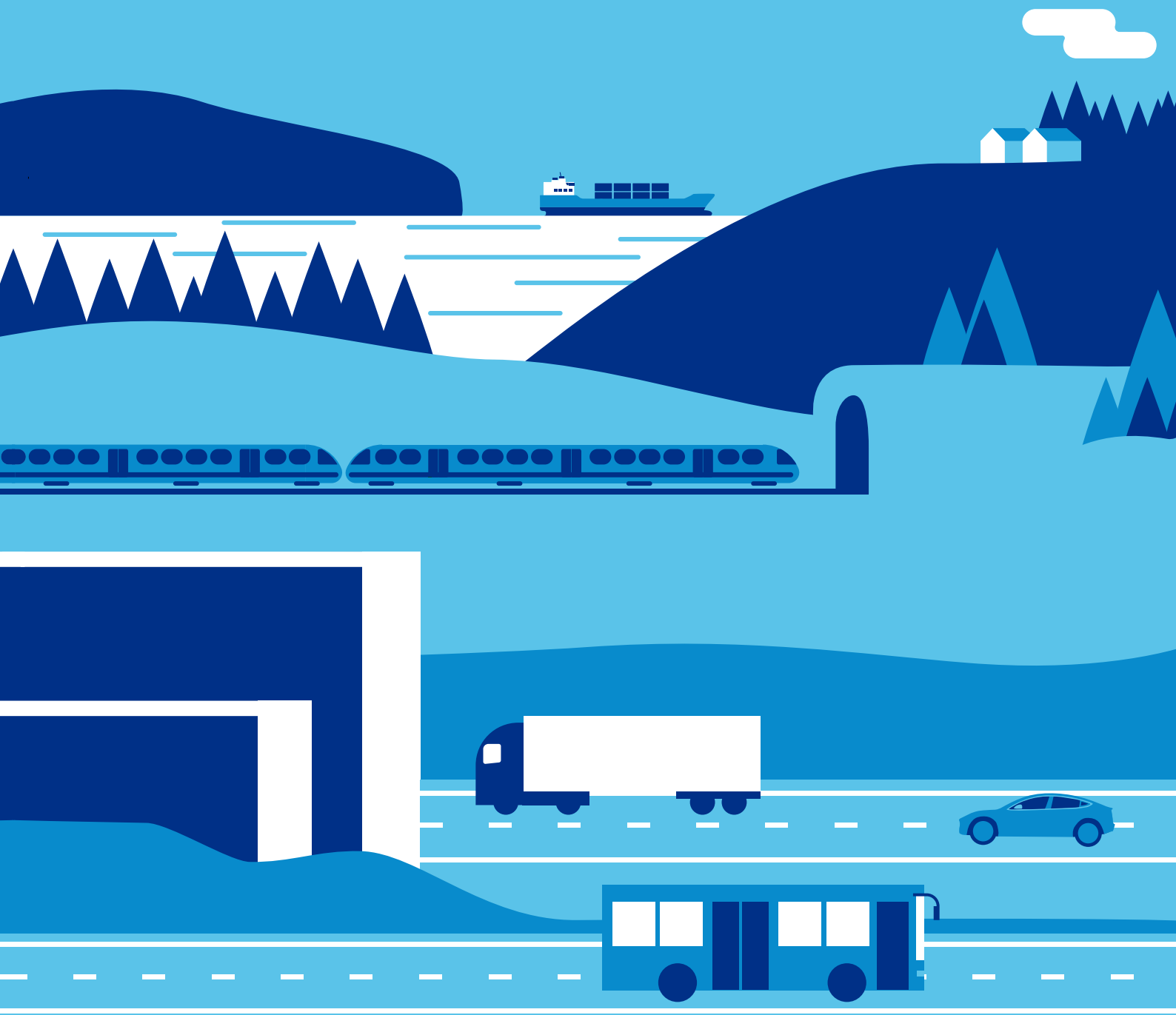




Samferdselsløftet

Næringslivets samferdselspolitikk 2022 - 2033



Samferdselsløftet - Næringslivets samferdselspolitikk 2022-2033
© Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) 2021

Utgitt mars 2021

Omslagsdesign: Rikke Runde og Maja Tvette Gautneb

Layout, sats og illustrasjon: Rikke Runde og Maja Tvette Gautneb

Trykk: Erik Tanche Nilssen AS

Samferdselsløftet

Næringslivets samferdselspolitikk 2022 - 2033

Innhold

	Forord	7
	Våre hovedanbefalinger	8
1.	Verdien av god mobilitet	10
2.	Fremtidig etterspørsel etter transport	12
3.	Grønt transportskifte	16
3.1	Transportsektoren står i sentrum for det grønne skiftet.....	17
3.2	Mer målrettede virkemidler er nødvendig.....	20
4.	Digitale trender påvirker hele transportsektoren	23
4.1	Konsekvenser av økt digitalisering i transportsektoren.....	24
4.2	Politiske prioriteringer som følge av digitaliseringen.....	26
4.3	Tilrettelegging for det digitale skiftet.....	26
5.	Samferdsel gir grunnlag for næringsutvikling	29
5.1	Levende hjemmemarked med eksportmuligheter.....	30
5.2	Forskning og innovasjon i samferdselssektoren.....	32
5.3	Transport i et internasjonalt perspektiv.....	32
6.	Realisere ambisjoner innenfor krevende økonomiske rammer	34
6.1	Bompenger, avgifter og insentiver.....	36
6.2	Veiprisering.....	37
6.3	Byvekstavtaler.....	37
7.	Mer samferdsel for pengene	38
7.1	Tiltak for å redusere utbyggingskostnadene i samferdselssektoren.....	39
7.2	Kontrakten som verktøy for mer effektiv infrastrukturbygging.....	41
7.3	Halvering av planleggingstiden.....	41
7.4	Drift og vedlikehold av infrastruktur må optimaliseres.....	42
7.5	Videreføre reformarbeidet.....	43
7.6	Fremtidig organisering av etatene.....	43

8.	Nærmere om de ulike transportområdene	45
8.1	Veitransport.....	46
8.2	Jernbane.....	46
8.3	Godsterminaler.....	47
8.4	Bylogistikk.....	47
8.5	Havn, sjø og sjøtransport.....	48
8.6	Ferger.....	48
8.7	Fylkesveiene.....	49
8.8	Kollektivtransporten.....	49
8.9	Luftfart.....	50
9	Grunnlaget for våre prioriteringer	52
9.1	Utgangspunkt.....	53
9.2	Samfunnsøkonomisk nytte av samferdselsinvesteringer.....	53
9.3.	NHOs kriterier for prioritering.....	54
9.4.	Prioriterte områder.....	54
10	Forslag til prioriterte prosjekter	55

Forord

Vi er i starten av et tiår som står i omstillingens tegn. Ambisjonene i vårt *Veikart for fremtidens næringsliv* tilsier at vi må skape minst 250 000 jobber i privat sektor frem mot 2030 for å sikre et bærekraftig velferdssamfunn¹. Vi skal realisere klima- og bærekraftsmål og skape økt eksport.

Veikartet viser at vi har et godt utgangspunkt og store muligheter. I Norge ligger mange av de største industrielle utsiktene i distriktene, mens markedene er i byene eller i utlandet. Folk bor der det finnes arbeid, og bedriftene spiller en viktig rolle i utviklingen av regioner og lokalsamfunn. Gode transportårer har alltid vært viktige forutsetninger for at folk kan bo og arbeide i hele landet.

Et velfungerende samfunn er derfor avhengig av god mobilitet. Det binder landet sammen, det gir gode forbindelser med utlandet, og det skaper attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner. Vi trenger derfor en samferdselspolitikk som legger til rette for dette.

Den siste tiden har vi kjent på verdien av mobilitet. Smitteverntiltak har lagt sterke restriksjoner på folks og bedrifters virksomhet. Det har vært nødvendig for å bekjempe koronapandemien. Når samfunnet åpner opp igjen, vil mobilitetsbehovet øke. En del vil likevel kunne være forandret. Praksisen med hjemmekontor og bruk av digitale møteplasser kan ha satt varige spor på enkelte områder, selv om mye er usikkert – ikke minst når det gjelder reisemønstre.

Transportområdet står også i sentrum for det grønne skiftet. I løpet av tiåret skal transportutslippene halveres. Det setter store krav til en rask bygging av ny infrastruktur, hurtig innføring av lav- og nullutslippsteknologi, i tillegg ta i bruk nye digitale løsninger. Samtidig skal dette gjøres på en måte som sikrer konkurransekraften. Her etterlyser vi mer forpliktende samarbeid mellom næringsliv og myndigheter i form av miljøavtaler og CO2-fond. Det vil bidra til målrettede klimakutt.

Samferdselspolitikk har alltid vært viktig for næringslivet. Våre medlemsbedrifter melder om uløste behov over hele landet. Det er derfor viktig at dette området fortsatt prioriteres, samtidig som vi må tilstrebe gjennomføring med mer effektiv ressursbruk.

En fremtidsrettet infrastruktur som stimulerer til næringsutvikling i hele landet er ett av ti trekk i NHOs Veikart. SamferdselsLøftet utdyper og konkretiserer de politiske løsningene som må på plass de neste årene for at vi skal lykkes med dette.

Jeg vil takke alle medlemsbedriftene som har bidratt med å gi gode innspill og prioriteringer underveis i arbeidet. Det er dere som daglig kjenner på behovene for bedre samferdsel. Dere sitter med smarte løsninger som kan bidra til økt jobbskaping.

Vi ber politikerne om å legge vekt på næringslivets behov og forslag til løsninger i sine prioriteringer. Da kan NTP bli en ambisiøs, langsiktig og realistisk plan for hvordan vi kan skape liv i bygd og by.



Ole Erik Almlid
Administrerende direktør

¹ <https://www.nho.no/tema/neste-trekk/>

Våre hovedanbefalinger



Samferdselspolitikken må ta oss inn i en ny tid

Samfunnet påvirkes av ulike drivkrefter. Flere framskrivinger tyder på at etterspørselen etter transport av folk og gods vil øke. Det handler også om å realisere politiske ambisjoner om å legge til rette for virksomhet og bosetting i hele landet, og sikre at vi har gode eksportveier til utlandet.

Samtidig vil samferdselsområdet i økende grad være preget av grønn omstilling til lav- og nullutslippsløsninger for å møte kravene om en mer klimavennlig fremtid. Innen 2030 skal transportutslippene halveres. Videre vil digitalisering og bruk av ny teknologi få stor betydning for både

transportformer og transport behov. Disse endringene utvider også infrastrukturområdet til også å omfatte tilgang på effektiv energi- og digital infrastruktur, samt tiltak som sikrer at nye løsninger innføres raskt.

Koronapandemien har vist at kravene til mobilitet kan endre seg og ny teknologi kan skyte fart. Det er stor usikkerhet knyttet til hvordan den nye normalen blir, men prosjektene bør i større grad stresstestes mot virkninger av ny teknologi. Det blir både viktig å unngå feilinvesteringer og underinvesteringer.



En nøkkel til jobbskaping og næringsutvikling

Samferdselsinvesteringer danner grunnlag for investeringsbeslutninger i bedriftene og lokalisering av ny industri og næringsvirksomhet. Det styrker attraktiviteten til byer og lokalsamfunn i hele landet. Samtidig kan samferdselsområdet i seg selv i større grad bli en motor for å skape ny næringsvirksomhet og støtte opp under nye eksport-

muligheter. For å lykkes må rammene til forskning og innovasjon trappes opp og det offentlige må i større grad opptre som krevende kunder som etterspør innovative løsninger i anskaffelsene. Det er også avgjørende at transportområdet harmoniseres med den utviklingen som skjer i EU slik at vi trykker næringslivets behov og konkurransevne.



Realisere ambisjoner innenfor krevende økonomiske rammer

Det økonomiske handlingsrommet tilsier at vi ikke kan forvente en veksttakt i samferdselsinvesteringene fremover tilsvarende det som har vært gjeldende de siste årene. Likevel forventer vi at ambisjonsnivået for effektiv og sømløs mobilitet på et minimum videreføres med det som gjelder for inneværende NTP (2018-2029). Bedriftene melder fortsatt om uløste behov og flaskehalsen som bremser potensialet for verdiskaping. Disse må løses med mer effektiv ressursbruk og moderat bruk av bompenger.

Det er viktig at NTP er realistisk og følges opp med konkrete tiltak og bevilgninger i de årlige budsjettene, samtidig som det legges til rette for et mer rettferdig og bærekraftig bompengesystem. Det må legges til rette for helhetlige løsninger som ser ulike transportformer i sammenheng: Gods, sjø, luft og kollektivtransport. Det gjelder også forholdet mellom infrastrukturutvikling, arealbruk og annen offentlig infrastruktur.



Mer igjen for ressursinnsatsen

For å realisere ambisjonene bør det identifiseres og gjennomføres en rekke grep som sikrer at vi får mer igjen for ressursinnsatsen på samferdselsområdet. Det handler om tydeligere styringskrav, organisatoriske grep, etterspørsel etter mer innovasjon i offentlige anskaffelser og bruk av ny teknologi på nye områder som gir kostnadsbesparelser. Like viktig blir det å signalisere en klar ambisjon om å halvere planleggingstiden og presentere tiltak som bidrar til slike tidsbesparelser.

Utvikling av et mangfoldig leverandørmarked for bygging og drift av infrastruktur, samt andre transporttjenester vil gi kostnadsbesparelser på lang sikt fordi det sikrer god konkurranse om oppdragene og bidrar til jobbskaping. Samtidig er det god ressursutnyttelse å trappe opp vedlikeholdsinnsetningen slik at en unngår dårlig forvaltning av infrastrukturkapitalen. Det påbegynte reformarbeidet i samferdselssektoren må videreføres og særlig må erfaringene fra Nye Veier gjøres gjeldende for øvrige byggherrer innenfor samferdselsområdet.



Tøffe prioriteringer er nødvendig

Næringslivets transportbehov må vektlegges i prioriteringen av prosjekter i NTP. Infrastrukturen skal bidra til å skape nye arbeidsplasser og økt verdiskaping. God og effektiv mobilitet er et sentralt trekk ved et attraktivt og vel fungerende samfunn og forutsetning for et konkurranse-dyktig næringsliv. Likevel blir det nødvendig med tøffe prioriteringer.

Prosjekter som bidrar til utvikling av regionale, nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og gods-transport bør prioriteres. Det gjelder også prosjekter som sikrer utvikling av byområder/store bo- og arbeids-

markedsregioner og prosjekter som utløser teknologiske muligheter som lar seg skalere videre.

Samfunnsøkonomisk bør være et førende prioriteringskriterium, men ikke utelukkende basere seg på dette. Til det er kost/nytte vurderingene beheftet med svakheter som krever at metodikken videreutvikles for å ta bedre hensyn til reelle forhold som produktivitet, verdiskaping og klima. Vi har konsentrert oss om konkrete prioriteringer for første seksårs periode. For siste seksårs periode har vi foreslått korridorer/områder som det bør satses videre på og som løser de største utfordringene.

1

Verdien av god mobilitet



Veksttakten i norsk økonomi forventes å bli lavere i årene fremover. Slik var det også før koronakrisen. Behovet for økt jobb- og verdiskaping for å kunne opprettholde velferden var tydelig, og koronakrisen har forsterket dette behovet. En vellykket omstilling krever at det stimuleres til bærekraftig vekst og jobbskaping i hele landet. Folk bor der det finnes arbeid, og bedriftene spiller en viktig rolle i utviklingen av regioner og lokalsamfunn.

Et velfungerende samfunn er avhengig av god mobilitet som skaper attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner, som binder landet sammen og som gir gode forbindelser med utlandet. Folk skal til og fra jobb, og varer og tjenester skal ut i markedet – raskt, trygt og effektivt. For verdiskapende regioner i hele landet er det avgjørende å utvikle moderne infrastruktur som bidrar til god flyt av varer, tjenester og reisende.

Transportområdets rolle i omstillingen mot grønnere og mer digitale løsninger vil være betinget av teknologiutviklingen, men også av tilgjengelig infrastruktur og hvordan rammevilkårene understøtter innføring av ny teknologi. Fremover vil digitalisering og utvikling av enda bedre digital infrastruktur redusere avstandsure og knytte folk, bedrifter og regioner tettere sammen. Koronakrisen har gitt oss gode eksempler på hvordan digitale løsninger bidrar nettopp til dette. Samtidig er det fortsatt mange uløste behov når det gjelder å løse kjøproblemer i byområder og å skape forutsigbare og effektive transportkorridorer mellom landsdeler og ut av landet. Ny teknologi vil ikke løse alle disse utfordringene.

Tilgjengelig digital infrastruktur (energi, lading, 5G og så videre) er drivkrefter som kan påvirke det langsiktige infrastrukturbehovet, og de er en forutsetning for å gjennomføre det grønne skiftet og fase inn ny teknologi i transportsektoren. Der denne infrastrukturen ikke tilbys på kommersielle vilkår, vil det kreve økt offentlig innsats å legge til rette for det. Samtidig vil infrastruktur og teknologi påvirke hvordan vi forflytter oss, og hvilke transporttjenester som etterspørres. På enkelte områder vil nye krav og nye teknologi også kunne innebære et redusert transportbehov.

