

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato: 01.07.2020
Deres dato: 18.03.2020
Vår referanse: KB
Deres referanse: 20/722

Nasjonal transportplan 2022-2033 – Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet

NHO Logistikk og Transport (NHO LT) representerer 450 medlemsbedrifter innenfor transport- og spedisjonsbransjen. Våre medlemmer opererer innenfor alle transportsegmenter i et internasjonalt marked, og er med på å få varene fram på vegne av norsk næringsliv.

Vi viser til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Vi vil i vårt høringssvar løfte temaer som er sentrale for godstransporten; både noen generelle problemstillinger som bør tas med i det videre arbeidet med NTP, og konkrete innspill til den enkelte transportform. NHO LT har åtte regionforeninger. Hvilke prosjekter som prioriteres i den enkelte region er viktig for det næringslivet regionalt, men også for det nasjonale transportsystemet. Vi har derfor også med en oversikt over de viktigste samferdselsprosjektene for godstransporten i den enkelte region.

NTP 2022-2033 skal ikke bare være en plan for investeringer i infrastruktur, det skal også være en plan som støtter opp om klimamålene og bidrar til at disse nås. Planen må være langsiktig, men den må også være fleksibel slik at ny teknologi kan rulles ut og tas i bruk når den er klar. Vi tar ikke opp disse problemstillingene i dette høringssvaret, men viser til våre svar på hhv. Klimakur 2030 datert 30. april 2020, og på Ekspertutvalget for teknologi sin rapport datert, 1. oktober 2019, begge vedlagt.

Vi viser videre til NHOs høringssvar, som vi stiller oss bak.

Gods i NTP

I forrige NTP ble gods løftet fram og var for første gang en viktig del av planen. Vi har fått mer fakta på bordet og det er satt inn konkrete tiltak for godstransporten, spesielt på jernbane. I arbeidet med NTP 2022-2033 er gods fortsatt en sentral del, det er vi fornøyd med. Selv om flere av oppdragene er viktige for godstransporten, har vi spesielt hatt forventninger til oppdraget om Godstransport og oppdrag 5 om videre arbeid med byområdene. Med disse to oppdragene er kunnskapsgrunnlaget om gods oppdatert og utviklet fra forrige runde. Det er imidlertid ett tema vi mener ikke er behandlet godt nok så langt i arbeidet, og det er bylogistikk. Vi oppfordrer derfor departementet til å sørge for at dette tas med i det videre arbeidet og at man i NTP 2022-2033 kommer med klare føringer for hvordan man skal løse byene framover, der bylogistikken er en like sentral del som persontrafikken.

Bylogistikk

Bylogistikk – frakt av varer, utstyr og avfall i byområder, har hittil fått lite oppmerksomhet i kommunal planlegging sammenlignet med persontransporten. Vi ønsker oss levende, bærekraftige byer, noe som krever tilførsel av varer samtidig som at mobilitetsflyten ivaretas på en god måte. Med NORSULP-prosjektet, et prosjekt finansiert av Forskningsrådet og Statens vegvesen, har flere byer blitt mer oppmerksomme på temaet, men arealkonflikter mellom ulike trafikantgrupper, begrenset fremkommelighet i sentrum og dårlig tilrettelegging for lasting og lossing av varer er fortsatt utfordringer vi ser i flere norske kommuner i dag.

Med byvekstavtalene har man sikret samordning på tvers av forvaltningsnivåer mellom areal- og transportpolitikk, men det har vært begrenset til persontrafikken. Forklaringen er delvis at nullvekstmålet er rettet mot nettopp persontrafikken, men også at det offentlige selv har ansvaret for å utvikle kollektivtilbudet. For varetransport og annen næringstransport i by, har man ikke de samme direkte virkemidlene. Myndighetene sitter imidlertid også her på en rekke virkemidler som kan bidra til bedre mobilitet. Bylogistikken trenger, akkurat som kollektivtrafikken, god fremkommelighet og areal. Varetransport i by består som regel av tre etapper: lasting og lossing på en terminal, distribusjon fra terminal og rundt i byen (last mile) og de siste metrene der sjåføren selv drar/løfter godset inn til mottaker. Sjåfører møter ofte konflikter mellom kollektivtransport, trafikanter og gående på de siste to etappene. Last mile er det dyreste, minst klimavennlige og minst effektive leddet i en transportkjede.

