

Nasjonal transportplan 2025 - 2036

Havnelederforum 2023



Agenda:

1.NTP-overblikk

2.Forventninger og behov

3.Hva gjør vi?

NTP-overblikk

Nasjonal transportplan 2025-2036



– *Regjeringen vil legge fram ny Nasjonal transportplan allerede våren 2024, ett år tidligere enn planlagt. Det vil legge til rette for riktigere prioriteringer i årene framover, og styrke transportplanen som et troverdig styringsinstrument.*

– Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.

- Dagens nasjonale transportplan er **ikke lenger realistisk** gitt utfordringene Norge står overfor. Vi må ha en transportplan som er oppdatert og **tilpasset Norges framtidige transport-behov**, samtidig som de **økonomiske rammene er mulig å følge opp»**

- Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård



30 prosent av klimautslippene i Norge
kommer fra transportsektoren

50 prosent vekst i fastlandsindustrien
frem mot 2030

Hvordan skape et bærekraftig
transportsystemet?

Klarer vi å utvikle en strategisk NTP som
både tar hensyn til klima og miljø,
transportvekst og nye grønne
arbeidsplasser?

Er det sjøtransportens
tur å bli satset på?

Over 20 års erfaring med Nasjonal transportplan



Norske
Havner

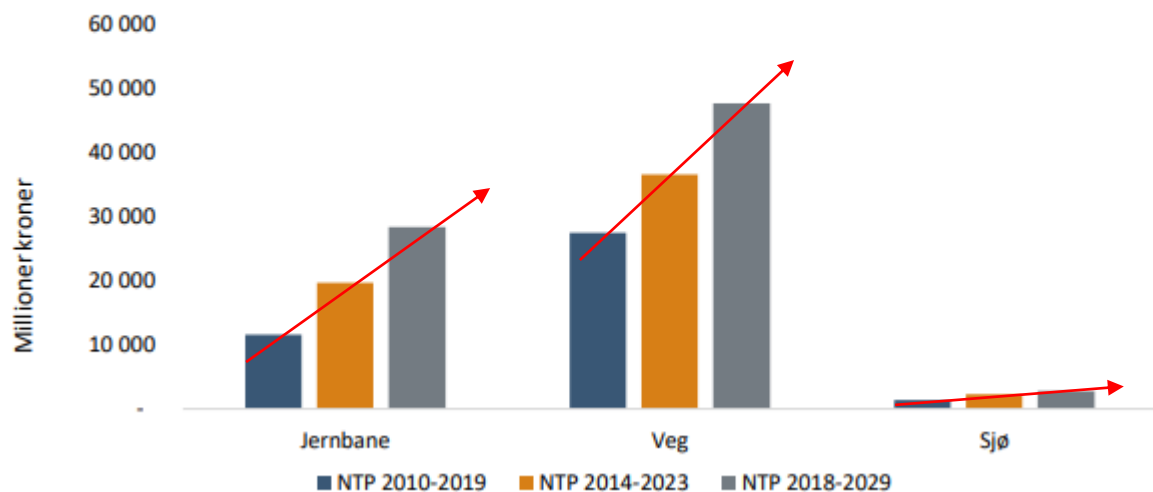
Lyst til å investere i havneinfrastruktur, men ikke så veldig...

- Nasjonal transportplan 2006-2011**
Som oppfølging av NTP 2002-2011 skulle det se nærmere på ulike tiltak som kan styrke sjøtransportens rolle i transportsystemet. Tilrettelegging og organisering av havnestrukturen, koordinering av statlige infrastrukturinvesteringer. Som følge av dette ble det anbefalt en havnestruktur bestående av to nivåer: (1) nasjonale havner og (2) øvrige havner.
- Nasjonal transportplan 2010-2015**
Etter fire år med «nasjonale havner» mente politikerne at det måtte etableres en mer hensiktsmessig havnestruktur. Den nye havnestrukturen skulle bygge på til rette for at de ulike transportformene (i større grad) skulle sees i sammenheng. Løsningen ble da å fjerne ordningen med ti «nasjonale havner» og erstatte dette med (1) utpekte havner, (2) stamnett havner og (3) øvrige havner.
- Nasjonal havnestrategi 2015**
Nasjonal havnestrategi var regjeringens strategi for å utvikle (mer) effektive havner for å flytte gods fra vei til sjø. Strategien la opp til 4 satsninger for å styrke havnene og sjøtransporten: (1) Forenkling av havnestrukturen, (2) Utvikling av effektive, intermodale knutepunkter gjennom styrking av stamnett havneområdet, (3) havnesamarbeid og (4) «utbytte».
- Nasjonal transportplan 2018-2023**
I 2016 anmodet Stortinget regjeringen «... å om å utrede og legge frem en nasjonal havneplan, med det formål å styrke skipsfartens konkurransevilkår». Videre ba Stortinget om at «en nasjonal havneplan skal bidra til at havnene samarbeider på en bedre måte, gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre». Videre ba Stortinget regjeringen om å ha en helhetlig tilnærming til logistikkknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og veg- og banesystem i sammenheng i NTP. Derfor ønsket daværende regjering å forsterke stamnett havneområdet. Nasjonal havneplan skulle legges frem i løpet av første planperiode.
- Nasjonal transportplan 2022-2027**
I denne planen ble nasjonal havneplan (visstnok) fremlagt. Eneste tiltak som ble presentert er at stamnett havneområdet (som de i utgangspunkt skulle styrke) ble fjernet.