Fremover må all vare- og persontransport bevege seg mot å ha null- eller lavutslipp. Samfunnets innsats for å legge til rette for infrastruktur og andre ordninger som raskt faser inn ny teknologi og lav- og nullutslippsløsninger, er avgjørende for å lykkes med dette. I tillegg kan krisen som verden nå står i som følge av koronapandemien, føre til et raskere teknologisk skifte og endret transportetterspørsel. Hvordan alt dette vil påvirke næringslivets transportbehov,

er fortsatt svært usikkert. Her er det forhold som kan trekke i begge retninger.

Arealbruk og infrastrukturutvikling legger føringer for by- og stedsutvikling, næringsutvikling, boligbygging og transportmønstre. For at et vekstgrunnlag skal kunne utløses lokalt, er det ofte avgjørende at regionale fortrinn utnyttes. Stat og kommuner må derfor vektlegge verdi- og jobbskaping i sine beslutningsprosesser og ha forståelse for at tempoet er avgjørende. Den nye nasjonale transportplanen (NTP) må være en plan for også arealbruk og næringsutvikling, der infrastrukturinvesteringer og arealplanlegging for boligutvikling og næringsutvikling må samordnes.

Fremover må Norge legge til rette for å bevare og skape nye private, lønnsomme arbeidsplasser. I samferdselspolitikken har det tradisjonelt blitt prioritert å løse flaskehals, bygge transportårer og gi økt fremkommelighet. Dette blir viktig også fremover. Samtidig må samferdselspolitikken, som all annen politikk, sørge for at verdiskaping og arbeidsplasser kommer raskt på plass. Digitalisering og det grønne skiftet gir store muligheter for næringsutvikling fremover, og det er viktig at samferdselspolitikken bygger opp under dette.

NHO mener:

- Et velfungerende samfunn er avhengig av god mobilitet som skaper attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner, som binder landet sammen og som gir gode forbindelser med utlandet. God samferdsel er derfor avgjørende for å skape liv i bygd og by.
- Tilgjengelig infrastruktur (energi, lading, 5G, og så videre.) er en forutsetning for å gjennomføre det grønne skiftet og fase inn ny teknologi i transportsektoren.
- NTP må være en plan for også arealbruk og næringsutvikling, der infrastrukturinvesteringer og arealplanlegging for boligutvikling og næringsutvikling må samordnes.
- Samferdselspolitikken må sørge for at verdiskaping og arbeidsplasser blir realisert. Digitalisering og det grønne skiftet gir store muligheter for næringsutvikling fremover, og det er viktig at samferdselspolitikken bygger opp under dette.

2

Fremtidig etterspørsel etter transport



Anslag om fremtidig etterspørsel etter transport er en viktig del av beslutningsgrunnlaget når transportpolitikken skal utformes. Effektiv transport spiller en nøkkelrolle i ethvert modernesamfunn. Globalisering, økt handel og befolkningsvekst har gjennom århundrene frem til i dag ført til en jevnt voksende etterspørsel etter transporttjenester. Det er utarbeidet flere analyser knyttet til utviklingstrekk og fremskrivinger av transportomfanget frem mot 2050. Analysene peker i retning av økt etterspørsel etter persontransport og godstransport. Det har blant annet sammenheng med forventningene om fortsatt økt befolkningsvekst og økonomisk vekst.

Ettersom utviklingen av transportsektoren vil bli preget av både grønn omstilling og digitalisering, er det større usikkerhet enn tidligere om hvor sterk veksten vil bli, og hvilken form den vil ta. Dette blir nærmere utdypet i kapittel 3 og kapittel 4. Koronapandemien har også bidratt til usikkerhet om hvordan etterspørselen etter transporttjenester vil utvikle seg fremover. Derfor er det krevende å fastslå hvordan den fremtidige etterspørselen vil se ut.

Klimautfordringene vil påvirke transportsektoren sterkt i årene som kommer. I dag står sektoren for en knapp tredjedel av klimagassutslippene. Myndighetene har ambisjoner om å kutte utslippene i transportsektoren med 50 prosent innen 2030. Det er avgjørende å finne løsninger som gir reduserte utslipp fra transportsektoren, og som samtidig dekker transportbehovet for folk og bedrifter. Å ta i bruk nye lav- og nullutslippsløsninger vil stille store krav til teknologiutvikling og tilrettelegging.

Den generelle teknologiutviklingen og digitaliseringen særskilt vil også påvirke samferdselssektoren. Stadig nye løsninger og muligheter blir lansert, og disse vil være med på å endre hvordan vi velger å reise i fremtiden, og bidra til at nye transportformer vokser frem. Samferdselspolitikken må fange opp og bygge opp under denne utviklingen.

Norge er et land med store avstander, der mye av vareproduksjonen skjer i distriktene. Norske bedrifter er avhengig av handel med andre land, og omfanget av import og eksport av varer vil derfor være avhengig av god mobilitet. En driver for samferdselsutviklingen vil derfor også være de politiske ambisjonene om å legge til rette for virksomhet og bosetting i hele landet og å støtte viktige eksportveier til utlandet.

Koronaens betydning for fremtidige samferdsels-prioriteringer

Verden opplever ulike typer sjokk med ujevne mellomrom, og disse kan gi varige forandringer, også i etterspørselen etter samferdselstjenester. Koronaen har påvirket folks mobilitet. Flere smitteverntiltak, blant annet reiserestriksjoner og anbefalinger om hjemmekontor, har ført til at antallet som bruker blant annet kollektivtransport og fly, har falt dramatisk. Det store spørsmålet er hvordan reisevanene våre vil bli etter krisen.

Folk har jobbet hjemmefra i ulike former i mange tiår. Likevel kan det hevdes at anbefalingene om hjemmekontor i mars 2020 representerte noe grunnleggende nytt. Norge ligger helt i tet blant industrilandene når det gjelder andelen jobber som kan gjøres hjemmefra. I en internasjonal sammenligning har forskere ved National Bureau of Economic Research² anslått at vel 40 prosent av jobbene i Norge kan gjøres hjemmefra. Vi har en relativt høy bredbåndsandel, med vel 40 abonnementer per 100 innbyggere, noe som er ti flere enn gjennomsnittet i OECD.

Høsten 2020 undersøkte Urbanet Analyse hvordan pandemien kunne påvirke fremtidige reiser på tog³. Studien anslår en langsiktig nedgang i togreiser på Østlandet på inntil 29 prosent. En annen analyse fra samme selskap viser at kollektivtransport på lang sikt kan miste mellom 13 og 17 prosent av passasjerene som følge av endrede reisevaner og svekkede konkurranseflater for kollektivtransporten⁴.

² https://www.nber.org/system/files/working_papers/w26948/w26948.pdf

³ <https://www.urbanet.no/publikasjoner/i-kjolvannet-av-korona>

⁴ <https://www.urbanet.no/publikasjoner/endrede-reisevaner-som-folge-av-koronaviruset>



Det er stor usikkerhet knyttet til denne typen analyser. Når myndighetene opphever de restriksjoner vi har i dag, vil passasjerenes smittetryk være med å påvirke hvor raskt vi eventuelt kommer tilbake til normale reisemønstre. En aktiv politikk som sørger for at folk kan bruke kollektivtransport uten å oppleve trengsel, blant annet gjennom et forsterket kollektivtilbud, kan bidra til at vi kommer raskere tilbake til slik situasjonen var før koronaen.

Samtidig vil fortsatt bruk av hjemmekontor påvirke mobilitetsbehovet. En rekke spørreundersøkelser kan tyde på at hjemmekontor og fjernjobbing vil bli mer vanlig i en normalsituasjon enn det var før koronapandemien. Mens noen oppgaver, for eksempel konsentrasjonsarbeid, egner seg godt for hjemmearbeid, er andre det andre oppgaver som trolig er mindre egnet, for eksempel kreativt arbeid og utviklingsarbeid

Når det gjelder jobbreiser, vil vi sannsynligvis heller ikke komme tilbake til situasjonen vi var i før mars 2020. År-

saken er at de potensielle gevinstene og besparelsene ved en mer fleksibel bruk av hjemmekontor og økt bruk av digitale møte- og samhandlingsløsninger er så store. Selv om mye vil normaliseres, vil digitale møteplasser fremstå som et effektivt verktøy som vil kunne erstatte mange fysiske jobbreiser – både i forbindelse med bedriftsinterne forhold og oppfølging av etablerte kunderelasjoner.

Økt hjemmearbeid kan bidra til å forskyve transportetterspørselen, der nærområdene vil kunne merke økt etterspørsel etter transporttjenester. På lengre sikt kan hjemmearbeid påvirke bosettingsmønsteret, men her vil det også være andre preferanser ved bokvalitet som spiller inn (for eksempel boligpriser, tilgjengelighet til kultur- og tjenestetilbud, og tetthet versus spredtbygd som et gode). Det er ikke gitt at økt fjernjobbing alene er omfattende nok til å snu sentraliseringstendensene og folks preferanser.

Ved planlegging av fremtidens samferdsel er det nødvendig å ta høyde for hvordan endringer som disse kan påvirke

etterspørselen etter samferdselsløsninger. NHO støtter derfor forslaget til ekspertutvalget som står bak rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet⁵» som handler om at prosjekter i NTP må stresstestes for å identifisere om den samfunnsøkonomisk nytte som ligger inne i de enkelte prosjekter, er sårbar for teknologiske endringer. Det kan være at stresstesting også bør omfatte problemstillinger som hvordan det digitale skiftet som kommer som følge av koronapandemien, kan påvirke prosjekter i NTP. En slik stresstesting må imidlertid ikke øke planleggingstiden for prosjekter som skal gjennomføres.

NHO mener:

- Forventet befolkningsvekst og økonomisk vekst tilsier at transportbehovet vil øke også i tiden fremover. I tillegg vil politiske ambisjoner om å legge til rette for virksomhet og bosetting i hele landet, og å støtte opp under viktige eksportveier til utlandet, gi viktige føringer for utviklingen.
- Grønn omstilling og økt digitalisering vil prege utviklingen i transportsektoren fremover. Det skaper større usikkerhet enn tidligere om hvor sterk veksten vil bli, og hvilken form den vil ta.
- De langsiktige effektene av koronapandemien vil antakelig være økt bruk av hjemmekontor og digitale møteplasser, som isolert sett reduserer antallet jobbreiser. For øvrig er mye usikkerhet når det gjelder endrede reisevaner og -preferanser i kjølvannet av pandemien.
- Samferdselsinvesteringer bør stresstestes for å identifisere om den samfunnsøkonomiske nytten for enkeltprosjekter er sårbar for teknologiske endringer som kan gi endrede reisevaner og transportbehov.

⁵ https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf

3

Grønt transportskifte



3.1 Transportsektoren står i sentrum for det grønne skiftet

Transportsektoren er den største kilden til utslipp av klimagasser i Norge og står samlet for rundt 30 prosent av de nasjonale klimagassutslippene. Næringstransporten står for to tredjedeler av disse utslippene, det vil si varebiler, lastebiler, busser, anleggsmaskiner, landbruksmaskiner, skip og fly. Samtidig er transportsektoren regnet som en av de vanskeligste sektorene å avkarbonisere. Transport er energikrevende og utføres av mange millioner små og store mobile transportenheter. Disse opereres av nesten like mange ulike eiere.

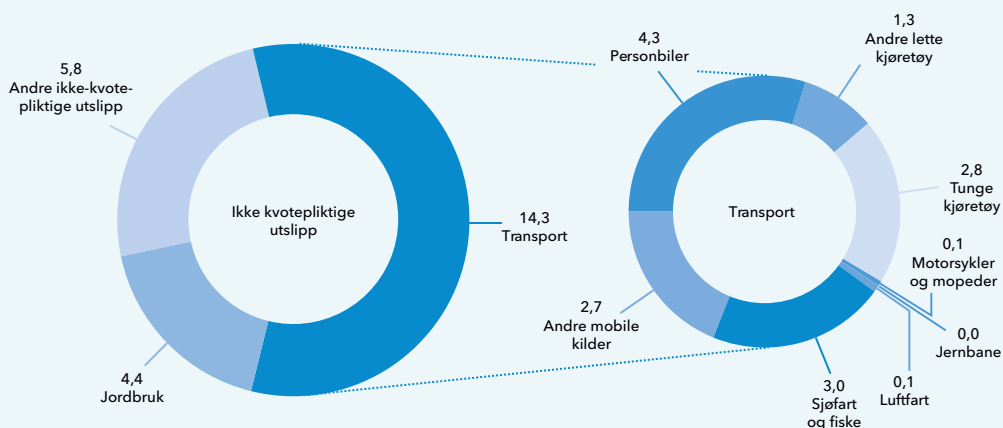
Norge har påtatt seg en rolle som foregangsland innenfor elektrifisering av transportsektoren på mange områder.

- I 2020 var mer enn 50 prosent av nybilsalget i Norge elbiler, takket være rause fritak for avgifter, utbygging av ladeinfrastruktur og andre elbilfordeler.⁶ Den tilsvarende elbilandelen av nybilsalget i bilproduserende land som Tyskland og Frankrike lå på 6–8 prosent, og globalt lå elbilandelen på 2,5 prosent, ifølge det Internasjonale energibyråets rapport «World Energy Outlook 2020»⁷.
- Norge er også langt fremme når det gjelder bruk av elektriske varebiler, bybusser og lette lastebiler til bydistribusjon, selv om vi ikke er i nærheten av de markedsandelene som er oppnådd for personbiler.

Foreløpig er det begrensninger i tilgjengelig kommersiell og moden teknologi i næringstransporten. Enovas nullutslippsfond er en samling støttetilbud som skal kutte utslipp på dette transportområdet gjennom å gi en effektiv utrulling av nullutslippsløsninger.

- Norge var tidlig ute med klimaløsninger i sjøfarten og maritim sektor. På begynnelsen av 2000-tallet startet overgangen fra marin diesel til LNG-drift på ferger og fartøy, og de siste årene har vi sett en storstilt utrulling av elektriske ferger på en rekke samband. Den første elektriske ferger, Ampere, ble sjøsatt i 2015, og nå ligger det an til at Norge vil ha 70 elektriske ferger i drift innen 2022. I dag ser man også at ammoniakk testes ut som drivstoff i maritim sektor.
- Innsatsen innenfor elektrifisering av transportsektoren har begynt å vise seg i utslippsregnskapet. Tall fra SSB viser at klimagassutslippet fra veitrafikk ble redusert med 8 prosent i 2019 sammenlignet med 2018.⁸ Nedgangen skyldtes i stor grad at salget av bensin og autodiesel gikk ned, samtidig som andelen biodrivstoff i drivstoffblandingen økte. Omsetningskravet for biodrivstoff førte til at det ble brukt 606 millioner liter flytende biodrivstoff i Norge i 2019, og det utgjør omtrent 15 prosent av alt flytende drivstoff til veitransport.⁹
- I tillegg er det flere initiativer på gang når det gjelder utviklingen av utslippsfrie byggeplasser og havner og testing og pilotering av nullutslippsløsninger i mange andre transportsegmenter.

Transporten sin del av de ikke kvotepliktige utslippene



Kilder: SSB og Miljødirektoratet

⁶ I statsbudsjettet for 2021 er elbilsatsingen i Norge anslått å koste 19,2 milliarder kroner i tapte avgiftsinntekter i 2020.

⁷ <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2020>

⁸ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn>

⁹ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2020/mai-2020/flytende-biodrivstoff-okte-med-20-prosent-i-fjor/>

Innen 2025 skal...



100 %

av alle nye bybusser
være nullutslippsbusser



100 %

av alt nysalg av personbiler
og lette varebiler være
nullutslippskjøretøy



Innen 2030 skal...



100 %

av nye tyngre varebiler
være nullutslippskjøretøy



75 %

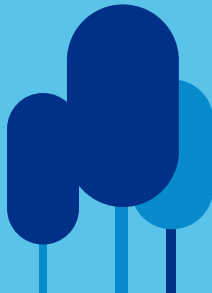
av nye langdistansebusser
være nullutslippskjøretøy



50 %

av nye lastebiler være
nullutslippskjøretøy

... varedistribusjonen
i de største by-
sentrene ha tilnærmet
null utslipp.



Innen 2030 skal...



30 %

av luftfartens drivstoff
være bærekraftig drivstoff



100 %

av alle nye riksveg-
ferger benytte lav- eller
nullutslippsløsninger



40 %

av alle skip i nærskipfat
bruke biodrivstoff eller være
null- og lavutslippsfatøy





Selv om vi er godt i gang på noen områder, er det fortsatt veldig langt igjen til vi er i mål med et grønt skifte i transportsektoren. Næringstransporten er lengst unna målet. Norske myndigheter har som ambisjon å kutte utslippene i transportsektoren med 50 prosent innen 2030.¹⁰ I Nasjonal transportplan 2018–2029 la Stortinget til grunn følgende ambisiøse miljømål for utviklingen i Norge innen 2030:

- Alle nye personbiler og lette varebiler skal ha null utslipp i 2025.
- Nye bybusser skal ha null utslipp eller bruke biogass i 2025.
- Innen 2030 skal alle nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler ha null utslipp.
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentrene være tilnærmet nullutslipp.
- 40 prosent av alle skip i nærskipfart skal bruke biodrivstoff eller være null- og lavutslippsfartøy.
- Luftfarten skal bruke 30 prosent bærekraftig biodrivstoff.
- Alle nye riksveiferges skal benytte lav- eller nullutslippsløsninger.