Regjeringen har fastsatt et videreutviklet nullvekstmål: "I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange". Selv om det er helt klart at dette nye målet ikke kan nås uten at også bylogistikken inkluderes, mener vi det er behov for enda mer eksplisitte mål eller virkemidler for å sikre at temaet bylogistikk løftes opp på et overordnet strategisk nivå i kommunene.

Når det gjelder mål, har man hatt et mål om utslippsfri varetransport i byene fra 2030. I oppdrag 5 ber fagetatene imidlertid om mer utredning før et slikt mål settes. NHO LT mener ikke at et utslippsmål nødvendigvis er det beste for varetransporten i by. Utfordringene vi ser i byene løses ikke med nullutslippskjøretøy. Elektriske lastebiler har også behov for areal til lasting og lossing, og de tar like stor plass på veien. Vi mener effektivitet kan være en bedre parameter. Fyllingsgrad, antall stopp per time, antall stopp per tur eller densiteten på stoppene kan være mulige indikatorer. Det vil eliminere de som kjører inn og ut for en enkeltlevering og oppfordre til samlasting som er mer effektivt, det vil også gi en god pekepinn på hvor god framkommeligheten i ulike deler av byen er.

NORSULP-prosjektet er et godt bidrag til mer kunnskap om dette området. Prosjektet har laget en veileder for bylogistikk og målgruppen er nettopp kommuner. Målet er å bidra med kunnskap og råd i arbeidet med å etablere bylogistikkplaner og miljøvennlig avvikling av godstransport i byer og byområder.

Brukerbetaling

Den pågående utbyggingen av infrastruktur er nødvendig og viktig, og må fortsette.

Finansieringen må på en eller annen måte tas av fellesskapet, bompenger er en grei modell selv om vi på sikt ønsker satellittbasert veiprising. Vi nærmer oss imidlertid en smertegrense i form av kostnader, NHO LT mener derfor man bør tenke seg om før man setter i gang gigantutbygginger framover.

Et annet viktig poeng er at alle må være med å betale. Næringslivet har tatt sin andel av bompengefinansieringen og er forberedt på å fortsette med det, men det fordrer at også personbilistene bidrar, inkludert el-bilene. Den skjeve fordelingen mellom lette og tunge kjøretøy kan ikke forverres framover.

Den største utfordringen for våre medlemmer er at ulike satser, prosjekter og bypakker gir et svært uoversiktlig bilde. Det er dermed vanskelig å sette opp en kostnadsoversikt på landsbasis. I spørsmål som har betydning for et velfungerende nasjonalt transportsystem, mener NHO LT derfor at det må foreligge nasjonale føringer for hva som skal betales. Det bør gjelde i både veiprosjekter og for brukerbetaling på havnesiden.

Innspill til den enkelte transportform

NHO LT har medlemmer innenfor alle transportformer. Hver transportform har sine fortrinn, og vi mener at de alle må utvikles slik at de kan fylle sitt potensial. Samtidig er det avgjørende at vi har gode intermodale løsninger. For å få til det er vi avhengige av å ha effektive terminaler og knutepunkter. Det gjelder både jernbaneterminaler og havneterminaler.

Flere steder i landet er det nå usikkerhet knyttet til bygging og flytting av terminaler. For næringslivet, både transportsektoren og andre næringer er det svært viktig å få avklaringer på hvor en havn eller jernbaneterminal skal ligge. Både Trondheim, Bergen og Kristiansand kan nevnes som eksempler. Beslutninger i disse sakene er avgjørende for at bedriftene skal kunne foreta nye investeringer. Usikkerhet rundt ny lokasjon gjør at alle investeringer og planer fra bedriftenes side settes på vent. NHO LT oppfordrer derfor sterkt til at Samferdselsdepartementet bidrar til å redusere denne type usikkerhet så mye som mulig.

Videre følger innspill til den enkelte transportform.

Jernbane

Innenfor jernbane ser vi at det er utfordringer knyttet til å følge opp de ambisjoner som tidligere NTP'er har lagt for sektoren. Det kan være mange grunner til at kostnader øker og fremdriften forskyves, men vi mener man bør se på organiseringen av Bane NOR og at "Nye baner" bør være et tema som må få plass i kommende NTP. Erfaringene med Nye Veier AS er gode så langt, og de fleste mener at rammebetingelsene selskapet har fått forklarer en del av suksessen. Erfaringen fra Nye Veier, som tilsier at det er rom for 15-20 prosent kostnadsbesparelser, bør derfor også etableres som prinsipper for drift av Bane Nor.