Norske
Havner

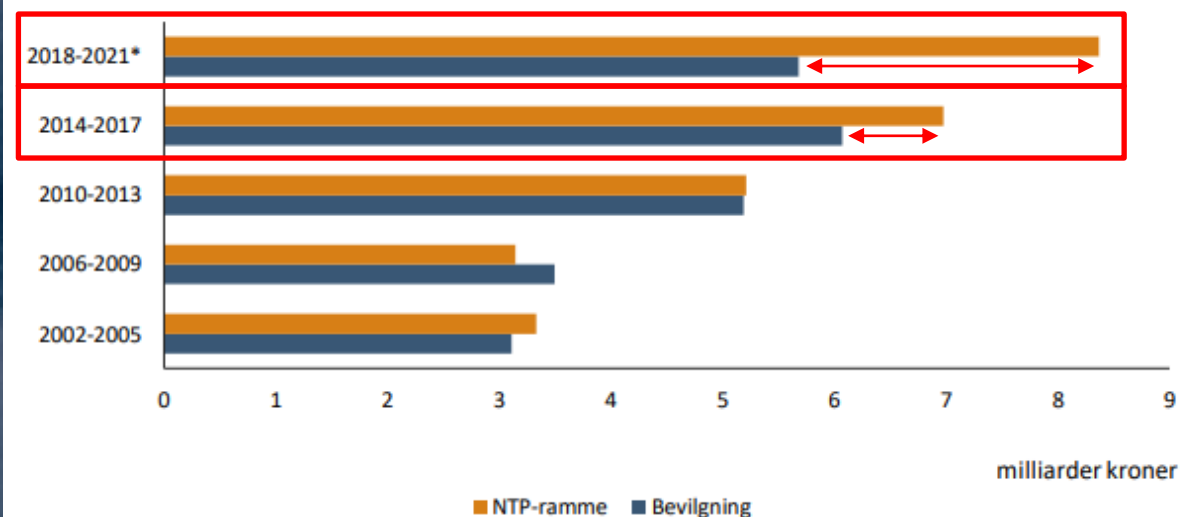
Historisk satsning på sjøtransport?

Figur 1: Rammefordeling statlige midler til jernbane, veg og sjøtransport. Årlige gjennomsnitt oppgitt i millioner 2020-kroner.



Kilde: Menon (2021) Undersøkelse av ulike aspekter ved godsoverføring fra veg til sjø

Figur 2: Planramme for kystformål fra NTP sammenliknet med faktisk bevilgning for 4-årsperioder i NTP oppgitt i milliarder 2020-kroner.¹



«Informasjon om bevilgninger til kystformål i statsbudsjettet sammen med tildelingsbrevene til Kystverket **gir et bilde av** om intensjonene fra NTP`ene om **godsoverføring fra veg til sjø har blitt fulgt opp i praksis**»