Målene som er gjengitt ovenfor, er svært ambisiøse, og de vil bli både dyre og krevende å innfri.¹¹ I segmentet for personbiler, bybusser og andre lettere kjøretøy er vi i rute

og målet innenfor rekkevidde. For mer tyngre kjøretøy er teknologien er umoden. I regjeringens klimaplan for 2030 løftes opptrapping av CO₂-avgiften som et hovedvirkemiddel.¹² Det blir imidlertid understreket at det er behov for andre støttende virkemidler for å nå målet.

I klimaplanen legges det opp til en foreløpig ambisjon om å kutte utslippene i 2030 med 45 prosent samlet sammenlignet med 1990. EU har imidlertid varslet at de vil skjerpe klimamålet til 55 prosent utslippskutt sammenlignet med 1990-nivået.¹³ Norge har sluttet seg til EUs klimarammeverk og har dermed forpliktet seg til å gjennomføre klimaforpliktelsen for 2030 sammen med EU. Transportutslippene er hovedsakelig i ikke-kvotepiktig sektor, der behovet for nasjonale tiltak mer fremtredende enn i kvotepiktig sektor, ettersom kvotesystemet gir en mer fleksibel ramme.

Til forskjell fra EU, som har store utslipp å kutte i byggsektoren og elektrisitetsproduksjonen (kull og gass), utgjør transportsektoren i Norge en relativt sett større utslippskilde i ikke-kvotepiktig sektor. Det har sammenheng med at norsk kraftproduksjon allerede er basert på fornybar energi. Norge anslår derfor at potensialet for nedgang i transportutslippene er større enn det EU gjør; deres estimat er på om lag 20 prosent i perioden 2015–2030.

¹⁰ <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/forurensning/innsiktsartikler-forurensning/miljovennlig-transport/id2076774/>

¹¹ <https://www.toi.no/forskningsomrader/transportteknologi-og-miljo/dyrt-og-krevende-men-mulig-a-na-nullutslippsmalene-article36025-1301.html>

<https://www.iea.org/reports/trucks-and-buses>

<https://www.iea.org/reports/energy-technology-perspectives-2020>

¹² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-13-20202021/id2827405/>

¹³ https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/2030_ctp_en

3.2 Mer målrettede virkemidler er nødvendig

En vellykket grønn omstilling av transportsektoren krever at vi evner å kutte utslipp i høyt tempo, samtidig som vi utvikler de jobb- og verdiskapingsmulighetene som omstillingen gir. På mange områder vil innfasingen av nye løsninger være prisgitt internasjonal teknologiutvikling, samt rammevilkår som sørger for at mer umoden teknologi skaleres inn i markedet på et tidlig tidspunkt. På enkelte områder har vi imidlertid fortrinn og kompetanse til å utvikle nye forretningsområder og sørge for industrielle løft, som følge av økt etterspørsel etter nye løsninger både hjemme og ute.

Her bør vi la oss inspirere av land som for eksempel Danmark, som kombinerer ambisiøse klimamål med ambisiøse jobb- og verdiskapingsmål. Den danske regjeringen har etablert sterke partnerskap med representanter på tvers av hele næringslivet for å sikre tilpasning, retning og fremgang i grønne prioriteringer. Myndighetene har delegert ansvar til næringslivet, som har identifisert relevante tiltak og prioriteringer og definert behov for politikk og støtte.

Nedenfor følger det noen forslag til hvordan klimagassreduksjoner kan innrettes med utgangspunkt i partnerskap mellom myndighetene og næringslivet.

CO2-fond for næringslivets transport

For å realisere de ambisiøse klima- og teknologimålene for transportsektoren frem mot 2030 mener NHO at det er behov for langt mer kraftfulle tiltak og virkemidler som kan stimulere til et nødvendig teknologiskifte i alle deler av næringstransporten. Investeringskostnadene for utslippsfrie fremkomstmidler innenfor næringstransporten er i dag vesentlig høyere enn tradisjonelle løsninger med forbrenningsmotor. På mange områder, f.eks. tyngre lastebiler, er det svært begrenset med tilgjengelige modeller i serieproduksjon. Skreddersøm og pilotprosjekter dominerer i de fleste segmenter, med enkelte unntak. Lavutslippsløsninger som biogass og biodrivstoff er mer modent og mulig å ta i bruk, men det er barrierer knyttet til pris og tilgjengelighet og manglende infrastruktur.

Næringslivet er allerede fritatt for moms og engangsavgift på kjøretøy og materiell, så elbilsatsingen med avgiftsfordeler og -fritak kan ikke kopieres til tyngre kjøretøy. Gradvis økning av CO2-avgiften på fossilt drivstoff vil bidra i riktig retning. Det samme vil Nullutslippsfondet til

Enova. Men dette er ikke nok til å drive omstillingen i det omfanget og tempoet som trengs. Det er behov for en pakke av virkemidler hvor man ser reguleringer, avgiftspolitik, insentiver, støtteordninger og krav i offentlige anbud i en sammenheng, og hvor hensynet til verdiskaping, arbeidsplasser og konkurransekraft vektlegges.

NHO sammen med en rekke andre næringsorganisasjoner har derfor tatt initiativ til å etablere et CO2-fond for næringslivets transport. Det er tenkt at fondet skal etableres med utgangspunkt i en miljøavtale mellom staten og næringsorganisasjonene (etter mønster av NOx-avtalen). I denne avtalen skal medlemsbedriftene forplikte seg til konkrete utslippsreduksjoner i næringstransporten mot at staten gir bedriftene et midlertidig fritak for CO2-avgiften på drivstoff i avtaleperioden. I stedet for CO2-avgift skal bedriftene betale en medlemsavgift til fondet. Dette vil understøtte den skisserte opptrappingen av CO2-avgifter i regjeringens klimaplan. Inntektene skal brukes til å oppfylle utslippsforpliktelsen i fondets miljøavtale, gjennom å gi støtte til investeringer i klimavennlige transportløsninger i medlemsbedriftene.

På samme måte som elbilene har inntatt det norske markedet ved hjelp av kraftige økonomiske insentiver og fordeler, trengs det nye kraftfulle virkemidler for å få et grønt skifte i næringstransporten. Fordelene med modellen for CO2-fondet er blant annet at

- den forplikter næringslivet til å redusere utslipp
- den mobiliserer bedriftene
- den gir større handlingsrom
- den får fart i utrulling av klimavennlige transportløsninger
- den styrker bedriftenes konkurransekraft
- den gir flere private arbeidsplasser

Dialogen med myndighetene om å etablere en miljøavtale med CO2-fond har så langt ikke ført oss helt i mål. Men vi er kommet et steg videre, i og med at regjeringen sommeren 2020 ga Enova i oppdrag å opprette et nullutslippsfond for næringstransport. Dette er positivt, men det vil ikke være et tilstrekkelig kraftfullt virkemiddel.

Grønt landtransportprogram

Den landbaserte næringstransporten er organisert i ulike bransjeforeninger og kjennetegnes av et stort antall mobile enheter og spredt eierskap. For å få til en reell grønn omstilling av den landbaserte næringstransporten mener NHO det er behov for en bredere mobilisering og kunnskapsdeling på tvers av bransjene, samt en mer systematisk dialog med myndighetene om utvikling av løsninger. Sammen

med en rekke andre næringsorganisasjoner har NHO derfor tatt initiativ til å etablere Grønt landtransportprogram etter inspirasjon av «Grønt skipsfartsprogram». Programmet ble igangsatt i 2020 med støtte fra Klima- og miljødepartementet.

Hovedformålet med landtransportprogrammet skal være å bidra til å realisere teknologimålene som er vedtatt i NTP, og myndighetenes mål om å halvere klimautslippene fra transportsektoren innen 2030. Programmet skal være en god arena for samhandling mellom næringsorganisasjonene, bedriftene og myndighetene. Grønt landtransportprogram har som konkrete mål

- å samle verdikjeden: transportkjøpere, transportleverandører, kjøretøyleverandører, energileverandører, leverandører av teknologi og tjenester, finansieringsinstitusjoner og offentlige myndigheter
- å dele kunnskap, analyser og empiri om teknologivalg og -muligheter for å redusere usikkerhet rundt transportselskapers investeringer i ny teknologi og utslippsreducerende tiltak
- å utvikle verktøy som gir den enkelte bedre grunnlag for å etterspørre og vurdere hvilke løsninger som er best
- å motivere flere til å gjennomføre grønne valg, blant annet bidra aktivt i piloter for å oppnå raskere markedsintroduksjon av ny teknologi og infrastruktur
- å bistå myndighetene med å utarbeide rammebetingelser som bidrar til det grønne skiftet i næringslivets transporter og at utslippene reduseres på en samfunnsøkonomisk effektiv måte
- å skape grobunn for nye næringer og verdiskaping i grensesnittet mellom transportsektoren og energisystemer

Krevende kunder som setter klimakrav i sine innkjøp

Både offentlige og private transportkjøpere kan påvirke utviklingen ved å sette klimakrav i innkjøpene sine. Offentlige anskaffelser har på mange områder et særlig stort potensial, fordi det offentlige også har ansvar for infrastrukturen som skal bygges. I 2020 gjorde stat, fylkeskommuner og kommuner innkjøp for nær 600 milliarder kroner. Det er både samfunnsnyttig og langsiktig å bruke en større del av disse milliardene til å etterspørre morgendagens bærekraftige mobilitetsløsninger.

For at potensialet i offentlige anskaffelser skal kunne utnyttes i jakten på fremtidens løsninger, må stat og kommune

opptre som krevende kunder som utfordrer næringslivet og legger til rette for at

- det etterspørres på en ny og mer behovsorientert måte enn ved tradisjonelle anskaffelser
- det stilles tydelige krav kombinert med involverende prosesser i forkant av de formelle anbudsprosessene
- det søkes etter innovasjon og utvikling som gir grunnlag for å skalere opp nye løsninger og øke utbredelsen av dem

Slike anskaffelser vil bidra til at bedrifter på leverandørsiden som tilbyr ny teknologi, nye forretningsmodeller og nye løsninger, får innpass i det offentlige markedet. Det vil også gi bedre muligheter for oppstartsbedrifter og andre mindre bedrifter. I sum vil dette gi positive ringvirkninger ved at det blir satt nye og ønskede markedsstandarder. Det vil også bidra til næringsutvikling og senere oppskalering av løsninger – også utenlands.

Nasjonalt program for leverandørutvikling (LUP) ble etablert i 2010 av KS og NHO for å mobilisere og bistå krevende kunder som ønsker å drive frem den markedsendringen som innovative anskaffelser kan skape. Mange innovative og grønne anskaffelsesprosjekter har fått bistand fra Leverandørutviklingsprogrammet, blant annet utslippsfrie byggeplasser i Oslo og utslippsfrie hurtigbåter i Trøndelag. Innsatsen rundt programmet kan med fordel styrkes.

Bærekraftig biodrivstoff

En grønn omstilling av transportsektoren vil kreve at et bredt sett av null- og lavutslippsløsninger blir faset inn. Batteriteknologi vil antakelig være mest anvendelig i de lette kjøretøyene og i områder med forutsigbar ladeinfrastruktur og mindre avstander (for eksempel varebiler, bybusser, ferger og anleggsmaskiner). Det vil også kunne brukes i en hybridløsning i kombinasjon med en annen energibærer. I de tyngre segmentene av næringstransporten er det sannsynligvis hydrogen, ammoniakk og biodrivstoff som vil være mest anvendelig (for eksempel tungtransport og skipsfart).

Næringslivet etterspør tiltak og virkemidler som på en troverdig måte kan virkeliggjøre en overgang til utslippsfrie løsninger. Satsingen på biodrivstoff har bidratt positivt i riktig retning. Det er imidlertid usikkert om denne vil trappes opp, fordi det er begrenset tilgang på bærekraftig biodrivstoff, samtidig som den globale etterspørselen er sterkt økende.

Den gjeldende biodrivstoffpolitikken, som innebærer gradvis økning i omsetningskravet kombinert med full veibruksavgift, har som konsekvens at tilgjengelig bærekraftig

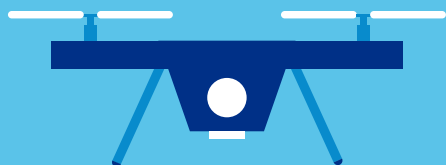
biodrivstoff fordeles tynt utover lette og tunge kjøretøy, i stedet for å rettes inn mot de tyngste delene av næringstransporten. Tunge kjøretøy har ikke andre alternativer, men lette kjøretøy er derimot på full fart over til elektrisitet. Flytrafikken, nærskipfarten og tungtransporten er de langsiktige brukerne av biodrivstoff og bør sikres tilgang gjennom gode rammebetingelser. Med dagens politikk er prisdifferansen mellom biodrivstoff og fossilt drivstoff på fem–sju kroner per liter. Dette fører til at dagens omsetningskrav i praksis er et tak for bruk av klimavennlige løsninger, istedenfor et gulv for de virksomhetene som har større klimaambisjoner.

NHO mener:

- For å innfri klimaambisjonene om 50 prosent utslippskutt i transportsektoren, er det behov for mer målrettede virkemidler som sikrer raske utslippskutt og som styrker jobb- og verdiskapingen.
- Start forhandlingene mellom næringsorganisasjonene og myndighetene om å etablere et kraftfullt CO2-fond for å rulle ut lav- og nullutslippsløsninger i næringstransporten.
- Grønt landtransportprogram må skaleres opp, slik at det blir et sterkt partnerskap og en god arena mellom næringsorganisasjonene, bedriftene og myndighetene for å mobilisere til utslippskutt.
- Grønt skipsfartsprogram bør videreføres.
- Offentlige transportinnkjøpere må opptre som krevende kunder og sette tydelige klimakrav i sine innkjøp. Private innkjøpere bør også la seg inspirere av dette. Innsatsen rundt Leverandørutviklingsprogrammet kan med fordel styrkes for å understøtte en slik utvikling.
- Næringstransporten må sikres god tilgang til høyinnblandet bærekraftig biodrivstoff til en konkurransedyktig pris.

4

Digitale trender påvirker hele transportsektoren



Digitalisering og utvikling av nye teknologier griper inn i alle deler av samferdselssektoren. Nye digitale plattformer og autonome styringssystemer driver frem nye kjøretøykonsepter. Dette fører til endringer i kundeinteraksjonen og i mobilitetsbehovet innenfor vare- og persontransporten.

En rapport om digitalisering og morgendagens mobilitet som Thema Consulting har utarbeidet på oppdrag fra NHO, viser at digitalisering vil kunne påvirke hvordan vi planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder infrastrukturen.¹⁴ Digitalisering vil også kunne bidra til mer effektiv styring av trafikken, uavhengig av sektor. Vi kan få et mer intrigert transportsystem som sørger for å utnytte de ulike sektorenes fortinn, slik at transporten skjer så sømløst som mulig. De politiske prioriteringene vil også kunne bli påvirket av dette.

Digitaliseringen av transportsektoren vil generere store mengder data. Dette skjer allerede i dag, men mengden vil øke når de nye smarte transportløsningene rulles ut. Den norske befolkningen er god på å ta i bruk ny teknologi, og Norge er relativt tidlig ute med å prøve ut autonome kjøretøy. Det er flere faktorer som samlet kan gi Norge et fortrinn innenfor smart transportteknologi, med tilhørende forretningsmuligheter. Se nærmere omtale i kapittel 5.

4.1 Konsekvenser av økt digitalisering i transportsektoren

Endrede mobilitetsbehov

Vi ser en tydelig effekt av koronapandemien i form av endrede mobilitetsbehov, blant annet som en følge av at forretningsreiser og fysiske møter har blitt erstattet av digitale møtepunkter. Det er all grunn til å anta at den nye normalen etter pandemien vil innebære en større andel digitale møtepunkter enn tidligere, og dette vil redusere behovet for personreiser.

En stor del av dagens transportbehov er knyttet til varehandel. Varestrømmene har tradisjonelt gått fra fabrikker til store sentrallagre og videre til mindre lagre eller direkte til butikker. Økt netthandel vil kunne endre dette ved at varene ikke lenger går via sentrallagre, men direkte til mindre lagre nærmere kundene eller direkte til kundene. Dette vil følgelig påvirke transportstrømmene.

Samtidig kan digitaliseringen gjøre det lettere å pendle over lengre avstander. Digitale løsninger gir mer fleksibilitet når det gjelder arbeidssted, og reisetiden med kollektivtransport kan brukes som arbeidstid med god tilgang til høyhastighetsnett.

Nye kjøretøykonsepter

Den teknologiske utviklingen vil gjøre transporten mer autonom. Det skaper grunnlag for nye transportkonsepter innenfor alle transportformer, både på land, vann og i luft.

Teknologiutviklingen har kommet langt når det gjelder autonome transportmidler. I 2018 ble det første kommersielle autonome kjøretøyet lansert, nærmere bestemt biler med det som ble definert som betinget automatisering. Det innebærer at det er flere systemer som automatisk utfører førerens oppgaver ved gitte forhold. Det vil stadig utvikles flere automatiske systemer, og vi kan til slutt få systemer som tar seg av alle oppgaver, og i praksis gjør menneskelig inngripen overflødig.

Flere aktører tester ut biler med ulike grader av selvkjøring. Utviklingen av lover og regelverk vil ha avgjørende innflytelse på blant annet hvordan hensynet til sikkerhet, personvern og juridisk ansvar blir håndtert. I Norge høstes det erfaringer blant annet i Rogaland og Oslo.