Jernbanens konkurransekraft må styrkes

Tog er en del av løsningen for fremtidens økte transportbehov, og nødvendig for å sikre et bærekraftig transportsystem. Det er økende interesse fra næringslivet til å benytte tog som en effektiv transportløsning, men jernbanens konkurransekraft må styrkes. Lengre tog vil redusere enhetskostnaden ved å frakte gods på bane og dermed styrke jernbanens konkurransekraft. Én og én strekning bør prioriteres slik at man raskt får hentet ut effekt, i stedet for å spre tiltak utover hele nettet. En korridor tenking bør legges til grunn, der det prioriteres tiltak som faktisk gir mer effektiv flyt i godsstrømmene. Korridorene må inkludere banestrekning og terminal i begge ender. Der det finnes flaskehals i transportkorridorene som kan avhjelpes med relativt enkle midler, er det viktig å ta disse «lavthengende fruktene».

I tillegg til infrastrukturtiltak er det viktig å jobbe med effektive ruteleier for godstransport i grunnrutemodellene. Det innebærer mer langsiktig planlegging av rutetabeller for godstog, slik at rutetabeller for godstog planlegges samtidig med grunnrutetabellene for persontog. Vi mener at en slik tilnærming i stor grad kan redusere utfordringen mellom de årlige prosessene som i dag ligger for ruteplanlegging på godstogsiden, i tillegg til at det legger til rette for større forutsigbarhet for operatørene på jernbanen.

Vi trenger prioritet for langdistanse godstog mellom landsdelene våre. Vi mener det må gis større prioritet for godstog gjennom pressede områder på infrastrukturen, slik at godset kan komme raskere frem til utleveringsstedet. Langdistanse godstog må konstrueres inn i grunnrutemodellen slik at de sikres effektiv passasje gjennom pressområder for persontog.

Strekninger

Dovrebanen

Vi mener Dovrebanen bør prioriteres i første seksårsperiode. Lengre tog vil ha en effekt på andelen gods på bane på denne strekningen. Dovrebanen er dessuten en viktig bit av den nasjonale transportkorridoren mellom Nord-Norge og Sør-Norge. Mye av veksten i godsvolumer framover vil komme fra kysten.

Det er gjort forsøk med ekspress tog til Nord-Norge. Da så man at det var forsinkelser på Dovrebanen som var grunnen til at man ikke klarte å holde rutetiden. En opprustning av Dovrebanen vil derfor være viktig for å sikre effektive transporter mellom Nord- og Sør-Norge. Det vil også sikre en effektiv transportkorridor for næringslivet i Nord-Norge som skal nå sine markeder flere tusen kilometer unna.

En del gods som skal nordfra til Europa må ikke nødvendigvis innom Alnabru. På sikt, med økte volumer på bane fra Nord-Norge, vil derfor en tilsving til Kongsvingerbanen kunne avlaste Alnabru.

Bergensbanen

Bergensbanen er den strekningen der prognoser viser det største vekstpotensialet. Det er også behov for oppgraderinger her slik at strekningen til å kunne ta lengre tog.

Nordlandsbanen

Det har vært stor utvikling på Nordlandsbanen det siste året, og godsmengden har økt betydelig. Mye skyldes private initiativ og regionale samarbeidsprosjekter som har evnet å se industrigods og sjømat i sammenheng. Flere tog på Nordlandsbanen vil gi behov for økt kapasitet på terminalene på Nordlandsbanen. En oppgradering av Nordlandsbanen er viktig for å gi mulighet for reetablering av rute for containerskip nordover fra Bodø. Det er viktig at man i NTP forsterker denne positive utviklingen.

Nordlandsbanen er vår lengste strekning, og den går på fossil diesel. Jernbanedirektoratets utredning viser at ny teknologi med deelektrifisering av strekningen kombinert med batteridrift, kan gi nullutslipp til en langt lavere kostnad enn tidligere utredninger basert på fullstendig elektrifisering har vist. Arbeidet med en fremtidsrettet og miljømessig akseptabel løsning for Nordlandsbanen bør prioriteres.

Internasjonale forbindelser

Ofofbanen er den strekningen i Norge som har størst godstrafikk målt i tonn, og den er viktig for leveranser til den nordligste delen av landet. Vi mener dobbeltspor på Ofofbanen bør prioriteres i neste NTP. Infrastrukturinvesteringer på norsk side må imidlertid balanseres med nødvendige investeringer på svensk side slik at man får hentet ut effekt i form av raskere ledetid og mer stabil opptid langs hele strekningen.

