene får et trygt og sikkert tilbud i områder som er sårbart for været. Som forslaget også fremhever må det legges til rette for knutepunkter for kollektivtrafikken der også hurtigbåtene har en naturlig plass.

Det er gledelig at hurtigbåtenes rolle som et viktig kollektiv tilbud langs kysten og som har behov for god infrastruktur som merking av leden, er blitt synliggjort og vektlagt. Men, planen synliggjør ikke godt nok behovet for forbedringer i farleden og de budsjettmessige kostnadene. For eksempel vil vi fremheve fremskynding utbyggingen av hurtigbåtleden og utlegging av flere bølgeomålere på utsatte punkter langs kysten.

Miljø

Vi mener at miljømålene har lite troverdighet så lenge det ikke er knyttet et ambisjonsnivå til måletallene. Vi savner prissetting og budsjett for arbeidet slik at miljøarbeidet blir synliggjort og prioritert.

For å få til miljøforbedringer for vår næring, som i stor utstrekning vil ha langsiktige anbudsavtaler med myndighetene i løpet av planperioden, er det avgjørende at det legges inn miljøkriterier i konkurransegrunnlagene. Dette vil imidlertid høyst sannsynlig medføre større kostnader til investeringer og drift, noe som må legges inn i budsjettet.

Etappemål M2 omhandler reduksjon NOx. Det er optimistisk av transportetatene å tro at en innføring av NOx avgift alene vil frembringe tiltak og løsninger som vil føre til at våre forpliktelser etter Gøteborg protokollen blir innfridd innen 2011. F eks vil ikke innføring av NOx avgiften medføre endringer av NOx utslippet for ferge- og hurtigbåtnæringen. Det er det offentlige som bestiller tjenestene og i henhold til kontraktene de har inngått med næringen, kompenseres nye avgifter som f eks NOx avgift. Det er også så kort tid frem til 2011 at nye gassferger bare i liten grad vil komme i drift innen den tid. Løsningen ligger i miljøavtalen mellom næringen og myndigheten som snart skal inngås.

Etappemål M6 omhandler utslipp av olje og andre kjemikalier til sjø. Det legges opp til en økt satsning på beredskap for miljøskader langs kysten, blant annet med nødlossepakker og depoter med beredskapsressurser. Vi savner at Hurtigruten skal kunne trekkes inn i Kystverkets beredskap for akutt forurensing. Hurtigruten opererer 13 skip på kysten som til en hver tid vil kunne bidra i en forurensningssituasjon dersom utstyr er lagret om bord.

Farvann

Transport av gods og passasjerer på sjøen er trygt. Det er imidlertid behov for å investere i nye og vedlikeholde gamle navigasjonsinstallasjoner. Forslaget til NTP inneholder gode forslag til budsjett for investeringer og vedlikehold, blant annet vektlegging av merking av nye hurtigbåtruter. Det er forståelig at etatene legger mest vekt på å unngå personskader på veien der det er flest skader, jfr etappemål S1, men målet kunne godt ha omfattet hele sektoren og da vil sikkerheten på sjøen være en del av utfordringen. Etappemål M6 tar for seg merking av leden i forbindelse med miljøskader fra skip, men heller ikke her er ambisjonsmålet definert.

Fra vei til sjø og bane

Skal mer gods over fra vei til sjø og bane må det være rimeligere å transportere godset på sjø og bane enn på vei, og godset må leveres på det tidspunkt brukeren trenger det. Tiltakene som må iverksettes må derfor med andre ord gå ut på gjøre sjøtransporten billigere og mer leveringssikker.

Når det gjelder kostnadsnivået har vi kommentert det ovenfor. Når det gjelder utbedringer av leden støtter vi Kystverkets vurderinger.

Avslutning

Forslaget til NTP fra transportetatene tar opp i seg de tiltak også vi mener er viktige for sikre at sjøfarten forblir en miljøvennlig, sikker og konkurransedyktig næring. Utfordringen er å få tilstrekkelig budsjetttrammet slik at tiltakene blir implementert.

Vi savner en styrking av fremtidig finansiering av fergetjenestene, slik at man kan ta høyde for miljøutfordringene.

Vennlig hilsen
Rederienes Landsforening



Klaus Værnø
Assisterende direktør