Innenfor maritim sektor ser vi at det utvikles mer autonome fartøyer. Et eksempel er Yara Birkeland, som blir verdens første selvkjørende, helelektriske containerskipet. Skipet skal gå mellom Yaras gjødselabrikk og utskipningshavnene i Brevik og Larvik og vil erstatte om lag 40 000 vogntog som kjører denne strekningen årlig.

Skinnegående transport har vært tidlig ute med å ta i bruk autonom kjøring. I dag brukes det for eksempel førerløse T-baner i 15 europeiske byer, blant annet i København. Det er også planer om å bruke førerløse tog til lengre strekninger.

Forretningsmodeller endres

Digitale verktøy og ny teknologi gir grunnlag for nye forretningsmodeller også på transportområdet. Digitale plattformer gjør det mulig å endre hvordan mobilitet planlegges, og hvordan tjenester utvikles og tilbys. Teknologien gjør det også mulig å ta i bruk løsninger innenfor delingsøkonomi, for eksempel kan en app knytte en eier og bruker sammen uten mellomledd.

¹⁴ <https://www.nho.no/contentassets/198e11199155451bbfb36fded7cce595/thema-rapport-2017-32---digitalisering-og-morgendagens-mobilitet---sluttrapport.pdf>



Den stadige utviklingen av delingstjenester og mer autonome kjøretøy kan føre til at flere går fra å eie kjøretøy til å leie eller kjøpe transporttjenester. Mobilitet blir på denne måten en tjeneste, kalt MaaS (Mobility as a service). Det er krevende å anslå hvor raskt dette utvikler seg, og hvilken betydning det vil på ulike områder.

Mer eller mindre trafikk?

Dersom skillet mellom privatbilisme og kollektivtrafikk viskes ut og «privatbilen» inngår i en kollektivløsning med bildeling, vil dette kunne påvirke veksten i biltrafikken. På den ene siden vil mer sømløse transporttjenester knyttet til avreisested og destinasjon kunne gjøre bilbehovet mindre. På den andre siden kan vi få økt individualisme og handlefrihet. Når privatbilen forurensere mindre, vil det fra et klimaperspektiv være mindre grunn til å endre adferd. Flere autonome løsninger kan dessuten generere vekst i trafikken. Det er fortsatt usikkert hvordan utviklingen vil påvirke fremkommeligheten i byer og tettsteder.

Digitale plattformer endrer kundedialogen

Digitale verktøy gir nye muligheter for å gi bedre veiledning og tettere oppfølging av transportbrukere. Kollektivreisende får i dag sanntidsinformasjon om de beste tilgjengelige reiserutene, og bilister får oppdatert kartinformasjon om veivalg som utnytter sanntidskunnskap om vær og føre, pågående vedlikeholdsarbeid og kødannelser.

God tilgang på høyhastighetskommunikasjon under hele reisen med kollektivtransport kan også gjøre det mer attraktivt å velge denne reiseformen. Allerede i dag er dette en klar forventning fra de reisende.

Effektiv planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen

Det stilles strengere krav til lønnsomhet innenfor samferdssektoren fremover, som følge av strammere økonomi. Det må gjøres tiltak som sørger for å få mest mulig ut av hver krone som bevilges. For eksempel kan digitalisering bidra til en mer effektiv planlegging- og utbyggingsfase ved at man bruker 3D-modellering.

Mer bruk av kunstig intelligens, roboter og autonome anleggsmaskiner og 3D-printing kan gjøre det mulig å gjennomføre prosjekter raskere. I tillegg kan sensorbaserte løsninger som varsler om behov for vedlikehold, gi mer optimalisert drift og vedlikehold ved at de forhindrer at infrastrukturen må stenges unødige, og dermed reduserer nedetiden.

Smart styring av trafikksystemet

Jo flere systemer som snakker sammen, desto større muligheter har man til å utnytte transportinfrastrukturen mer sømløst, uavhengig av transportform. ITS (intelligente transportsystemer som innebærer kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur), muliggjør kommunikasjon, sanntidsinformasjon og veiledning som øker sikkerheten og effektiviteten, og reduserer miljøpåvirkningen fra kjøretøy. Intelligente transportsystemer gir også muligheter for å øke utnyttelsen av restkapasiteten innenfor de ulike transportformene.

Eksempler på bruk av ITS-teknologi på transportområdet er autonome kjøretøy, sanntidsinformasjon og sammenkobling av data, for eksempel i en app, som gir de reisende mulighet til å sømløst planlegge, bestille og betale reisene sine med ulike transportformer. Med andre ord vil digitale verktøy endre kundeadferd og øke mulighetene for å skredersy transport fra et sted til et annet.

4.2 Politiske prioriteringer som følge av digitaliseringen

Myndighetene har en viktig betydning i digitaliseringen som både regulator og tilrettelegger. Hvordan disse rollene blir utøvet, påvirker både omstillingstempoet og næringsmuligheter. Samtidig blir myndighetene utfordret av at den teknologiske utviklingen går raskere og raskere. Det er derfor nødvendig å avklare de ulike rollene.

Den teknologiske utviklingen innebærer at flere fagfelt involveres i transport og infrastruktur. Samtidig vil transportformene nærme seg hverandre og til dels smelte sammen. Grensesnittet mellom det private og kollektive tilbudet når det gjelder persontransport, vil endres og delvis viskes ut. Denne utviklingen utfordrer planregimer og tilsier at man bør starte samarbeidet mellom planleggerne og næringslivet på et langt tidligere stadium enn det som er tilfelle i dag.

Lover og regler

Ny teknologi og nye digitale løsninger krever at regelverket tilpasses. På enkelte områder er Norge langt framme og har innført lovendringer. Det gjelder blant annet muligheten for testkjøring av autonome kjøretøy i veitrafikken, som ble mulig fra 1. januar 2018. Det er imidlertid en rekke hensyn knyttet til sikkerhet, personvern og juridisk ansvar som skal ivaretas.

Det er avgjørende at regelverksutviklingen på dette området er harmonisert med internasjonale lover og regler. Norske bedrifter er en integrert del av det europeiske markedet, og mye av teknologiutviklingen skjer utenfor våre grenser. Derfor kan gevinstene som følger av en digital økonomi, kun utløses når løsningene bygger på internasjonale standarder.

Utviklingen av digital teknologi muliggjør nye forretningsmodeller innenfor mange områder. Delingsøkonomien kan for eksempel bidra til å løse flere små og store samfunnsutfordringer, blant annet knyttet til klima, bærekraft og behovet for innovasjon og produktivetsforbedringer. Det må legges til rette for at vi kan utnytte fordelene som delingsøkonomien gir, slik at vi får utnyttet ressurser og arbeidskraft på en bedre måte. Det taler for en oppmykning av eksisterende regler snarere enn å prøve å regulere de nye forretningsmodellene på samme måte som vi har regulert de gamle. Alle markedsaktører må uansett rette seg etter allmenne krav til skatt, forbrukerbeskyttelse, seriøst arbeidsliv, ansvar og sikkerhet.

Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy 2017

Flere land er i ferd med å vedta og iverksette lovverk som skal legge til rette for utprøving og testing av autonome kjøretøy. Norge vedtok en lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy i 2017 som trådte i kraft 1. januar 2018.

«Formålet med loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy innenfor rammer som særlig ivaretar trafiksikkerhets- og personvern-hensyn. Utprøvingen skal skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet og med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafiksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.» (Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy).

4.3 Tilrettelegging for det digitale skiftet

Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur peker på fire hovedtrender som vil påvirke transportsektoren fremover:¹⁵ elektrifisering

- selvkjørende transport (automatisering/autonomi)
- samhandlende intelligente transportsystemer (ITS)
- nye forretningsmodeller og delingsmobilitet.

Tre av disse fire trendene krever at infrastruktur utover vei og bane blir bygget ut. Elektrifisering av transportsektoren krever strøm- og ladeinfrastruktur, og selvkjørende kjøretøy og samhandlende intelligente transportsystemer (ITS) krever digital infrastruktur. Behovet for å investere i og bygge ut tradisjonell infrastruktur i form av vei og bane vil derfor måtte suppleres med andre typer infrastruktur. For å sikre kostnadseffektive investeringer er det viktig at planlegging og utbygging av de ulike løsningene sees i sammenheng.

NHO mener at digital infrastruktur må defineres som infrastruktur på samme måte som for eksempel veier, jernbaner og flyplasser. Uten en stabil og kraftig digital infrastruktur kan ikke norske bedrifter eller samfunnet ellers dra nytte av

¹⁵ https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf

de mulighetene som digitaliseringen gir. Innenfor transportsektoren vil dette gjøre seg gjeldende i økende grad.

Den norske modellen med å bygge ut infrastruktur for ekom på kommersielt grunnlag har generelt fungert godt. Det har vært en kraftig vekst i utbyggingen av fibernettverk i Norge de siste årene, og dekningsgraden for høyhastighetsbredbånd er i dag høy. Det er likevel ikke slik at den generelle dekningsgraden samsvarer med den reelle dekningsgraden i alle deler av landet, det kan for eksempel være vesentlige forskjeller mellom tettbebygde strøk og distriktene.

For å sikre at Norge beholder sin plass i teten når det gjelder bredbåndsdekning sammenlignet med andre land, må myndighetene legge til rette for ytterligere utbygging av ekomnett og ekomtjenester. Utbyggingen bør skje på kommersielt grunnlag, og i enkelte geografiske områder der det kommersielle grunnlaget er tynt, bør utbyggingen kombineres med offentlige tilskudd gjennom stat, fylkeskommuner og kommuner. Videreføring og videreutvikling av bredbåndstilskuddsordningen vil være ett viktig virkemiddel i denne sammenheng.

Utrullingen av 5G-nettet vil i særlig stor grad gi helt nye muligheter for utviklingen av samferdselssektoren. Det er derfor positivt at norske myndigheter allerede har tildelt de første 5G-konsesjonene. I utbyggingen av 5G-nettet er det nødvendig å finne løsninger som er tilpasset de ulike delene av landet, og som ivaretar næringsutvikling og dekker bedriftenes behov.

Digital kompetanse

Tilgangen på digital kompetanse kan bli en utfordring for både offentlig og privat sektor i Norge, ikke minst innenfor samferdsel. Både Digital21-rapporten¹⁶ og Abelia omstillingsbarometer for 2019¹⁷ peker på at vi allerede mangler digital kompetanse. I omstillingsbarometeret blir sentrale indikatorer for omstilling i Norge rangert i forhold til andre sammenlignbare land, og når det gjelder spisskompetanse innenfor teknologi og digitalisering, har Norge falt på listen. Dette er en stor utfordring for vår evne til nyskaping og omstilling, også innenfor transport.

Behovet for digital kompetanse er sterkt økende, uansett om man ser det fra arbeidsgivers eller arbeidstakers perspektiv. Det er en stor utfordring å finne løsninger som tilfredsstiller bedriftenes behov raskt nok. Det udekkede kompetansebe-

hovet innenfor IKT er knyttet til utnyttelse av digitale løsninger og endrede oppgaver og arbeidsformer som følge av digitalisering. Vi trenger en tydelig satsing på et digitalt kompetanseløft, som må inneholde tiltak for spisskompetanse på både kunstig intelligens, stordata, tingenes internett, maskinlæring og autonome systemer og kryptologi og cybersikkerhet. I tillegg trenger vi breddekompetanse på digitale ferdigheter og digitaliseringens påvirkning på samfunnet.

NHO mener at antallet studieplasser i IKT må økes betraktelig, og at det er viktig å styrke etter- og videreutdannings tilbudet innenfor teknologi og digitalisering. Høy cybersikkerhet alene er ikke lenger tilstrekkelig for å forstå og møte et trusselbilde som hele tiden er i endring. For bedriftene er det nødvendig at hver enkelt medarbeider har grunnleggende kunnskap om cybersikkerhet.

Forvaltning av data

Digitaliseringen og den teknologiske utviklingen reiser mange spørsmål som må avklares. Et av disse handler om eierskap, åpenhet og personvern knyttet til data som frembringes under transportarbeidet. Flere interessenter vil trenge tilgang til dataene. Veimyndighetene må sikres data som bidrar til sikkerhet, vedlikehold og utnyttelse av infrastrukturen, mens bilprodusentene må ha tilgang til data som sikrer best mulig vedlikehold av kjøretøy. Bileierne kan ha andre behov, og andre igjen vil trenge tilgang for å utvikle forretningsvirksomheter og nye tjenestekonsepser basert på dataene som genereres.

Dataene bør forvaltes til det beste for samfunnet ved at det utvikles bedre tilpassede transportløsninger og nye tjenestetilbud. Det private næringslivet må være en integrert del av utviklingen, slik at det kan skapes ny næringsvirksomhet gjennom at dataene nyttiggjøres til et bedre tjenestetilbud. Data fra transportsektoren må altså være tilgjengelige for private aktører, og de må være av en slik kvalitet at de kan kommersialiseres. Norge trenger å utvikle en dataforvaltningsstrategi som setter disse forholdene på dagsorden.

Strategier for økt deling av data må forholde seg til det eksisterende juridiske rammeverket for eierskap og kontroll, som er regulert gjennom personvernregelverket (GDPR), opphavsrett eller annen lovgivning, for eksempel Viderebruksdirektivet, som er en del av EØS-avtalen. I forbindelse med eierskap og deling av data er det også flere problemstillinger av etisk karakter som må drøftes og avklares.

¹⁶ https://digital21.no/wp-content/uploads/2018/09/Digital21_strategi_2018.pdf

¹⁷ <https://www.abelia.no/contentassets/549a826250fe4aec8b0eb713f246eaa2/omstillingsbarometer-2019.pdf>

Veien inn i fremtiden vil kreve mer enn asfalt. Høyteknologiske, samhandlende intelligente transportsystemer (ITS) vil gi en mer effektiv kapasitetsutnyttelse og høyere sikkerhet. For å sikre trafikkflyt på tvers av landegrenser krever utviklingen av slike systemer at det utvikles og brukes felles internasjonale standarder og regelverk.

Samhandlende intelligente transportsystemer og såkalte oppkoblede kjøretøy gir mulighet for en målrettet og dynamisk prising som er styrt etter valgte parametere (luftforurensning, sikkerhet, trafikk tetthet og så videre).

Det er knyttet stor usikkerhet til tempoet og retningen i den teknologiske utviklingen og brukernes adferdsmønstre i transportsektoren. Konsekvensene av nye teknologiske trender bør likevel bringes på bane, der formålet må være å ta høyde for denne usikkerheten. Når samfunnsøkonomiske analyser kvantifiserer samfunnets nytte og kostnader, bør analysene også inkludere den nytten som er sårbar for teknologiske endringer.

Cybersikkerhet

Digitaliseringen gir økt sårbarhet og økte krav til cybersikkerhet. I transportsektoren er det nødvendig å vurdere sårbarhet i form av både muligheter for tekniske og IKT-relaterte feil, kriminelle handlinger (for eksempel terror og hacking,) og etiske dilemmaer (for eksempel rundt programmering av autonome kjøretøy). Dette er utfordringer som må håndteres i samarbeid mellom offentlig og privat sektor. Det er et generelt behov for økt dybdekompetanse på cybersikkerhet, og alle ledd i transportsektoren bør være et prioritert område i et kompetanseløft.

Det er viktig at det nyopprettede nasjonale senteret for cybersikkerhet i regi av Nasjonal sikkerhetsmyndighet ivaretar sin rolle som en arena for samarbeid og utveksling av kunnskap og erfaring mellom offentlige og private aktører. Enda viktigere er det hvordan etater i samferdselssektoren setter krav til cybersikkerhet og brukervennlighet. Myndighetene og næringslivet må samarbeide for å avverge ondsinnede angrep.

NHO anbefaler også at det ved offentlige anskaffelser stilles krav til leverandører om en minimumsstandard for cybersikkerhet. Økt bruk av innovative offentlige anskaffelser vil bli en nøkkel til å utvikle nye teknologiske løsninger som sørger for bedre og mer bærekraftig mobilitet i Norge. Bestemte krav til cybersikkerhet bør altså være en del av slike anskaffelser.

NHO mener:

- Harmonisering av lover og regler i et internasjonalt perspektiv er nødvendig for å sikre at gevinstene av digitaliseringen realiseres. Norge bør være i forkant av utviklingen som skjer i EU.
- Digital infrastruktur må defineres som infrastruktur på samme måte som veier, jernbaner og flyplasser. Innsatsen må bidra til at det etableres et høyhastighetsnett som omfatter hele landet.
- Samferdselssektoren må rustes kompetansemessig for å kunne realisere potensialet i digitaliseringen.
- Koordinert planlegging og utbygging av infrastruktur knyttet til vei og bane, elektrisk lading og elektronisk kommunikasjon vil sikre gode investeringer for fremtiden.
- Data fra samferdselssektoren må kvalitetssikres og gjøres tilgjengelige slik at de kan bidra til en mer lønnsom utvikling av bedre og nye tjenester og forretningsområder i transportsektoren.
- Teknologi og digitalisering må tas i bruk slik at effektiviteten bedres, samtidig som personvern og konkurransesensitiv informasjon må ivaretas.
- Som hovedregel bør det offentlige bruke markedet fremfor å utvikle konkurrerende virksomhet. Der det offentlige opptrer i konkurranse med bedriftene, må konkurransen være på like vilkår.
- Ved offentlige anskaffelser må det stilles krav til leverandører om en minimumsstandard for cybersikkerhet.