Oslo-Gøteborg er en viktig strekning dersom målet er å vinne nye volumer til jernbanen. Ifølge Transportøkonomisk institutt¹ har regionene Skåne og Blekinge i Sverige, og Sjælland og Fyn i Danmark, betydelige volumer til og fra Oslo-området. En robust jernbanelinje mellom Oslo og Gøteborg krever, som nevnt over, at Norge går i takt med Sverige.

Alnabru

Alnabru-terminalen er navet for godstransporten i Norge, men utformingen av terminalen er utdatert og det har lenge vært et stort behov for å oppgradere terminalen. "KVU Godsterminalstruktur for Oslofjordområdet" utreder flere alternativer for en fremtidig terminal; beholde Alnabru, flytte terminalen ut av Oslo, eller en kombinasjon der man beholder Alnabru med avlastingsterminaler utenfor. Resultatene i KVUen er tydelige på at man får mest gods på bane ved å beholde Alnabru. Med det bør alt ligge til rett for at man i første seksårsperiode kommer i gang med faktiske forbedringer på terminalen.

¹ TØI-rapport 1706/2019: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50612>

Jernbanedirektoratet anbefaler en trinnvis modell for videre utbygging. Når de ulike trinnene er fullført, skal terminalen være i stand til å håndtere en dobling i godstrafikken. Nytt signalsystem er det som er mest kritisk, og det bør prioriteres i første seksårsperiode. Investeringen på Alnabruterminalen er samfunnsøkonomisk lønnsom dersom man også oppgraderer strekningene slik at man kan kjøre lengre tog.

Andre terminaler

Det nytter ikke å ruste opp en korridor til å ta lengre tog dersom det ikke er kapasitet på terminalen til å ta imot økte godsvolumer. Terminaler og korridorer er en helhet som må henge sammen og ses i sammenheng.

I både Trondheim og Bergen er det nå usikkerhet rundt plassering og investeringer i jernbaneterminaler. Det er svært uheldig for godstransporten. Med økningene i godsvolumene som er forventet fram mot 2030, melder også behovet for å utvide og øke egen kapasitet hos flere av aktørene i bransjen. Mange aktører har behov for utvidelser, men utviklingen hemmes fordi de ikke vet hvor man skal flytte. NHO LT mener statlige myndigheter må på banen for å sørge for at usikkerheten blir så kortvarig som mulig.

Trondheim

Terminal i Trondheim er viktig for godstransporten, både for strekningen Oslo-Trondheim, som en del av strekningen videre nordover og ikke minst for næringslivet i Trøndelag. Dagens situasjon med to terminaler er en dårlig løsning. NHO LT mener én terminal sør for byen vil være en bedre løsning. For å sikre større fleksibilitet og øke mulighetene for å ta framtidig vekst i godsvolumene, er det viktig å bygge en terminal med mulighet for gjennomkjøring.

Bergen

Også i Bergen har det vært planer om å flytte terminalen ut av byen, men nå skal terminalen på Nygårdstangen fornyes og bygges om for å kunne fungere fram til 2035. Planene innebærer at samlasterne må flytte ut av området. Det gir mer areal til godsoperatørene på bane, men det er usikkert om det å flytte samlasterne lenger unna terminalen vil påvirke godsstrømmene som går på jernbane i dag. Man må uansett sørge for at de som må flytte ut ivaretas på en god måte.

På lengre sikt må man finne en ny lokasjon for terminal i Bergen. Nygårdstangen har ikke bare begrenset areal, den bygges også inn av kollektivtransport som vil redusere framkommeligheten for lastebilene som skal laste og losse gods på terminalen. Ny jernbaneterminal bør ses i sammenheng med den planlagte flyttingen av havna og veiprojektene i regionen.

Narvik

Det er behov for utbygging av Narvikterminalen, og hovedplanen er godkjent. Det er bra at man kommer i gang med byggearbeidet. Underveis i arbeidet har det imidlertid dukket opp flere nye behov som må avklares. Det går på hva det nye vognverkstedet bør inneholde, blant annet to gjennomgående spor, at det er behov for et avisingsanlegg og tine-hall for lok. Dette er tiltak som vil optimalisere driften ytterligere. NHO LT oppfordrer til at man også sikrer gjennomføring av disse tiltakene når man nå først gjør arbeidet ved terminalen.