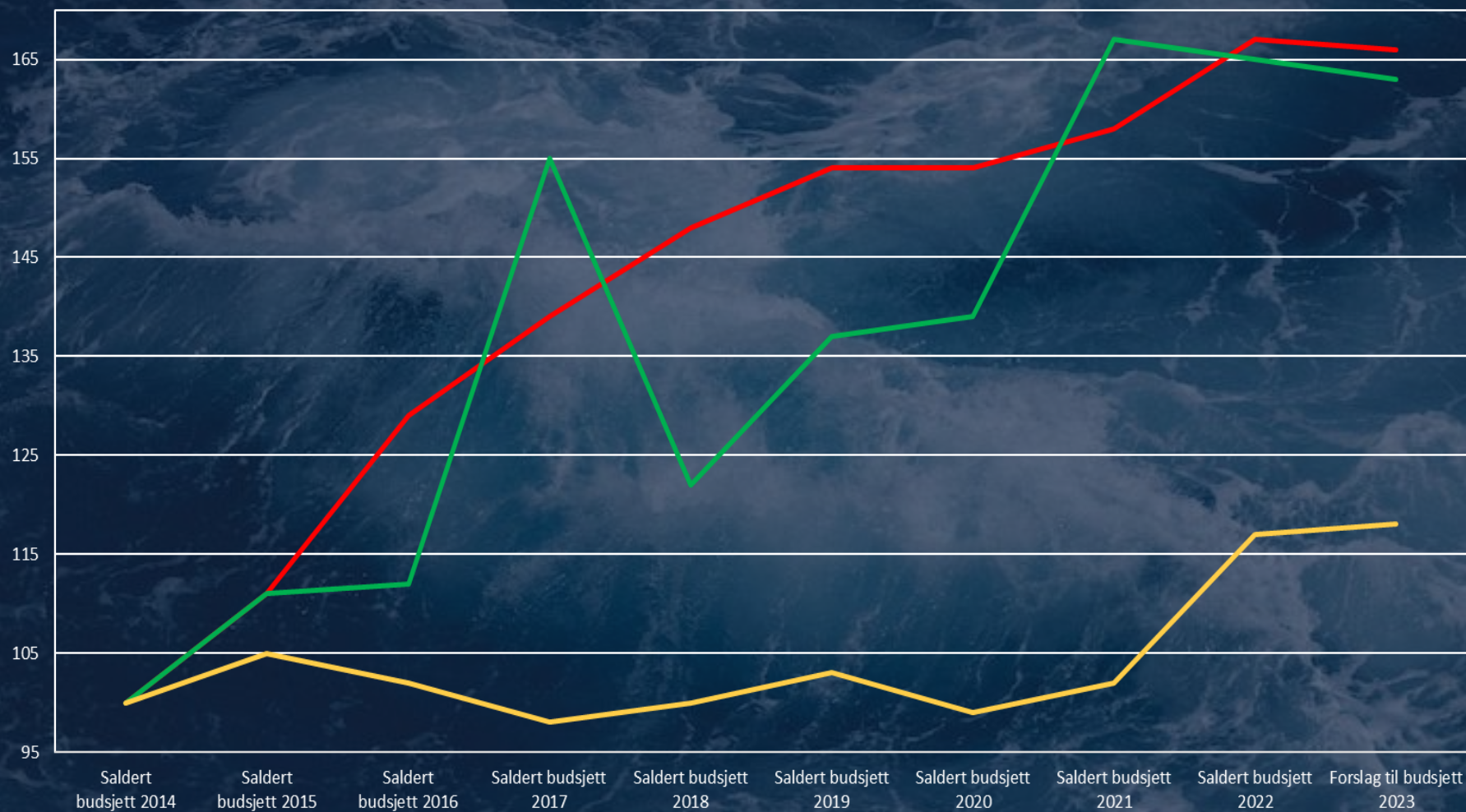
...

«Samtidig som forslag til årlige bevilgninger til sjøtransport i NTP har økt fra 2006 og frem til sist gjeldende transportplan, har bevilgningene i statsbudsjettet stort sett vært lavere enn det som har vært skissert i NTP (med unntak av perioden 2006-2009). Overordnet finner vi at de fleste av initiativene som fremmes i de nasjonale transportplanene videreføres med bevilgninger, men med en langt lavere ramme enn foreslått i NTP. **I samme periode har bevilgningene til vegtransport og bane overgått planrammene skissert i NTP**»

Kilde: Menon (2021) Undersøkelse av ulike aspekter ved godsoverføring fra veg til sjø

Utvikling av samferdselsbudsjettet

Prosentvis utvikling siden 2014



Siden 2014 har vei- og banebudsjettet økt betraktelig sammenlignet med kystbudsjettet



Kyst

Havnene er viktige for verdiskaping og bosetting langs kysten. Regjeringen vil ruste opp havner og farleder slik at vi kan få mer gods fra vei til sjø og sikre videre utvikling av fiskeriavhengige kystsamfunn. Regjeringen mener det er en viktig oppgave å sørge for et godt fergetilbud og sikre at overføringene til fylkeskommunal ferge drift samsvarer bedre med behovet til de reisende og næringslivet har. Nullvisjon for ulykker bør også gjelde på sjøen, og regjeringen vil prioritere det ulykkesforebyggende arbeidet for å hindre drukning.

- Hurdalsplattformen



Bevisst nedprioritering?



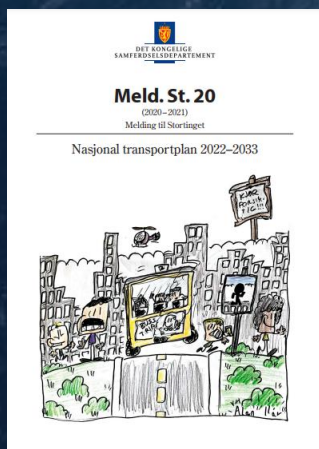
«Regjeringen har som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra veg til sjø og bane innen planperiodens utløp... **For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen**»

- NTP 2018-2029 (s. 190)



«Regjeringen har derfor som ambisjon å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030... **For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang som ambisjonen sikter mot, vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen**»

- NTP 2022-2033 (s.118)



«Problemet er manglende nytenkning i samferdselspolitikken, og at alt strategisk arbeid starter som en videreføring av tidligere års politikk»

«Planarbeidet i virksomhetene for perioden 2025–2036 skal skje med utgangspunkt i beregningstekniske økonomiske rammer per virksomhet, fylkesveier og en felles ramme for byområdene.