5

Samferdsel gir grunnlag for næringsutvikling



NHOs veikart for fremtidens næringsliv viser at vi må ha en mer aktiv jobbskapingpolitikk for å sikre et bærekraftig velferdssamfunn for fremtiden. Samtidig må produktiviteten i samfunnet øke. Samferdselsinvesteringene må bidra til dette, og det kan skje på tre måter:

Redusert reisetid - bedre fremkommelighet

For det første er selve investeringene i ny og forbedret infrastruktur avgjørende. Gode infrastrukturprosjekter effektiviserer transporten som igjen gir bedre markedsadgang, reduserte transportkostnader og økt forutsigbarhet for transporten. Dette igjen gir bedre forutsetninger for vekst i økonomien og økt produktivitet for næringslivet generelt. Lavere transportkostnader styrker konkurransevnen for næringslivet også i internasjonale markeder. For et land som Norge i utkanten av Europa med lang vei til markedene er dette særlig viktig.

Direkte ringvirkninger av samferdselsinvesteringer

For det andre skaper samferdselsinvesteringer ringvirkninger i tilgrensende verdikjeder når prosjektene gjennomføres. Det er særlig store ringvirkninger i bygg- og anleggsrelaterte virksomheter gjennom anskaffelser, men også all annen leveranse av varer og tjenester som følger av aktiviteten i anleggene, gir ringvirkninger og skaper merverdi. Det offentlige spiller en sentral rolle som innkjøper og bør bruke rollen til å stille krav til bærekraft og innovasjon.

Potensial for nye næringer og nye produkter

For det tredje gir utviklingen i fremtidens transport og infrastruktur et stort potensial for mer målrettet nærings- og produktutvikling. Norske bedrifter kan på flere områder være med å utvikle morgendagens grønne og digitale løsninger. Mange norske bedrifter er langt fremme, både når det gjelder å utvikle og å ta i bruk nye løsninger. Norsk næringsliv har dermed gode muligheter for å kunne ta sterke posisjoner i den teknologiske utviklingen innenfor bestemte nisjer, både nasjonalt og internasjonalt. Dette kan gi muligheter for økt eksport og nye arbeidsplasser. Et tett samarbeid mellom det offentlige og næringslivet er viktig for å lykkes.

5.1 Levende hjemmemarked med eksportmuligheter

Fremtidens mobilitetsløsninger er et stort forretningsområde internasjonalt, og det kan bli et betydelig vekstområde også for det norske næringslivet. En eksportrettet næringsutvikling som tar utgangspunkt i de behovene som oppstår i det internasjonale transportmarkedet og tilhørende verdikjeder, kan gi store muligheter for næringslivet på områder hvor vi har fortrinn og kompetanse.

På enkelte områder vil det være viktig å ha et levende hjemmemarked. En gjennomgang av næringsutvikling og morgendagens mobilitet som Thema Consulting har gjort for NHO, viser at det norske næringslivet har best forutsetninger for å lykkes på transportområdet innenfor nisjer som har utgangspunkt i sterke eksisterende næringsmiljøer hvor Norge har fortrinn.¹⁸ Samarbeid mellom det offentlige og private kan være et godt utgangspunkt for å utvikle et krevende hjemmemarked.

Teknologiutviklingen og behovet for nullutslipp og et grønt miljøavtrykk vil føre til omstillinger som skaper muligheter. Ifølge Thema Consulting er Norges fortrinn knyttet til næringsmiljøer innenfor industri, energi og maritime operasjoner så vel som IKT-relaterte produkter og tjenester. Kort oppsummert handler det om

- naturgitte fortrinn
- kompetanse og kapital
- stabile regulatoriske rammer
- sterke klynger av lignende virksomheter
- hjemmemarked for uttesting
- innovasjonsevne
- gjennomførbarhet og rask skalering

Transportområdet og de tilgrensende verdikjedene er lovende satsingsområder for norsk næringsliv og norsk økonomi i årene som kommer. Disse områdene vil legge til rette for nytt næringsliv, nye produkter og nye tjenester og løsninger med internasjonalt potensial ved å

- utvikle ferge- og skipsløsninger som utnytter nye energibærere og teknologiske løsninger knyttet til digitalisering, autonomi og styring
- utvikle nye energiforsyningsløsninger til transportsektoren, for eksempel ladestasjoner, batteriteknologi og hydrogenløsninger

¹⁸ <https://www.nho.no/contentassets/198e11199155451bbfb36fdded7cce595/thema-rapport-2017-31---naringsutvikling-og-morgendagens-mobilitet---sluttrapport.pdf>

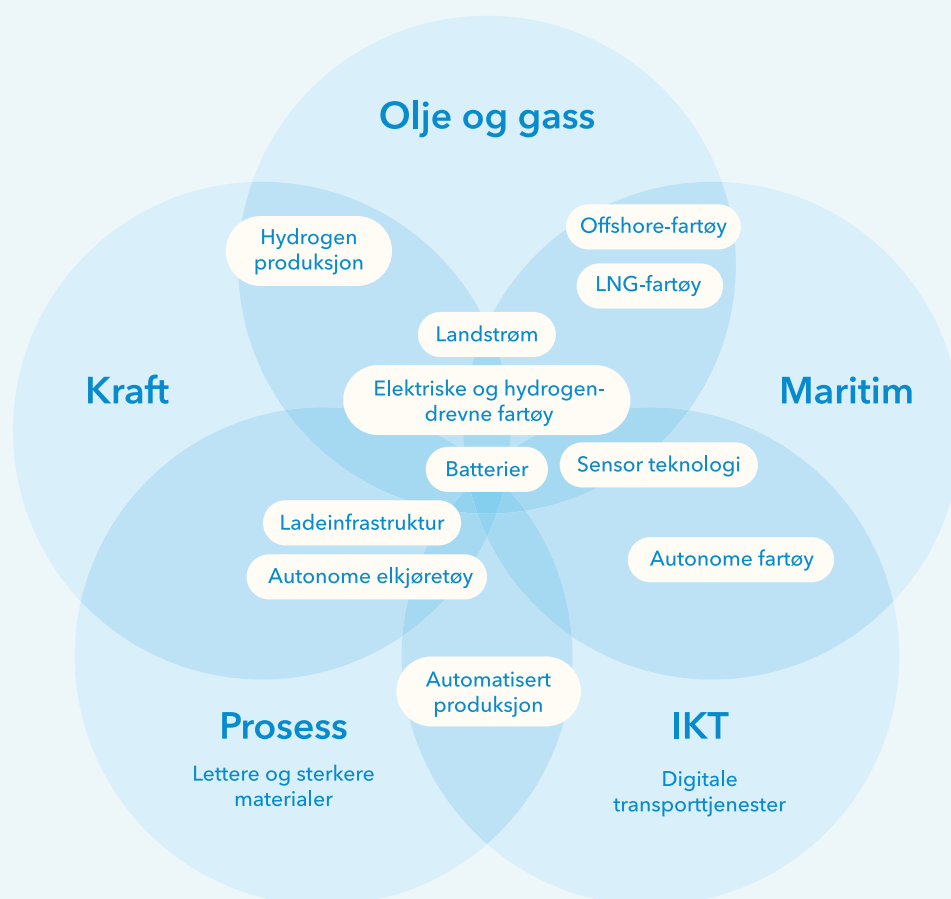
- produsere drivstoff, for eksempel fornybar kraft, hydrogen og biodrivstoff, i tillegg til LNG som drivstoff i skipsfart
- utvikle nye digitale styringssystemer på systemnivå i transportsektoren (ITS)
- gjøre nisjeoppdrag for rådgivere, arkitekter og entreprenører

I prosjektet «Grønne elektriske verdikjeder»¹⁹ har NHO og 15 partnere stresstester norske fortrinn og eksportmuligheter innenfor en rekke elektrifiseringsområder. Analysen konkluderer med at Norge har store muligheter for å lykkes på flere områder. Innenfor transportområdet er det særlig maritim sektor og smart lading av vei som har potensiale, men også tilgrensende industrielle aktiviteter som batteri-

teknologi og hydrogen har gode muligheter. Det finnes allerede flere lokomotivbedrifter, konkurransedyktige leverandørnettverk, forskningsmiljøer, kompetente investorer, samhandlingsarenaer og oppstartmiljøer i Norge. Vi har imidlertid ikke utnyttet dette godt nok. Til tross for at vi ligger i front når det gjelder å ta i bruk elektriske biler og ferger, har vi ikke klart å skape norske arbeidsplasser og verdikjeder.

Det finnes også store muligheter for verdiskaping i forbindelse med det grønne skiftet som transportsektoren står overfor (jf. omtalen i kapittel 3). I tillegg er det store muligheter innenfor digitalisering, der tilgang og forvaltning av data kan legge til rette for å utvikle nye arbeidsplasser (jf. omtalen i kapittel 4).

Norges fortrinn innen transport ligger i grenseflaten mellom ulike næringer



Kilde: Thema Consulting

¹⁹ <https://www.nho.no/publikasjoner/veikart/gronne-elektriske-verdikjeder/>

5.2 Forskning og innovasjon i samferdselssektoren

For å lykkes med å ta i bruk ny teknologi og nye løsninger som bidrar til et mer effektivt transportsystem, og som gir grunnlag for ny næringsvirksomhet, er det avgjørende å styrke forsknings og innovasjon-innsatsen. Forskning og innovasjon vil også være nødvendig for å løse transportutfordringene på en hensiktsmessig måte.

Historisk sett har transportsektoren hatt lav forsknings- og innovasjonsaktivitet sammenlignet med andre næringer. Denne innsatsen må trappes opp, slik at vi sikrer en omstillingsdyktig transportsektor som utvikler og tar i bruk morgendagens mobilitetsløsninger. Pilot T-ordninger og tilsvarende programmer må utvikles, styrkes og videreføres.

Det er også avgjørende å utnytte offentlige anskaffelser til å stille krav og fremme innovasjon er også avgjørende. Ved å være en krevende kunde som etterspør nye funksjoner og bærekraftige løsninger, vil det legges til rette for et innovativt og skapende næringsliv, jf. omtalen i kapittel 3.

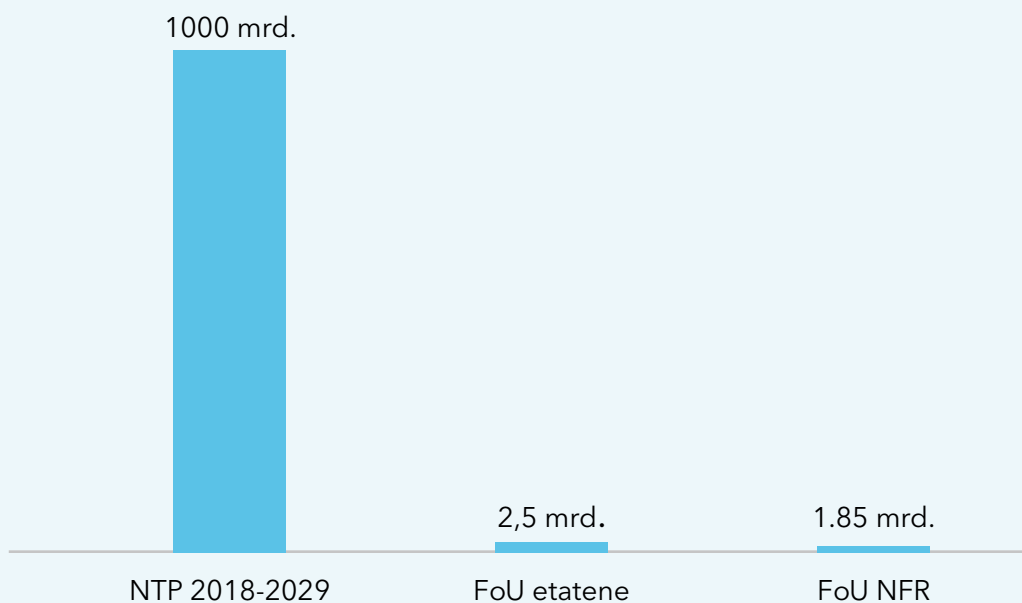
5.3 Transport i et internasjonalt perspektiv

Den norske økonomien er svært åpen. Varer og tjenester skal bringes effektivt til kunder i hele verden, ikke minst til våre nære markeder i Europa. En velfungerende infrastruktur og effektiv transport er en forutsetning for norske eksportbedrifter, og andre som er avhengig av internasjonale leveranser og verdikjeder.

Som EØS-land er Norge en del av det indre markedet også på transportområdet. Hovedtyngden av EUs lover og regler på dette området er derfor relevante for norsk lovgivning. For bedriftene er det avgjørende at ulike krav og standarder er mest mulig like på tvers av landegrensener, at det er enkelt å krysse landegrensener, og at konkurransen skjer på like vilkår. Her er EØS-avtalen avgjørende, ettersom den sikrer at transportørene fritt kan transportere varer inn og ut av EØS-landene, uten å bli stående fast på grensene.

Samtidig ser vi at enkelte direktiver, for eksempel den fjerde jernbanepakken, skaper motstand blant enkelte aktører.

FoU andel i NTP 2018 - 2029



Kilde: SINTEF

For det norske næringslivet er det avgjørende at nødvendig tilpasning og harmonisering til regelverket ikke setter et effektivt transportsystem på spill. NHO mener at jernbanens konkurransekraft styrkes, ikke svekkes, gjennom den fjerde jernbanepakken. Den inneholder i hovedsak reguleringer som skal føre til økt sikkerhet og standardisering (infrastruktur) på jernbanen, forenkle togreiser over landegrensene og styrke jernbanens konkurransevne i forhold til andre transportformer. I tillegg innføres det krav som legger til rette for økt bruk av konkurranse på likeverdige vilkår.

Det norske næringslivets adgang til det indre markedet er av uvurderlig betydning, og transportpolitikken er en essensiell del av det indre markedet. Det må derfor ikke sås tvil om Norges EØS-tilknytning på området. Geografisk er Norge i utkanten av Europa, men vi har et svært eksportorientert næringsliv, der EU er vårt største marked. Gode og effektive transportårer har stor betydning for at vi kan levere varene til avtalt tid og pris. Norge bør derfor delta videre i utviklingen av et felles transportregelverk innenfor EØS-området – også for jernbanen, slik at togets konkurransekraft styrkes som transportform.

Vår erfaring er at det er store muligheter for å påvirke EU-reguleringen på områder hvor vi har spisskompetanse, dersom vi utnytter påvirkningskanalene i en tidlig fase.

NHO mener:

- Investeringer i samferdselsinfrastruktur danner grunnlag for investeringsbeslutninger og lokalisering av ny industri/næringsvirksomhet, og de styrker attraktive lokalsamfunn i hele landet.
- Samferdselspolitikken må bidra til å skape ny næringsvirksomhet og støtte opp under eksportmulighetene.
- Rammene for forskning og innovasjon i samferdselssektoren må trappes opp for å legge til rette for at det skapes nye løsninger.
- Det offentlige må opptre som en krevende kunde som etterspør nye funksjoner og bærekraftige løsninger.
- Økt bruk av innovative anskaffelser i samferdselssektoren må legges inn som en grunnleggende føring i arbeidet med neste nasjonale transportplan.
- Transportområdet er en viktig del av EØS-avtalen, og harmonisering er viktig for å sikre effektivitet og sømløs mobilitet over landegrensene.
- Den fjerde jernbanepakken vil bidra til økt sikkerhet på jernbanen, forenkle togreiser over landegrensene og styrke jernbanens konkurransevne sammenlignet med andre transportformer.

6

Realisere ambisjoner innenfor krevende økonomiske rammer



Samferdselssektoren har fått et helt nødvendig investeringsløft de siste årene. Planene er i stor grad fulgt opp gjennom årlige vedtak, og det har gitt grunnlag for høyere aktivitet. Det er vi tilfredse med.

Siden 2006 har NTP-bevilgningene, målt i faste priser, økt med nesten 200 prosent, og for 2021 er det bevilget 73 milliarder kroner til NTP-formål. I samme periode har NTPs andel av verdiskapingen om lag doblet seg, og andelen av offentlig etterspørsel har økt fra knapt 4 til 6 prosent. Disse bevilgningene har vært viktige prioriteringer sett fra næringslivets ståsted, men vi anerkjenner at det ikke er rom for en slik veksttakt fremover.

Allerede ved inngangen til 2020 visste vi at vi gikk inn i et tiår hvor statens utgifter vil vokse raskere enn inntektene. Dette er en følge av utsikter til lavere oljeinntekter, lav vekst hos våre handelspartnere og økte utgifter til pensjon, helse og omsorg. Koronakrisen forsterker dette ytterligere. Derfor er det avgjørende at det legges til rette for jobbskaping og at tiltak som stimulerer til dette, prioriteres.