Veitransport

Prosjekter som binder regioner og landsdeler sammen er sentrale. Også på vei bør man prioritere én og én korridor istedenfor å spre tiltak utover. På den måten får vi hentet ut effekt av tiltakene raskere. Vi trenger sammenhengende utbygging av trafikksterke strekninger på riksveinettet, men vi trenger også at det rettes mer oppmerksomhet mot viktige fylkesveier. De næringsintensive fylkesveiene er viktige deler av transportkorridorene. Etterslepet på vedlikehold av fylkesveier må derfor håndteres på en annen måte enn i dag. Veier som er særlig viktige for næringslivet må tilbakeføres som riksveier, eller få en styrket posisjon som næringsveier med egne overføringer av statlige midler til oppgradering og vedlikehold. Det må planlegges helhetlig selv om ansvaret i dag er plassert hos ulike forvaltningsnivåer.

Vi trenger også infrastruktur som knytter oss tett opp mot våre nærmeste handelspartnere. Dette gjelder både for vei og bane. I forbindelse med internasjonale transportkorridorer er det naturlig å også nevne behovet for døgnåpne tollstasjoner ved grenseovergangene. Effektive grensepasseringer er av stor betydning for godstransporten.

Modulvogntog

Tyngre og lengre vogntog øker effektiviteten samtidig som utslipp og ulykkesrisikoen reduseres med færre vogntog på veien. Forslag om å åpne tømmervegnett for modulvogntog er til behandling i Statens vegvesen. NHO LT støtter en åpning av tømmervegnettet for de modulvogntog som innfrir sporingkravene. Det er mer effektivt å åpne hele tømmervegnettet for modulvogntog, og heller legge begrensninger på enkeltstrekninger der særlige forhold tilsier det, enn at alle veier er stengt og må åpnes enkeltvis.

Selv om tømmervegnettet åpnes for modulvogntog vil det også i årene som kommer være behov for midler til å utbedre flaskehalsen og få åpnet nye strekninger for modulvogntog. Dette må det tas høyde for i NTP og settes av midler til fra første seksårsperiode. Det gjelder både strekninger på tømmervegnettet som eventuelt begrenses og de viktige tilknytningsveiene fra hovedveger til enkeltbedrifter og industriområder, for å sikre at flere bedrifter og bransjer får tilgang til bruk av større vogntog.

Viktige veiprosjekter i den enkelte region

Under følger en liste over prosjekter i den enkelte region som er viktig for godstransporten og som vi mener bør prioriteres i NTP 2022-2033. Vi forutsetter at løpende prosjekter fra NTP 2018-2029 gjennomføres.

Region Nord (Finnmark-Troms-Nordland)

- E6 (Nordkjosbotn-Hatteng, Olderdalen-Langslett, Hamarøy-Sørfold, Sørrelva-Borkamo)
- E45 Kløfta
- Rv94 Hammerfest-Skaidi
- E8 Skibotn-Kilpisjärvi
- E10 Bjørnfell og Lofoten
- Rv80 Sandvika-Sagelva

Region Trøndelag

- E6 Åsen-Asp
- E6 Asp-Nordlands grense
- R3 Ulsberg-Tynset
- E14 Stjørdal-Riksgrensen Sverige
- E39 Orkanger-Grense Møre og Romsdal

Region Møre og Romsdal

- E136 Ålesund-Innlandets grense
- E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)

Region Vestlandet

- E16/K5 Arna-Voss med parallell oppstart fra begge ender
- E39: vi støtter oppgradering av E39, men mener ikke at strekningen nødvendigvis må være fergefri i Hordaland. En indre trasé med kortere fergestrekninger vil kunne redusere kostnadene for prosjektet betydelig. Vi mener SVV bør få i oppdrag å se nærmere på det.
- Ringvei Øst inkl. Nyborgstunnelen

Region Rogaland

- TKV (Transportkorridor Vest): ligger inne i gjeldende NTP, men enkelte partier er ikke igangsatt. Dette er et svært viktig prosjekt for næringslivet i Rogaland og må fullføres.
- Rogfast og E39
- E134

Region Agder

- Gartnerløkka: omtalt i gjeldende NTP, men usikkerhet rundt oppstart. Dette er et svært viktig prosjekt for næringslivet i Agder, men også for det nasjonale transportsystemet på grunn av gjennomgangstrafikk.
- Rv41 Tilførselsvei Kjevik
- På sikt: Ringvei rundt Kristiansand

Region Øst (Vestfold, Telemark, Viken og Innlandet)

- E134 Dagslett-Kryss E18
- E134 Oslofjordforbindelsen (tidl. Rv23)
- Rv282 Holmenbrua
- E16 Nymoene-Eggemoen
- E18 Ramstadsletta-Slependen
- Rv4
- På sikt: Ring 4 rundt Oslo

Sjøtransport

På sjøtransport har vi innspill på tre områder; at man bør tenke transportkorridorer også til sjøs, insentivordninger og styrking av sjøtransportens konkurransekraft.