Tilrå en fordeling av all ressursbruk innenfor de beregningstekniske økonomiske rammene som fremgår av tabellen nedenfor... Prioriteringene skal gjøres innen tre tekniske rammenivå»

- Prioriteringsoppdrag til NTP 2025-2036

Ramme 1	Ramme 2	Ramme 3
- 10 %	Videreføring av bevilgningene til NTP-formål i regjeringens forslag til 2023-budsjett	+ 10 %

Beregningstekniske økonomiske rammer

Tabellen nedenfor viser de gjennomsnittlige årlige rammene som Statens vegvesen, Nye Veier, Jernbanedirektoratet og Kystverket skal legge til grunn i arbeidet. Under tabellen gis enkelte nærmere føringer/forklaringer knyttet til rammenivåene. En generell føring er at håndteringen av merverdiavgift for de respektive transportformene skal tilsvare håndteringen i statsbudsjettet.

Mill. 2023-kr

	Ramme 1	Ramme 2	Ramme 3
Veiformål (ekskl. Nye Veier)	28 035	31 150	34 265
Nye Veier	5 493	6 103	6 713
Fylkesveier	3 563	3 959	4 355
Jernbaneformål	28 263	31 403	34 543
Kystforvaltning	1 894	2 104	2 315
Byområdene	5 633	6 259	6 885



Det kongelige samferdselsdepartement
Det kongelige nærings- og fiskeridepartement

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

21/2883

Dato

11. november 2022

Prioriteringsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) viser til tildelingsbrevene for 2022 til Jernbanedirektoratet, Kystverket og Statens vegvesen, der det fremgår at virksomhetene skal bidra i det forberedende arbeidet til neste nasjonale transportplan (NTP). Vi viser også til brev fra SD av 22. juni 2022 om fremskyndelse av fremleggelsestidspunktet for neste NTP, hvor det overordnet redegjøres for NTP-oppdragene som vi planlegger å gi transportvirksomhetene.

SD og NFD ber med dette om at ovennevnte virksomheter samt Avinor AS, Bane NOR SF og Nye Veier AS besvarer vedlagte prioriteringsoppdrag.

Vi ber om at virksomhetene besvarer hoveddelen av prioriteringsoppdraget innen **31. mars 2023**. For deler av oppdraget gjelder andre frister, jf. punkt 8 i oppdraget.

Hver enkelt virksomhet står ansvarlig for forslag til prioritering av innsatsen innenfor sitt område. Når det gjelder de tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analysene, jf. punkt 3.5 i oppdraget, ber vi om et felles svar fra virksomhetene, og at Statens vegvesen koordinerer dette.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

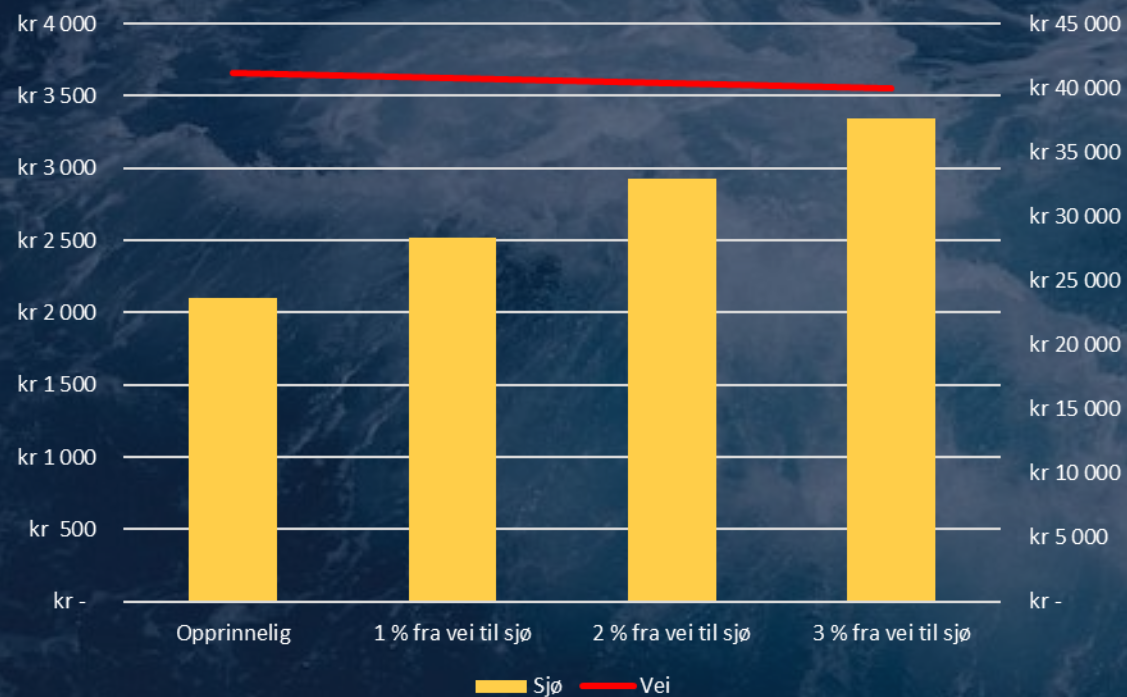
Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Avdeling
Avdeling for styring,
administrasjon og
samfunnsikkerhet