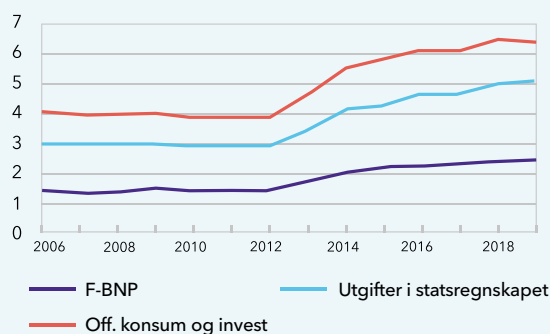
Våre medlemsbedrifter melder fortsatt om uløste behov som krever videre satsing og høy aktivitet for å bli innfridd. NTP 2018-2029 legger opp til en gradvis økning i bevilgningene frem til 2029. Rammen for statlige bevilgninger i NTP for 2018-2029 er om lag 1000 milliarder i 2021-kroner, fordelt på 12 år med en gradvis opptrapping i bevilgningene. De siste årene har det vist seg å være krevende å opprettholde et økonomisk aktivitetsnivå som følger opp en så ambisiøs plan.

For næringslivet er det ferdigstilling av prosjekter som er avgjørende, ikke pengebruken i seg selv. Fremover vil det økonomiske handlingsrommet sette større krav til prioriteringer i offentlig pengebruk. Vi vet at infrastrukturinvesteringer legger til rette for fremtidig verdiskaping. Høy produktivitet i denne sektoren vil derfor kunne løfte produktiviteten i norsk økonomi. Det er imidlertid en forutsetning at myndighetene velger de prosjektene som kaster mest av seg for samfunnet samtidig som det legges til rette for mer effektiv ressursbruk, jf. forslagene til tiltak i kapittel 7.

Skal ambisjonene i NTP følges opp, vil det kreve nødvendig tilførsel av årlige bevilgninger og vedtak som sikrer aktivitet og fremdrift. For bedriftene er det viktig at gjennomføringen av NTP er forutsigbar. Det samme gjelder for innfasingen av investeringene, som en bør planlegge tidlig i NTP-perioden så langt det er mulig, slik at samfunnet høster gevinstene av prosjektene så tidlig som mulig. Investeringene bør fases inn i tråd med hva norsk økonomi tåler.

NTPs andel makroøkonomiske størrelser

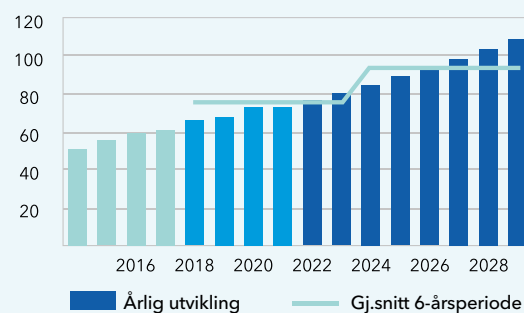
Prosentandeler



Kilde: Samferdselsdepartementet /SSB/ NHO

NTP - historiske og estimerte bevilgninger

Utvikling gitt oppfylgning av NTP (2018-29)
Mrd. 2021 - kroner



Kilde: Samferdselsdepartementet / NHO

Offentlig etterspørsel - forbruk og investeringer

Offentlig etterspørsel har aldri utgjort en større andel av verdiskapingen enn nå og offentlige utgifter må finansieres. Norge har allerede et høyt skattetrykk sammenholdt med andre land og de fleste skatter medfører et effektivitetstap. Dette tilsier at skattetrykket bør reduseres heller enn å økes. Redusert skattetrykk er også én av de 10 ambisjonene i NHOs veikart for fremtidens næringsliv.



Foto: Knut Opeide / Statens Vegvesen

6.1 Bompenger, avgifter og insentiver

I dag utgjør bompenger en vesentlig del av de samlede samferdselsinvesteringene. Av rammen til investeringer utgjør bompenger 29 prosent.

I utgangspunktet skal all veibygging finansieres med ordinære bevilgninger over statsbudsjettet. Bompenger skal være en supplerende finansieringskilde, der prosjekter som det ikke er mulig å realisere raskt nok, kan få vedtak om delfinansiering fra bompenger²⁰. Bompenger har også i økende grad blitt en løsning for å regulere kjøreadferd i byområder og for å delfinansiere kollektivtilbud gjennom såkalte bypakker. NHO har støttet en moderat bruk av bompenger for å realisere samferdselspolitiske mål.

Samtidig kan mål om å finansiere bedre infrastruktur og mål om å regulere kjøreadferd stå i motsetning til hverandre. Fritak for bompenger for elbiler og andre nullutslippsbiler stimulerer til en raskere innføring av slike kjøretøy, men det kan samtidig undergrave inntekspotensialet til bompengerordninger og bidra til økt trafikkmengde og kø i byområdene.

Det vil være nødvendig å bruke grønne fordeler for å stimulere til rask innføring av lav- og nullutslippskjøretøy, ikke minst i næringstransporten, som står i startgropa for den grønne omstillingen. Det må likevel være et bærende premiss at bompengerbyrden blir jevnt fordelt, og at systemet bidrar til en bærekraftig utvikling av de infrastrukturløsningene som trengs.

Gjennom årene har det blitt gitt fritak for bompenger for ulike grupper og med ulike begrunnelser. Etter hvert som

antallet biler med fritak øker, blir det færre igjen til å betale for veibruken. Konsekvensen kan bli at takstene må økes for å sikre nødvendig finansiering av prosjektene. Dette rammer særlig næringstransporten, som ikke har andre alternativer på kort og mellomlang sikt.

I 2018 utarbeidet Vista Analyse rapporten «På ville veier – om avgifter, insentiver og finansiering i veisektoren²¹». Hovedkonklusjonen deres er at dagenes finansieringsordninger for vei ikke er bærekraftige. Innføringen av stadig flere kjøretøy som ikke betaler for sin bruk av veiene, skaper et stadig større gap mellom forventet inntjening og de faktiske inntektene.

NHO er opptatt av at klimamålene realiseres, og transportsektoren har en nøkkelrolle her. Derfor støtter vi målet om nullvekst i de største byene, satsing på kollektivtransport og bruk av incentiver som stimulerer til det grønne skiftet, både for varetransport og persontransport. Vi må ta lærdom av elbilsuksessen og vurdere hvordan denne kan overføres til de øvrige transportområdene.

Dersom vi får gode mekanismer for også tungtransport og annen næringstransport, vil det skape større driv i utskiftingen av fossil kjøretøyteknologi til fordel for fornybare løsninger som elektrisitet, batterier og biodrivstoff. Moderate rabatter på bompenger vil derfor være et viktig virkemiddel for å stimulere den grønne omstillingen av transportsektoren. Dette gjelder ikke minst for næringstransporten, som nå står for tur, etter at elbilmarkedet er kommersialisert gjennom ordinære kjøpsvilkår.

Den raske innføringen av elbiler, hybrider og lavutslippskjøretøy har skapt et behov for å tenke helt nytt når det gjelder fremtidens finansiering av samferdselsinfrastruktur og brukerbetaling for veislitasje, ulykker, kø og forurensning.

²⁰ Selv om det er Stortinget som har besluttende myndighet i slike saker, har utgangspunktet for disse vedtakene vært lokale politiske vedtak som har blitt fremmet for Stortinget.

²¹ <https://www.nho.no/contentassets/7cc7c57562d64bd6bdf987bc9ff3c2/va-rapport-2018-08-pa-ville-veier---om-avgifter-i-veisektoren.pdf>

Så lenge bompenger er et alternativ, bør alle være med på å dekke kostnaden ved å bruke veien, og innretningen må være mer balansert enn dagens situasjon.

6.2 Veipricing

NHO mener at tiden er moden for å tenke nytt om avgifts- og finansieringssystemet i veisektoren. Vi trenger et system som sikrer forutsigbarhet og effektivitet, og som er mer bærekraftig enn dagens ordninger.

Veipricing innebærer i så måte et system hvor man betaler for antall kilometer man har kjørt, tiden på døgnet man kjører, veislitasje, ulykkesrisiko for andre trafikanter og miljøegenskaper ved kjøretøyet. Et slikt system bør utformes slik at det bidrar til en mer hensiktsmessig utvikling av brukerbetaling og bygging av fremtidig infrastruktur. Veipricing vil i praksis innebære å gå fra å betale for ny vei til å betale for bruken av veien og de eksterne kostnadene som bruk av alle kjøretøy medfører.

Et slikt system kan være mer forutsigbart, og det kan fordele kostnadene ved å bruke veien riktigere og mer presist enn i dag. Det vil si at prisene vil være høyere i byområder med store eksterne kostnader og lavere eller fraværende i områder med mindre trafikk. Samtidig må et slikt system utvikles med varsomhet. Vi vil sterkt fraråde at en større andel av de samlede kostnadene veltes over på trafikantene enn det som er tilfelle i dag. Prinsippet om at veiutbygging først og fremst skal finansieres over offentlige budsjettbevilgninger, må fortsatt være hovedregelen. Det er derfor viktig at ulike modeller utredes nærmere, og at næringslivet blir involvert i den videre prosessen.

6.3 Byvekstavtaler

Byvekstavtaler mellom staten og regionale myndigheter er utviklet for å stimulere til at flere velger sykkel, gange og kollektivtransport i de ni største byområdene i landet. Flere kollektive reiser skal bidra til å redusere utslipp, kø, støy, veislitasje, støv og ulykker fra transporten. Foreløpig er det bare inngått avtaler med de fire største byområdene. Her samordnes areal- og transportpolitikken i den hensikt å nå nullvekstmålet for bilbruk i disse områdene. NHO mener at dette er en riktig og nødvendig politikk som også vil bedre fremkommeligheten for nyttetransporten.

I byvekstavtalene vil staten bidra med midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, og en vesentlig del av finansieringen

er bompengebasert. For næringslivet er det svært viktig at tiltak og pakker som gjennomføres, også kommer næringslivet til gode, og at de legger til rette for god fremkommelighet for vare- og næringstransport. Når det gjelder mindre byområder, blir det i NTP pekt på ordinære bypakker med bompengefinansiering som et aktuelt virkemiddel for å finansiere transporttiltak. Dette må utredes videre og utformes hensiktsmessig.

NHO vil ta til orde for mer fleksible byvekstavtaler som stimulerer til økt bruk av gang, sykkel og kollektivtrafikk. I disse avtalene bør dessuten utslippsreduksjoner vektlegges i større grad enn trafikkvekst isolert sett. Trengselsproblematikk kan også løses med en mer fleksibel bruk av virkemidler som veipricing, parkeringsrestriksjoner for privatbilisme og bedre areal- og transportplanlegging.

NHO mener:

- Ambisjonsnivået for gjeldende NTP må videreføres når det gjelder effektiv og sømløs mobilitet, men vi må tilstrebe en mer effektiv ressursbruk som gir lavere kostnader.
- NTP må følges opp med konkrete tiltak og bevilgninger i de årlige budsjettene.
- Det er nødvendig med en moderat bruk av bompenger i gjennomføring av ambisjonsnivået og for å regulere trafikk inn mot byområder med stor trafikkbelastning.
- Grønne bruksfordeler er nødvendig for å introdusere kommersiell umoden teknologi i markedet, men det må ikke undergrave gjennomføringen av nødvendige infrastrukturinvesteringer og føre til at bompengedyrden skyves over på næringstransporten.
- Veipricing vil være mer forutsigbart og fordele kostnadene ved å bruke veien riktigere og mer presist enn i dag. Systemet bør utredes i tett dialog med næringslivet.
- Veipricing må ikke velte en større andel av de samlede kostnadene over på trafikantene enn det som er tilfelle i dag.
- Byvekstavtalene er et godt grep for å bedre samordne transport- og arealpolitikken, men avtalene må bli mer fleksible både i mål (utslippsreduksjoner og trafikkvekst) og valg av virkemidler.

7

Mer samferdsel for pengene



I flere år det vært en jevn opptrapping av samferdselsinvesteringene. Disse må imidlertid ikke «spises opp» av kostnadsøkninger. Det er særlig viktig i tiden fremover, når det økonomiske handlingsrommet blir strammere, og behovet for prioriteringer øker.

Flere gjennomganger viser at mange samferdselsprosjekter – etter hvert som prosjektet modnes, utredes og planlegges – blir dyrere enn først antatt. En rapport fra 2016 som Norconsult gjorde for NHO «Årsaker til kostnadsøkninger i norske vegprosjekt»²² viser at de viktigste årsakene til kostnadsøkningene var

- endringer i innhold
- økt omfang
- endrede forutsetninger i planfasen.

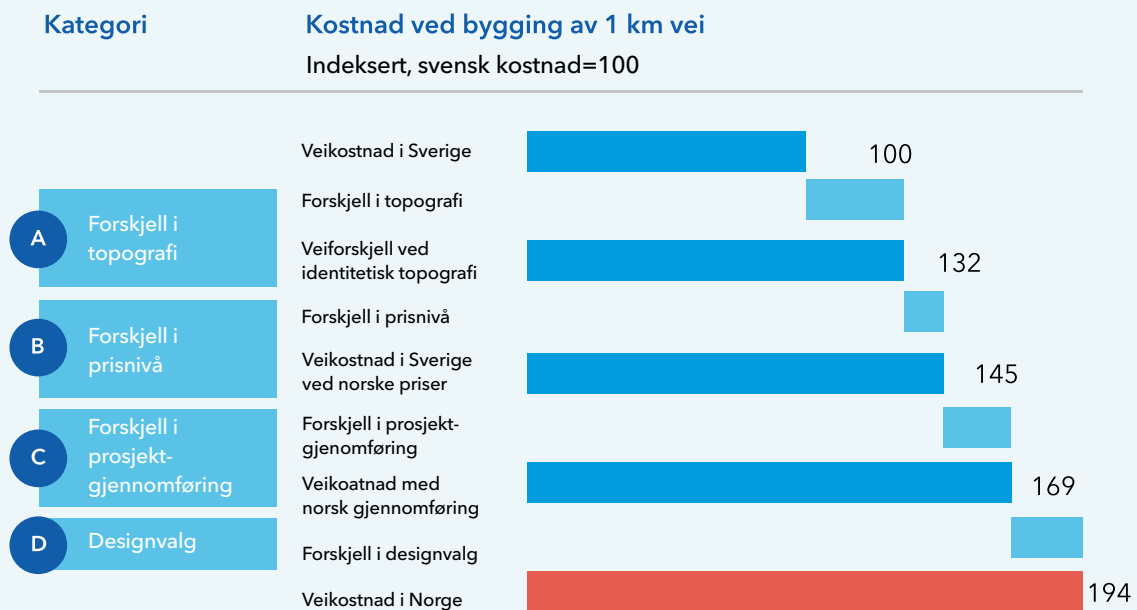
Ulike krav fra sentrale og lokale myndigheter gjør altså prosjektene dyrere. I selve byggefasen, etter at prosjektene er igangsatt, ser kostnadene ut til å bli som forutsatt. Det er derfor behov for en mer nøktern utforming av mange prosjekter. I tillegg er det nødvendig med økt oppmerksomhet på tiltak som gir raskere og mer effektiv planlegging, gjennomføring og drift av infrastrukturen.

Innfasing av digitale og andre teknologiske løsninger kan gi vesentlige effektivitetsgevinster og kostnadsbesparelser, slik det er illustrert i kapittel 4. Bygg- og anleggsnæringen har dessuten ambisjoner om at digitalisering kan gi vesentlige gevinster innenfor planlegging og utbygging, både når det gjelder tidsbruk og kostnadsreduksjoner. Det bør derfor prioriteres å forsere digitale løsninger slik at dette potensialet realiseres.

7.1 Tiltak for å redusere utbyggingskostnadene i samferdselssektoren.

Det er ingen tvil om at kostnadene ved å bygge vei og jernbane i Norge er høye. Det kan delvis forklares med utgangspunkt i topografi og klima, men det er flere årsaker. Sammenligner vi en kilometer bygget vei i Norge med det tilsvarende i Sverige, ser vi at kostnadene nesten er det dobbelte hos oss. Dette skyldes også valg av løsninger og norske krav som er kostnadsdrivende.

Sammenligning av kostnadene ved veibygging i Sverige og Norge



Kilde: McKinsey / Nye Veier, 2016/Leafhill2019)

²² <https://www.nho.no/contentassets/cabe412197dd4304a9970bc2c51a6798/norconsult-rapport-nho.pdf>



I en rapport fra 2019 som Leafhill gjorde for NHO «Tiltak for å redusere utbyggingskostnadene i samferdselssektoren»²³ konkretiseres fem områder som har potensial til å redusere utbyggingskostnadene med minimum 25 prosent. Dette er sammenlignet med rammene i gjeldende NTP (2018 – 2029). Eksempler på tiltak som har potensial for å redusere utbyggingskostnader:

- **Positive tiltak som er iverksatt, må fullføres**
Det er viktig at initiativ som tas for å realisere kostnadsreduksjoner og effektivitet, gjennomføres frem til gevinstrealisering.
- **Bedre samfunnsøkonomisk metodeverktøy må utvikles**
Prioriteringsutfordringene mellom ulike prosjekter er store og vil også være det i fremtiden. Dette skyldes at samfunnsøkonomiske analyser har begrensninger og ikke fanger opp alle samfunnseffekter, for eksempel agglomerasjonseffekter. Det finnes heller ingen komplett metode for å dimensjonere prosjekter riktig. Derfor er det stor risiko for at feil prosjekter prioriteres, og at dimensjoneringen er feil.
- **Kostnadskulturen må styrkes**
Vi har kunnskap om at kostnader må reduseres. Det vi mangler, handler om motivasjon, premiering og kultur. Dette gjelder ikke bare for aktørene i prosjektene, men også på et mer overordnet nivå i behandlingen av prosjektene. I planprosessene både lokalt og sentralt er det lett å øke kostnadsomfanget. Skal vi lykkes med å redusere kostnader, må det tydeliggjøres at dette har høy prioritet i alle viktige beslutninger.
- **Transportplanleggingen må være mer helhetlig, mer strategisk og mer langsiktig**
Samferdselsdepartementet har endret organisering av arbeidet med NTP 2022 – 2033. Departementet ønsker en plan som «gjøres mer overordnet og strategisk». Det perspektivet må også legges til grunn i den videre oppfølgingen av planen. Infrastrukturinvesteringer må vurderes i et større bilde, og slik at føringene som gis, er av overordnet karakter. I dag er planleggingen for fragmentert, og NTP legger for stor vekt på detaljer og tiltak. Et felles direktorat for samferdsel og transport i Norge kan bote på noen av disse utfordringene, men det viktigste er at det gis handlingsrom til å gjennomføre de mest effektive løsningene.
- **Rammebetingelsene må endres**
I dag har eiere og selskaper som planlegger og bygger vei og bane, ulike rammebetingelser. Rammene som Nye Veier AS har fått, er unike. Det synes å ha gitt gode resultater å gi langsiktig finansiering av utbyggingsporteføljen, der aktørene får en fastlagt ramme, men mulighet til å selv prioritere utbyggingsrekkefølge og oppstart. Dette er erfaringer som må komme til gode også for andre deler av samferdselssektoren. Det må i tillegg legges vekt på å utvikle incentiver for forskning og innovasjon og å dyrke en sterk kostnadskultur.