Sjøtransport er svært viktig for næringslivet. Havnestrukturen for godshåndtering i Norge består i dag av et nettverk av 32 stamnetthavner, hvor én eller flere terminaler er tilknyttet stamnettet. Stamnetthavnene skal ha gode tilknytningsveger til havnene, samt sikre og effektive farleder. Infrastrukturen rundt større terminaler er viktig for å få gods distribuert på en effektiv måte. Dette fungerer imidlertid ikke godt nok. Selv om staten har utnevnt noen stamnetthavner som er av særlig nasjonale interesse, er det fortsatt opp til den enkelte kommune om terminalen ligger der det er behov for den, og om den er utformet i samsvar med disse behovene.

For mange norske bedrifter befinner ikke konkurrenten seg i nabokommunen eller i Norge i det hele tatt. Vi er derfor nødt til å ha god nok infrastruktur til å kunne håndtere internasjonale godsstrømmer. Det kan for eksempel være det å ha dyp nok kai, slik at man kan håndtere større skip. En helhetlig tilnærming fra transportetatens side bør være basert på at man primært følger nåværende og forventede godsstrømmer.

NHO LT mener man i større grad også til sjøs bør ha en transportkorridortankegang. Transportkorridorer til sjøs må ses i sammenheng med korridorene på land. Det bør være statens ansvar at vi har gode korridorer og at disse faktisk fungerer. Et eksempel på en slik nøkkelkorridor er en fast container-rute mellom Bodø og Tromsø. Det er i samfunnets interesse at man finner en god måte å tilrettelegge for dette.

Insentivordningen for godsoverføring til sjø må videreføres og styrkes. NHO LT mener at delstrekninger på jernbane bør utløse støtte, slik er det ikke i dag. Det viktigste formålet med ordningen er overflytting av gods fra vei, dersom man har en løsning der jernbane inngår som en del av ruta bør også denne delen av strekningen utløse støtte. Videre må ordningen innrettes slik at det bidrar til reell risikoavlastning for reder/aktør som etablerer nye ruter.

Sjøtransportens konkurransekraft må styrkes. Kostnader og tidsbruk i havner reduserer konkurransekraften, gjennomgang av avgifter og gebyrer. Det totale nivået er viktig, men kanskje enda viktigere er like forhold når det gjelder offentlig pålagte kostnader uavhengig av hvilke steder/havner som skal anløpes. Sjøtransporten er av nasjonal betydning og det bør derfor være nasjonale føringer for vilkårene. Vi mener ikke at lokalpolitikernes innflytelse reduseres i for stor grad ved at man har et enhetlig, nasjonalt system for havnegebyrer.

Flyfrakt

Flyfrakt er vitalt for sjømatnæringen og for store og små industribedrifter i hele landet. Flere deler av industrien er avhengig av express- og flyfrakt. Dette er ofte sendinger med høy verdi. Den samlede verdien av norsk flyfrakt er anslått til 120-150 mrd. kroner. Typiske varer eller produkter er sjømat, utstyr til olje/offshore og shipping, flydeler, elektronikk (både industriell og til private), bildeler, tekstiler og alle former for prøver, farmasøytiske produkter og medisinske prøver.

Oslo Lufthavn Gardermoen er navet og de regionale flyplassene er viktige for å feede varer til OSL og videre ut i verden. Det er imidlertid viktig å huske på at man har flyfrakt på en stor del av Norges flyplasser.

Flyplassene er sentrale deler av de ulike transportkorridorene. Forholdene er imidlertid dårlig tilrettelagt for flyfrakt, på tross av at dette er et marked med et stort potensial. Bare for sjømatnæringen er volumene forventet å øke mellom 300 og 400 prosent. Denne veksten krever primært arealer og tilrettelegging på Gardermoen, men også på de regionale flyplassene. Det er behov for egne cargo-områder og regelmessige ruter på de ulike flyplassene for å sikre effektive transporter. Samtidig er ikke flyplassen godsets endelige mål, det er derfor viktig at også flyplassene er knyttet til andre transportformer gjennom effektive intermodale terminaler.

Vennlig hilsen
NHO Logistikk og Transport



Karoline Bjørklund
Fagsjef næringspolitikk