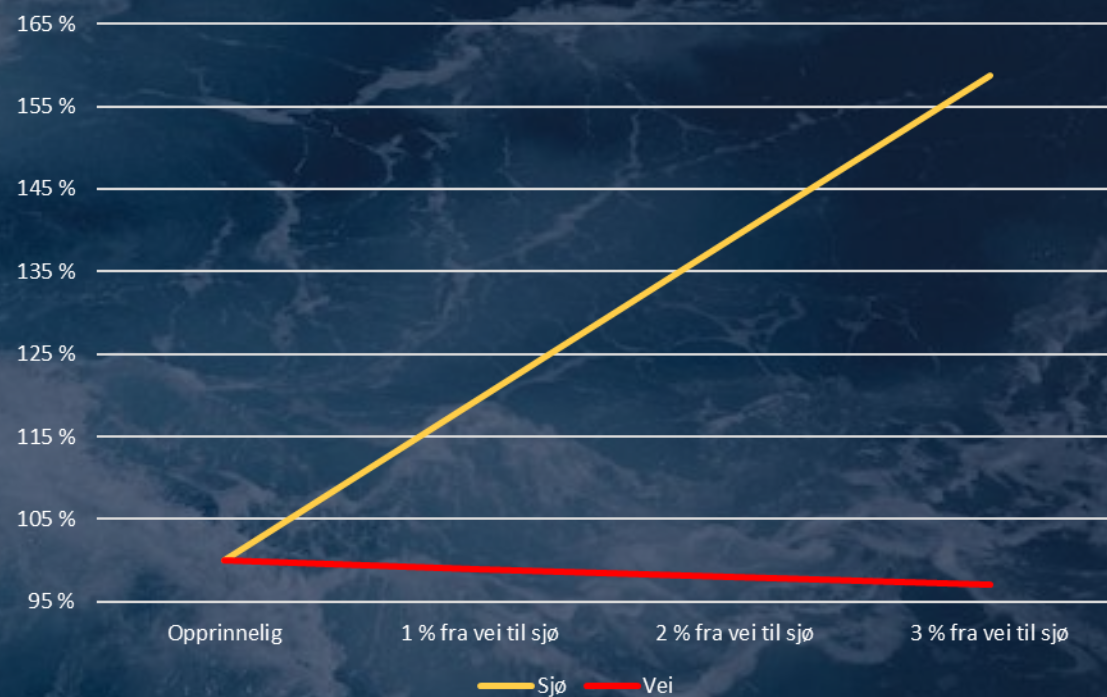
Saksbehandler
Øystein Rembar
22 24 82 83