²³ <https://www.nho.no/siteassets/190329-nho-rapport-utbyggingskost-kompr-1-1.pdf>

7.2 Kontrakten som verktøy for mer effektiv infrastrukturutbygging

Når det offentlige bestiller infrastruktur og andre løsninger, er det avgjørende at de bruker innkjøpsmakten sin til å fremme en ønsket samfunnsutvikling, jf. blant annet omtale i kapittel 3. Det offentlige må være en krevende kunde som fremmer mer innovative og kostnads-effektive løsninger i konkurransene om oppdragene, fremfor å utelukkende vektlegge pris. For mye oppmerksomhet på kostnader fører til at kvalitet og andre aspekter ved oppdraget får mindre prioritet.

Det er også viktig at kontraktene utformes på en slik måte at de sikrer god konkurranse om oppdragene. Et mangfold av aktører som har ulik kompetanse og kapasitet til å bidra i ulike samferdselsprosjekter, vil være en forutsetning for at bygg- og anleggsnæringen utvikler seg og kan bidra til å løse behovene på lang sikt. En sterk bygg- og anleggsnæring vil også bidra til verdiskaping, sysselsetting og skatteinntekter. Næringen er godt posisjonert for internasjonal konkurranse, men et stort innslag av utenlandske selskaper vil ikke bidra i så stor grad til skatteinngang i Norge, ifølge en analyse fra 2016 utarbeidet av Samfunnsøkonomisk analyse²⁴.

Balanserte kontrakter med hensyn til risiko vil også være avgjørende for å sikre kostnadseffektive utbyggingskostnader. Videre kan tidlig involvering gjennom prekvalifisering bidra til å redusere kostnadene for entreprenørene i prosjektet. Når de bruker store ressurser på å utarbeide tilbud, er en slik forutsigbarhet viktig, ettersom de da kan bruke ressursene mer målrettet.

Det bør i større grad tas i bruk nye finansierings- og gjennomføringsmodeller. Vi ønsker gjennomføringsformer som kombinerer rask fremdrift med høy kvalitet og lave kostnader over hele prosjektets levetid. Det vil gjøre det mulig å gjennomføre flere prioriterte samferdselsprosjekter innenfor de rammer som til enhver tid bevilges. I prosjekter der det er god oversikt over risikoen vil OPS kunne være et godt alternativ.

7.3 Halvering av planleggingstiden

I gjennomsnitt tar det rundt ti år fra planlegging til utbyggingsstart av samferdselsprosjekter. Det er tverrpolitisk enighet om at planleggingstiden skal ned. Ambisjonen må være å halvere tiden det tar å planlegge.

Vista Analyse gjennomførte analysen «Raskere planlegging – hvordan komme raskere til mål?»²⁵ på oppdrag av NHO i 2016. Analysen viser at planleggingstiden i samferdselsprosjekter kan reduseres til fem år ved å gjennomføre en rekke tiltak. Først og fremst etterlyses det en tydeligere stat for å redusere omfanget av medvirkningsprosesser, forhandlinger og utredninger i planprosessene etter at konseptvalg, standard og nivå på investeringsprosjektene er besluttet, jf. faktaboksen under.

Åtte grep for raskere planlegging

1. Statlig plan må være hovedregelen dersom prosjektet omfatter to eller flere kommuner
2. Kutt ut kommunedelplan som hovedregel – det kan spare to år
3. Innsigelsesordningen må effektiviseres
4. Fremdriften må være raskere fra konseptvalg-utredning (KVU) og kvalitetssikring (KS1) til videre planlegging – det er mye ventetid i dag
5. Det må gjøres stikkprøvebasert kvalitetssikring (KS2) før investeringsbeslutning
6. Muligheten for å utrede nye alternativer i planfasen må begrenses – regjeringens valg i KS1 må være førende
7. Det må brukes tidsfrister i alle faser – dette er ikke satt i system i dag
8. Deltagelse i tidligfase må være forpliktende

²⁴ <https://www.eba.no/siteassets/dokumenter/samferdsel/samfunnsregnskapet-04.02.2021.pptx>

²⁵ <https://www.nho.no/contentassets/4311773ad91b4c2d94acad0593c4c243/va-rapport-2016-10-raskere-planlegging.pdf>

7.4 Drift og vedlikehold av infrastruktur må optimaliseres

Vedlikeholdsetterslepet i norsk infrastruktur er fortsatt stort. Ved inngangen til gjeldende NTP-periode, 2018–2029, var det beregnet et vedlikeholdsetterslep på riksveier i spennet 28–46 milliarder 2014-kroner. Gjennom perioden så langt er vedlikeholdsetterslepet fortsatt stort, både på bane og riksvei. Tar vi med etterslepet som preger fylkesveinettet, er det betydelige utfordringer.

Mangel på vedlikehold er i seg selv dårlig økonomi i forvaltningen av infrastrukturkapitalen. I tillegg påfører det næringslivet og alle andre brukere av infrastrukturen for-

sinkelser, risiko, ulykker, slitasje på kjøretøy og andre kostnadsdrivende faktorer.

Bygging av mer og smartere vei skaper behov for økt vedlikehold. Behovet for vedlikehold vil også øke som følge av mer transport, høyere forventninger til fremkommelighet og introduksjon av autonome kjøretøy. Stadig mer ekstremvær skaper også utfordringer for veinettet og øker behovet for vedlikehold ytterligere.

Det er god ressursbruk å satse mer på vedlikehold av infrastrukturen. Her bør offentlige bestillere legge til rette for enklere og mer enhetlige kontraktbetingelser som skaper forutsigbarhet for entreprenørene, og ikke minst etterspørre teknologi som gir mer presis informasjon om når det er på tide med vedlikeholdsarbeid.

Valdresmodellen - et eksempel på modell som gir mer vei for pengene

I fremtiden vil det være nødvendig å teste ut ulike strategier for utbedringen av deler av riksveinettet. På E16 i Valdres tester Statens vegvesen ut en modell for utbedring av eksisterende vei for bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet. Hensikten er å få mer vei for pengene og tilfredsstillende standard over lengre strekninger. Det tas utgangspunkt i dagens vei og trasé. Tilstanden på eksisterende vei kartlegges, og man iverksetter tiltak der det er nødvendig og utbedrer og forsterker der man kan. Modellen testes særlig

med tanke på utbedring av viktige riksveier, men som har lav trafikk. Arbeidet skjer med tidlig involvering av entreprenør. Tidlig involvering gir mulighet for påvirkning og samspill mellom utbygger og entreprenør. Dette er en arbeidsmetode som kan bli anvendelig for utbedring av andre riksveier som har stor betydning for næringslivets transporter. Tallene som Statens Vegvesen legger til grunn for et slikt utbedringsprosjekt gir rom for betydelig kostnadseffektivisering.

Hvor mye vei får vi for 500 millioner kroner?

Veitype	Veibredde	Kr/meter	Antall km vei
Utbedring av eksisterende 2-feltsvei	8,5 m	20 000	 25 km
Bygging av ny 2-felstvei	8,5 m	70 000	 7,1 km
Bygging av ny smal 4-feltsvei	16 m	150 000	 3,3 km

Kilde: Statens vegvesen

7.5 Videreføre reformarbeidet

De siste årene er det gjennomført flere store reformer i samferdselssektoren der målet har vært å effektivisere ressursbruk blant annet gjennom økt konkurranse. Man er kommet lengst i jernbanesektoren, hvor selskaper er skilt ut og etablert for å møte fremtidens behov for økt konkurranse og et bedre togtilbud. I veisektoren er etableringen av Nye Veier AS en viktig beslutning som har skapt en ny dynamikk i sektoren. Både jernbanereformen og etableringen Nye Veier AS har allerede gitt vesentlige gevinster. Det er viktig at disse reformene opprettholdes og videreutvikles etter hvert som man får mer erfaring.

Erfaringene fra Nye Veier AS er så langt gode når det gjelder realisering og fremdrift i prosjekter. Selskapet har fått gunstige rammebetingelser som gir selskapet stor handlefrihet. Rammebetingelsene kjennetegnes blant annet av

- fast definert økonomisk ramme
- frihet til å prioritere prosjekter og rekkefølge
- fritak fra KS2
- mulighet til å starte utbygging ved planavklaring
- frihet til å inngå kontrakter med entreprenører så tidlig som mulig
- avtale om fast pris med Samferdselsdepartementet for hvert utbyggingsoppdrag

Dette er frihetsgrader som bidrar til en positiv dynamikk og mulighet for å effektivt gjennomføre prosjekter og kostnadsreduksjoner.

Den økonomiske totalrammen som er fastsatt, bidrar til at alle deler av organisasjonen har oppmerksomhet på kostnader. Planleggingstiden reduseres ved at den gjøres mer rasjonell. Så langt synes organisasjonen i Nye Veier å være preget av en kultur som bygger opp under nettopp utfordrerrollen til selskapet.

Det er avgjørende at denne måten å jobbe på overføres til og inspirerer andre deler av samferdselssektoren. Det fordrer imidlertid at rammebetingelsene må endres på flere områder. Erfaringene fra Nye Veier AS bør etableres som prinsipper for driften av både Statens vegvesen og Bane Nor. Når det gjelder jernbanen, bør «Nye Baner» være et tema som får plass i kommende NTP.

Nye Veier AS

Nye Veier AS ble etablert med virkning fra 1. januar 2016. Selskapets oppdrag er å gjennomføre planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av de riksveistrekingene som omfattes av selskapets portefølje. Et suksesskriterium er friheten Nye Veier AS har fått til å prioritere rekkefølgen på utbygging, omfanget av prosjekter og gjennomføringsmodeller.

Nye Veier AS tenker nytt i måten å bygge veier på. Det har gitt svært gode resultater å involvere anleggsbransjen tidlig i prosessen, og selskapet regner med milliardbesparelser ved å gjennomføre både prosjektering og bygging annerledes enn det som var opprinnelig var planlagt. Nye Veier AS utfordrer også dagens håndbøker og standardvalg.

Nye Veier AS har ambisjoner om å redusere kostnadene i prosjektene med 20 prosent. Dessuten legger selskapet opp til å korte ned utbyggings-tiden for dagens portefølje fra 20 år til 12 år.

7.6 Fremtidig organisering av etatene

Etter vår vurdering er tiden moden for å tenke nytt om organiseringen av samferdselssektoren. Reformarbeidet, teknologitviklingen og transportformer som blir stadig mer integrert, krever helhetlig, strategisk og langsiktig planlegging og gjennomføring. Organiseringen må tilpasses både den teknologiske utviklingen, behovet for tempo i gjennomføringen og kravet om bedre ressursutnyttelse. I dag er det en risiko for mangelfull koordinering, og det kan innsnevre mulighetene for nytenkning og brukerorienterte innspill. Samlet sett kan dette svekke grunnlaget for innovasjon og utvikling som møter fremtidens behov.

Etableringen av et samlet samferdselsdirektorat som er ansvarlig for helheten i den langsiktige, strategiske transport-

planleggingen, kan være en løsning. Et samlet direktorat vil også bedre ivareta sammenhengen mellom ulike regionale planer og se ulike transportformer i sammenheng når de skal gjøre prioriteringer. En hovedoppgave for direktoratet bør samtidig være å følge opp de samlede prioriteringene og i større grad legge vekt på transportfunksjon, fremfor den mer rigide og prosjektspesifikke tilnærmingen som råder i dag. Her bør det høstes erfaringer fra blant annet Sverige, som etablerte Trafikkverket i 2009.

Regionreformen gir muligheter for å gjennomføre ønskede endringer raskere enn tidligere. Svakheten ved reformen er at fylkene bestiller oppdragene sine hver for seg. Det er avgjørende at man lykkes med en mer effektiv og enhetlig byggherrebestilling på tvers av regiongrenser.

NHO mener:

- NTP må inneholde en konkret tiltaksliste for hvordan man sikrer mer effektiv ressursbruk, slik at et høyt ambisjonsnivå i prosjektgjennomføringen lar seg gjennomføre.
- Tiltakslisten for mer effektiv ressursbruk bør blant annet inneholde tydeligere styringskrav, organisatoriske grep, etterspørsel etter mer innovasjon i offentlige anskaffelser og bruk av ny teknologi på nye områder som gir kostnadsbesparelser.
- NTP må signalisere en klar ambisjon om å halvere planleggingstiden og presentere tiltak som bidrar til tidsbesparelser.
- Over tid vil det gi kostnadsbesparelser å utvikle et mangfoldig leverandørmarked for bygging og drift av infrastruktur og andre transporttjenester, fordi det sikrer god konkurranse om oppdragene og bidrar til jobbskaping.
- Der det ikke fører til økte kostnader eller økt tidsbruk samlet sett, bør offentlige bestillere dele opp større kontrakter, slik at flere bedrifter kan delta i konkurransen.
- Alternative finansieringsmodeller som OPS bør i større grad tas i bruk.
- Vedlikeholdsinnsatsen må trappes opp for å unngå dårlig forvaltning av infrastrukturkapitalen.
- Det påbegynte reformarbeidet i samferdselssektoren må videreføres.
- Flest mulig av rammene for Nye Veier AS må gjøres gjeldende for de øvrige byggherrene innenfor samferdselsområdet (Statens vegvesen og Bane Nor). "Nye Baner" bør utredes.
- For å sikre en helhetlig, langsiktig og strategisk orientert planlegging og oppfølging av samferdselspolitikken bør man starte arbeidet med å se på om noen av dagens transportetater kan samles i et felles «samferdselsdirektorat».

8

Nærmere om de ulike transportområdene

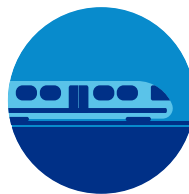




8.1 Veitransport

Transporten av varer og gods på vei har økt betydelig de siste årene og vil antakelig fortsette å øke fremover. Den gjennomsnittlige årlige veksten i totale godsstrømmer i Norge beregnes å bli 1,5 prosent frem mot 2050. Det innebærer at det samlede godsvolumet øker med nærmere 70 prosent fra 2015 til 2050. Det meste av transportarbeidet gjennomføres på korte transportdistanser hvor lastebil og varebiler er eneste alternativ. Den største veksten er derfor antatt å komme for lastebiler, med om lag en dobling frem mot 2050²⁶. Når mesteparten av økningen i transportmengden vil komme på vei, vil det utfordre både veiinfrastruktur og trafiksikkerhet.

En vellykket politikk for godstransport på bane og sjø kan redusere godstrafikken på vei. Det har i lang tid vært en felles ambisjon om å overføre mer godstransport fra vei til sjø og bane. I gjeldende NTP (2018 – 2029) er målet at 30 prosent av godstransporten på vei på strekninger over 300 km skulle over på sjø og bane. Det har ikke skjedd, snarere tvert imot. I noen korridorer og for noen typer gods fremstår likevel sjø og bane som konkurransedyktig. Dette gjelder særlig bulktransportarbeidet og tømmertransport.