Fra vei til sjø

Kroneeffekt av omfordeling*



Prosentviseffekt av omfordeling*



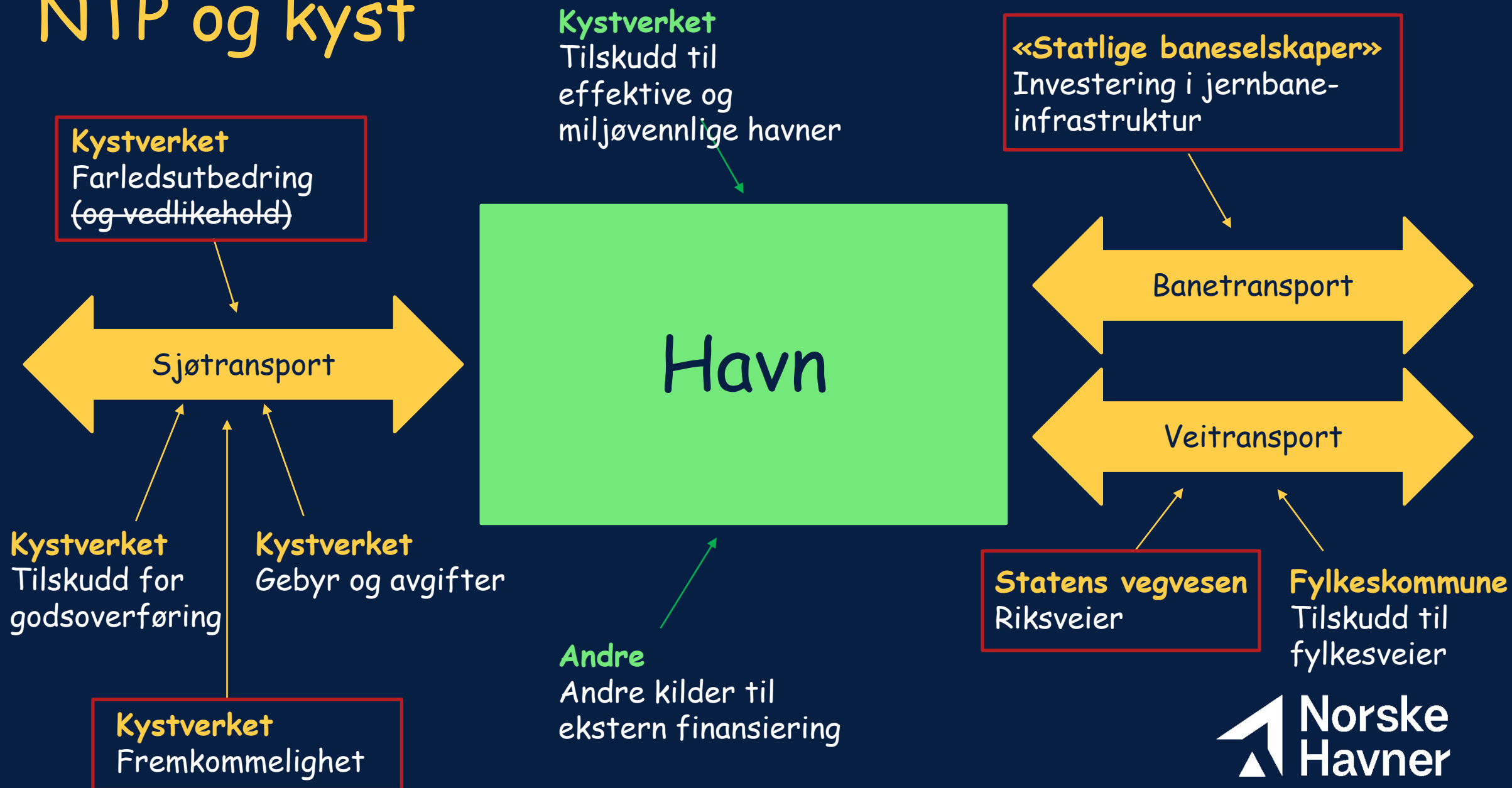
Utfordringsbilde

Modeller for samfunns- og transportplanlegging	• Modeller for samfunnsøkonomisk analyse premierer veiinfrastruktur og mange samfunnskostnader (ikke prissatte) er i liten grad hensyntatt • Modeller for framskrivning av trafikk gir et unyansert bilde av fremtiden og tar utgangspunkt i at «<i>morgendagen vil bli lik som i dag</i>»
Tekniske føringer i transportpolitikken	• Stramme <i>beregningstekniske økonomiske rammer og marginalvurderinger</i> basert på historiske prioriteringer hindrer nytenkning og er en barriere for ny transportpolitikk
Byråkratiets «virkelighetsoppfatning»	• Byråkrati «<i>lener</i>» seg på utredninger som tar utgangspunkt i at «<i>markedet har bestemt seg</i>» og at godstransport på vei «<i>gjør opp for seg</i>», og derav er det unødvendig å bedre rammevilkårene for sjøtransporten og investere i havneutvikling

Forventninger og behov

Nasjonal transportplan 2025-2036

NTP og kyst



Havnenes forventninger til nasjonal transportplan

- **Utnytte** potensiale som ligger i sjøtransport for å redusere klimagassutslipp og utvikle næringsaktivitet
- **Styrke** konkurransekraften til sjøtransport og følge opp godsoverføringsmålet
- **Satsning** på kystinfrastruktur og styrke samspillet mellom transportformene
- **Utvikle** havnenes rolle i totalberedskapen

Oppsummert...

*På tide med et
«Kystløft»*

Farledsutbedringer

- Det har vært en gradvis forbedring sammenlignet med foregående undersøkelser
- Nær halvparten av havnene har behov for farledsutbedringer, og flere (enn tidligere) etterspør vedlikeholdsmidler
- Etterslepet preges av Kystverkets manglende ambisjoner (og forståelse) for fremkommelighet til havn



Veitilknytning

- Over 60 % av havnene har behov for bedre veitilknytning
- Sammenlignet med tidligere undersøkelser er dette stabilt og ikke fulgt opp av myndighetene
- Havnenes behov for bedre veitilknytning preges av at «ingen har eller tar ansvaret» for å sikre et godt samspill mellom transportformene

«Tiltakene som er foreslått er med basis i 80% bompengefinansiering. Noe som ikke vil gi en helhetlig god løsning da **trafikkgrunnlaget** er lite i forhold til det som burde vært gjort. Legger man **verdien av godsmengden** som transporteres på denne strekningen vil det ha gitt et bedre grunnlag».

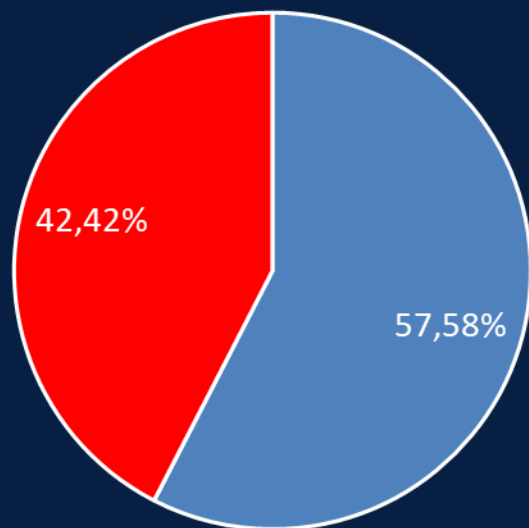
- Sitat fra undersøkelse

Banetilknytning

- Begrenset informasjon basert på populasjon, men det er i hovedsak et uforløst potensial for mer intermodal transport ved bruk av sjø og bane i «hovedbanenettet»
- Gode beskrivelser fra aktuelle (bane)havner som følges videre opp

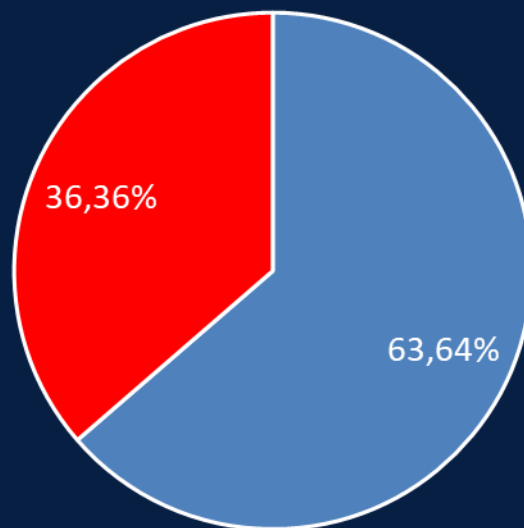
Noen arealkommentarer...

Har havna gode nok arealer for en effektiv godshåndtering og -flyt?



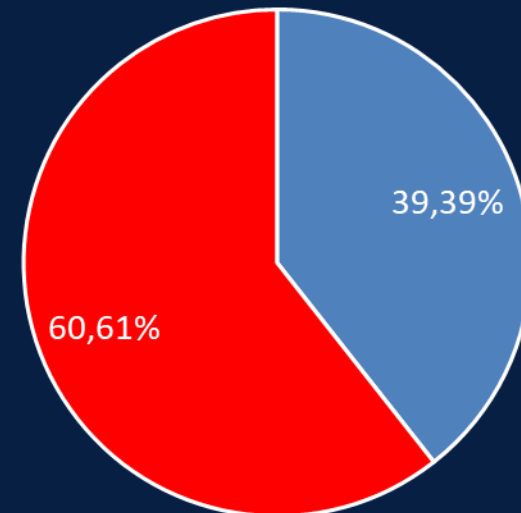
■ Ja ■ Nei

Har havna arealer å tilby lokalt og regionalt næringsliv?



■ Ja ■ Nei

Er det tilstrekkelig med regulerte nærings- og industriarealer i nærheten av havna?



■ Ja ■ Nei

Investeringsbehov og finansiering

- Havnene har frem mot 2030 investeringsplaner på over 20 milliarder
- Havnene har i all hovedsak ikke finansieringsevne til å realisere disse investering alene
- Enkelte havner kan finansiere egne investeringsplaner dersom ikke havnenes økonomiske stilling endrer seg

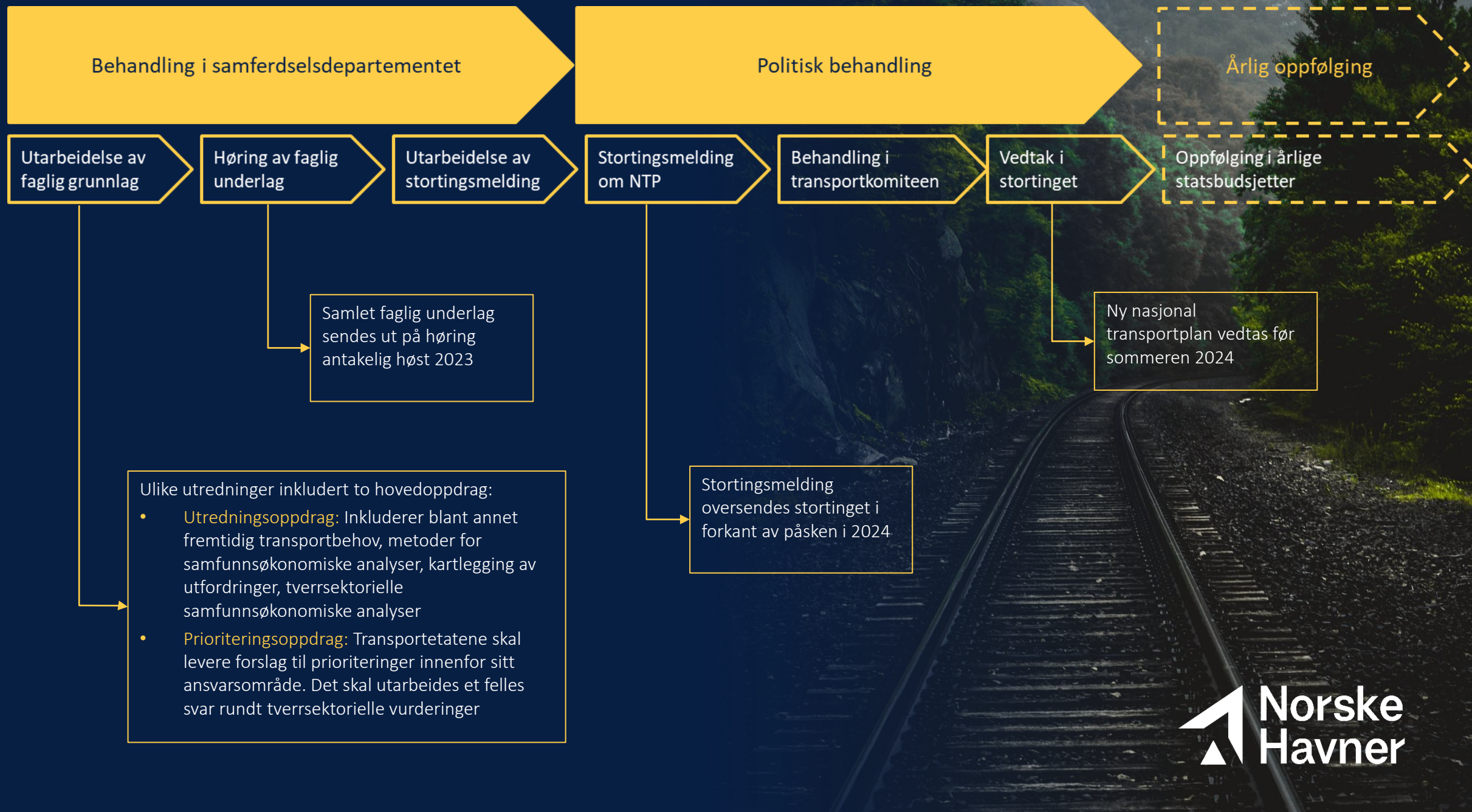


«Det vil **ikke være mulig for vår havn å bære slike investeringer alene**. Et spleiselag mellom industriutviklere (brukere av havna), staten og havna selv er eneste mulighet for å gjøre de tilrettelegginger som er nødvendig for å etablere ny industri».

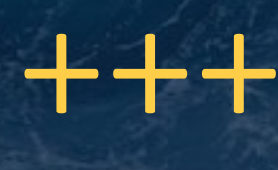
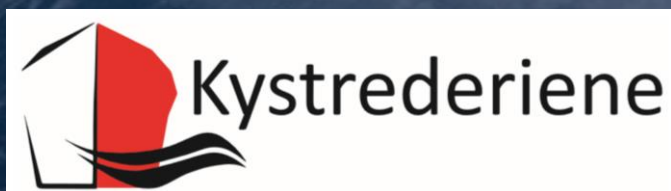
- Sitat fra undersøkelse

Hva gjør vi?

Nasjonal transportplan 2025-2036



Sammen om å styrke sjøtransportens konkurransekraft



Hva gjør Norske Havner?

Rapport
«Er norsk transportpolitikk
bærekraftig»?

Kompetanse- og
samarbeidsprosjekt om
samfunnsøkonomiske
analyse

Oppfølging
av NTP-arbeidet
(byråkrati / politisk)

Samarbeid med
andre interessenter

Referansegruppe:
Kartlegging av delmarkeder i
sjøtransport

Referansegruppe:
Tiltak for mer sjøtransport

Behovskartlegging:
Medlemsundersøkelse
NTP 2025-2036

«Samarbeid» med
byråkratiet



Norske Havner

Grønn transport er blå