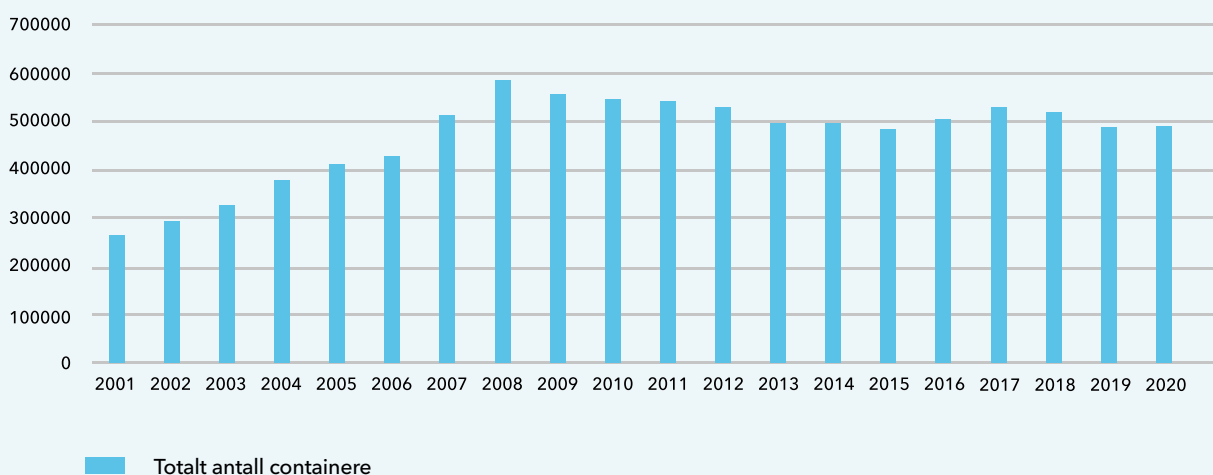
8.2 Jernbane

Jernbanen har over tid hatt store utfordringer med driftsforstyrrelser som følge av svikt i infrastrukturen. Det har svekket tilliten til jernbanen som en pålitelig transportløsning. Fremføringsevne er et viktig premiss for frakt av gods. Næringstransport på vei er mer fleksibel og effektiv i dag.

Når utviklingen i veitransporten går i retning av lav- og nullutslippskjøretøy vil miljøfortrinnet jernbanen har hatt reduseres. Et forutsigbart jernbanetilbud vil dessuten være en bærekraftig og effektiv transportform, både for samfunnet og for godstransporten, uavhengig av teknologiutviklingen for veitransporten. De eksterne kostnadene per utført tonn-kilometer er høyere for vei enn de er for jernbane og sjø, også når man tar ut klimagassutslipp.

Næringslivet viser en økende interesse for å benytte tog som en effektiv transportløsning, men jernbanens konkurransekraft må styrkes. Det fremtidige kostnadsbildet for bruk av jernbanen er uoversiktlig, på grunn av at kjørevegsavgiften trappes opp, og at det innføres ERTMS (European Rail Traffic Management System). Samtidig står vi overfor kapasitets-

Godstransport på jernbane



Kilde: NHO Logistikk og Transport

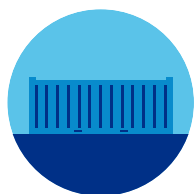
²⁶ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/?ch=3>

begrensninger i jernbanenettet. Disse vil dessuten øke fremover, spesielt rundt de største byene, ettersom tilbudet for persontransporten forbedres med nye forbindelser og hyppigere avganger.

Det må derfor tas grep for å legge til rette for økt bruk av godstog. Kapasiteten og effektiviteten til gods på jernbane må økes uten at kostnadene øker. Det må åpnes for å kjøre lengre tog på flere strekninger, slik at man får utnyttet kapasiteten bedre i godstransporten. Dermed vil det å frakte gods på bane redusere enhetskostnaden og dermed styrke jernbanens konkurransekraft. For å hente ut effektene raskt, bør det prioriteres strekningsvis.

Videre må godstog sikres ruteleier som gjør det mulig å ha effektive fremføringstider. I dag planlegges ruteleiene for persontransporten samlet og for flere år av gangen. For godstransporten må det søkes om hvert enkelt ruteleie. Med en mer helhetlig tilnærming der man ser samlet på alle typer tog, vil infrastrukturen kunne utnyttes bedre. Det må derfor arbeides med mer langsiktig med ruteplanlegging for godstog.

En forutsetning for økt effektivitet i godstransport er å sørge for opprustning og tilstrekkelige krysningspunkt på ulike baner. Eksempelviser det behov for mange nye krysningspunkt på banen mellom Oslo-Trondheim²⁷ slik at frakttiden reelt kortes ned, lengre togsett tillates og godskapasiteten økes.



8.3 Godsterminaler

Omlastingskostnader står for en stor andel av kostnadene ved kombinerte transporter. Effektivisering av dette vil derfor være et viktig bidrag til å redusere enhetskostnadene i fremføringen av kombinerte transporter på jernbanen. 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. Godstransport utgjør en helhet som må henge sammen, og terminaler, bane, enkeltstrekninger og infrastruktur må derfor sees i sammenheng.

Alnabru-terminalen er navet for godstransporten i Norge, men utformingen av terminalen er utdatert. Det har lenge vært et stort behov for å oppgradere terminalen. I konseptvalg-

utredningen (KVU) for «godsterminalstrukturen for Oslofjordområdet²⁸» ble det utredet flere alternativer for en fremtidig terminal. Resultatene fra KVUen viser med tydelighet at man får mest gods på bane ved å beholde Alnabru.

En bør raskt komme i gang med faktiske forbedringer på terminalen. 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. Det mest kritiske er et nytt signalsystem, og det bør derfor prioriteres så raskt som mulig. Investeringen i Alnabruterminalen er samfunnsøkonomisk lønnsom dersom man også oppgraderer strekningene slik at man kan kjøre lengre tog.

Jernbanedirektoratet har gjennomført en mulighetsstudie i Trondheim og gir på bakgrunn av denne en klar anbefaling om at den videre planleggingen bør ta utgangspunkt i en samlet godsterminal på Heggstadmoen. En samlet logistikk- og transportbransje støtter dette og ber om at prosjektet gjennomføres så raskt som mulig.

Godsterminalen i Bergen er under oppgradering. Det er positivt, men en konsekvens er at samlasterne PostNord AS og Schenker AS må flytte ut fra Nygårdstangen senest 31.12.21. Dette medfører et stort praktisk problem, ettersom deres nye terminaler ikke vil være klare til innflytting før tidligst medio 2022. NHO mener at Bane Nor må bidra til at utflyttingen kan samkjøres med innflyttingen i nye terminaler, eller at de alternativt må gi et tilbud om midlertidige lokasjoner i påvente av at de nye terminalene står ferdig.

I gjeldende NTP er det flere godstiltak som vil legge til rette for en kraftig effektivisering av tømmertransporten på jernbane. Disse må realiseres, deriblant Godspakke Innlandet. Denne strategien har stor betydning for å utløse verdiskaping basert på skog. Blant de nye prosjektene må Sørlandsbanen utvikles for å støtte opp om pågående industriinvesteringer. I denne saken er forutsigbarhet avgjørende.



8.4 Bylogistikk

Effektiv godslogistikk i byene har stor betydning for både økonomi, klima og miljø. Likevel har dette temaet hittil fått

²⁷ <http://93.89.112.77/elnsyn/registryentry/ShowDocument?registryEntryId=146033&documentId=213725>

²⁸ <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/a05157848d1649d78913a03e52ba7109/kvu-godsterminalstruktur-i-oslofjordområdet-horingsbrev1.pdf>

lite oppmerksomhet i kommunal planlegging sammenlignet med persontransporten. Blant utfordringene vi ser i flere norske byer i dag, er arealkonflikter mellom ulike trafikantgrupper, begrenset fremkommelighet i sentrum og dårlig tilrettelegging for lossing og lasting av varer.

Byvekstavtalene har sikret samordning på tvers av forvaltningsnivåer mellom areal- og transportpolitikk, men det har vært begrenset til persontrafikken. Regjeringen har i forlengelsen av dette 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 målet ikke kan nås uten at bylogistikk inkluderes, mener NHO at det er behov for enda mer eksplisitte mål og virkemidler for å sikre at temaet bylogistikk løftes opp på et overordnet strategisk nivå i kommunene.



8.5 Havn, sjø og sjøtransport

Transport av gods på sjø vil henge tett sammen med fremtidens utvikling og struktur av havnene. Disse er en sentral del av sjøtransportens infrastruktur, og som knutepunkter mellom land- og sjøbaserte transporttjenester er de viktige ledd i logistikkjedene. Havnene har også stor betydning for næringsvekst og regional utvikling. Det vil for eksempel være viktig å finne en havneløsning vest for Oslo som kan støtte opp om regional industriutvikling og næringsinteresser.

Effektive og profesjonelle havner som tilbyr konkurranse-dyktige tjenester, er helt nødvendig for sjøtransportens konkurransekraft. I dag finnes det om lag 60 havner med egen administrasjon. Behovet for en helhetlig strategi for å utvikle og spesialisere havnene fremstår som helt nødvendig med bakgrunn i utviklingen av transportarbeidet, som omfatter både godsterminaler, digitale plattformer, autonomi og annen ny teknologi.

Effektive havner er avhengige av gode tilførselsårer som vei og bane. Staten har et ansvar for dette, og det vil kreve en konsentrert satsing på prioriterte havner. For å få til lønnsomme godstransporter på sjø må vi samle volumer, og da kan ikke alle havner drive med alt.

Norske trafikkhavner er i hovedsak kommunalt eide. Det er nødvendig at havner som i fremtiden skal spille en sentral rolle som viktige omlastningsterminaler, får utviklingsmuligheter og bærekraftige økonomiske rammer. Det kan være nødvendig å vurdere om vi i dag har et hensiktsmessig eierskap til denne delen av infrastrukturen.

Forsjøtransporten er også dagens avgiftsregime utfordrende. Fartøy langs norskekysten pålegges over 20 ulike avgifter, vederlag og gebyrer. Derfor er det et stort behov for å forenkle dagens system, slik at konkurransekraften økes.



8.6 Ferger

Effektiv og forutsigbar fergetransport bidrar til reduserte reise- og transportkostnader både for privatpersoner og nytte-transport. De siste årene har det vært en betydelig økning i frekvensen og kapasiteten på viktige fergesamband. Flere samband har blitt døgnåpne, og mens normalen var avganger hver halvtime tidligere, er det nå vanlig med en frekvens på 15–20 minutter på de største sambandene. Dette gjør at den faktiske ventetiden reduseres. Samtidig reduseres den skjulte ventetiden, ved at man slipper å planlegge reiser med bil.

Økt frekvens med flere ferger gir også bedre kapasitet. Dette reduserer problemet med gjenstående biler på tidspunkter med stor trafikk. Hyppige avganger kan også bidra til redusert ulykkesrisiko, dersom trafikantene velger å ikke kjøre fort for å rekke en fergeavgang. Utbedringer av kaianlegg for mer effektiv lasting og avkjøring bidrar også til redusert reisetid.

Store deler av fergeflåten er i ferd med å skiftes ut med nye og miljøvennlige fartøy som i tillegg er mer effektive enn de som skiftes ut. I 2030 vil hele den norske fergeflåten være utslippsfri. Overgangen fra fossil energi til strøm bidrar ikke bare til reduserte klimagassutslipp, men også reduserte driftskostnader. Det skjer altså mye utvikling i fremdriftsteknologi med nye energibærere, og samtidig skjer det en løpende utvikling på andre områder, for eksempel bruløsninger, styrings-systemer og systemer for automatisk kaitillegg. Utviklingen bare de siste fem årene viser at dagens og morgendagens ferger kan bidra til langt mer effektive transportkorridorer og gi høyere samfunnsnytte enn tradisjonelle ferger.



8.7 Fylkesveiene

I de nasjonale transportkorridorene inngår det ikke bare europaveier og riksveier, men også fylkesveier og enkelte kommunale veier. Det økende vedlikeholdsetterlepet på fylkesveiene er en stor utfordring. Standarden på de ulike delstrekningene i en korridor er svært varierende, og det bidrar til å fordyre transporten. Det er nødvendig med en mer helhetlig utbedring av viktige korridorer, uavhengig av hvem som eier eller har ansvaret for veien.

En videre utbygging og forbedring av riksveinettet vil samtidig føre til at forskjellen mellom de ulike veinettene økes. Det kan skape en vridning i konkurranseflatene mellom de produsentene som kun benytter riksveien for å få frem varene sine til kundene, og de produsentene som også må benytte fylkesveiene. Blant annet kan det gi en uheldig konkurransevridning til fordel for norske produsenter på bekostning av import. Industrien er gjerne plassert i distriktene nær råvaren og er avhengig av gode veiforhold og utbedring av flaskehals på tilførselsveiene. Fylkesveinettet og tilførselsveier fra industrien og ut til hovedveinettet må prioriteres, slik at effektiv transport som modulvogntog kan tas i bruk. Dette vil gi både kostnads- og miljøbesparelser, og slik er det med å bygge konkurransekraft og legge til rette for verdiskaping.

Fylkesveinettet brukes også som omkjøringsveier for riksveinettet, for eksempel ved flom eller ulykker. Store deler av fylkesveinettet har imidlertid ikke god nok standard til å uten videre overta all riksveitrafikken ved slike hendelser. Det burde vært en systematisk oppgradering av viktig fylkesveinett som er beredskapsveier for riksveinettet.

Etterslepet på vedlikehold av fylkesveier må håndteres på en bedre måte enn i dag. En del av utfordringen er at det ikke fulgte med midler da fylkeskommunene fikk overført en del av riksveiene. Det er også viktig at fylkeskommunene har et nasjonalt og regionalt perspektiv når de prioriterer hvilke strekninger som skal utbedres.

Noen av de største flaskehalsene på fylkesveiene er bruer med mangelfull bæreevne eller bredde. Halvparten av bruene er over 50 år gamle, og de er bygd i en tid da levetiden ble satt til 60 år. Det er derfor et umettelig vedlikeholdsbehov, og noen bruer er utdaterte og må fornyes. Et statlig bru- og fornyingsprogram for fylkesvegbruer vil være et godt tiltak.

Treindustrien

Treindustrien er også et eksempel på en næring med verdiskaping rundt om i landet og betydelige ringvirkninger. Næringen befinner seg nær råvaren (skogen) og leverer byggematerialer både til det norske og internasjonale markedet. Samtidig går biproduktene til annen produksjon, for eksempel av papir, bioplast og biodrivstoff. Effektiv infrastruktur er en avgjørende rammebetingelse også for treindustrien. Transport av skog- og treprodukter i Norge utgjorde om lag åtte prosent av transportarbeidet på vei (tonnkilometer) i 2017.

Det finnes ulike modeller som kan sikre bedre fremkommelighet på fylkesveinettet. Tilskuddsordningen for viktige veier for sjømatnæringen, der fylkene kan søke om penger til utbedring og staten dekker inntil 40 prosent av kostnaden, er et eksempel. Tilsvarende ordninger finnes det for tømmertransporten.

Vi etterlyser en kartlegging for hele fylkesveinettet for alle næringer. Velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner bør også inkluderes som et element i en slik kartlegging. Det bør også vurderes å lage en egen klassifisering for næringsveier slik at de får en styrket posisjon, med egne overføringer av statlige midler til oppgradering og vedlikehold.



8.8 Kollektivtransporten

Velfungerende og miljøvennlige byer vil være avhengige av kollektivtransport av høy kvalitet som er enkel å bruke. Det vil være av stor betydning at tilbudet er tilgjengelig og sømløst. Typiske europeiske byer med høy kollektivandel kjennetegnes nettopp av det – kollektivløsninger som er enkle å bruke for de fleste. Barrierene mot å reise kollektivt må minimeres hvis man ønsker en betydelig økning i antallet kollektivreiser.

Nullvekstmålet i storbyene tilsier at all trafikkvekst må tas med sykkel, gange og kollektivtransport. I distriktene er

sosiale hensyn og trygg skoletransport kjernen i det offentlig bestilte transporttilbudet. Fylkeskommunenes økonomi og prioriteringer må kunne håndtere passasjerutviklingen. Forutsigbar finansiering av lokalt og regionalt kollektivtrafikktilbud er derfor vesentlig.

Potensialet er stort for å bedre samordningen av det totale kollektivtilbudet, slik at lokaltrafikk og rutetilbud mellom regioner og landsdeler fungerer mest mulig sømløst. Ekspressbusser og flybusser, som er et markedsbasert tilbud, er et godt og nødvendig supplement til bane- og busstilbudet i offentlig regi. For å være et relevant produkt for de reisende må disse tjenestene sikres tilgang til kollektivknutepunkter og holdeplasser i sentrum av byene. Det må også være enklere å planlegge kollektivreisen gjennom kvalitetssikret og samordnet reiseinformasjon. Det offentlige bør legge til rette for hele reisekjeder, hvor relevante tilbringertjenester vil være en nødvendig del av den kollektive reisen.

Busstjenester er velegnet for anbud, ifølge en samfunnsøkonomisk analyse som er utført av Vista Analyse for NHO Transport²⁹. Det offentlige beholder styringen av leverandørene og sørger for virksom konkurranse. Det gir god kvalitet og kostnadseffektivitet i tjenestene. De ansattes rettigheter blir dessuten godt ivaretatt. Fylkeskommunene sparer årlig over én milliard kroner på å sette ut busstjenestene på anbud sammenlignet med å drifte dem selv.

Myndighetene har ansvar for å bygge en solid og trygg infrastruktur slik at nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken kan nås. Daglig vedlikehold av vei og vintervedlikehold har stor betydning for trafikksikkerheten og fremkommeligheten på norske veier. Busser i Norge tilfredsstiller gjeldende krav til sikkerhet, men kollisjonsbeskyttelsen i front og ved førerplassen må bedres. Det er nødvendig å skjerpe de internasjonale kravene til kollisjonsbeskyttelse i busser. Myndighetene må jobbe for å endre relevante ECE-krav til busser, og yrkessjåførenes opplevde trygghet bør vektlegges i vurderingen av regelverket.

Tall fra 2019, før pandemien, viser at rekordmange reiste kollektivt. Totalt 718 millioner kollektivreiser ble gjennomført og mer enn 60 prosent av disse reisene var med buss, ifølge Statistisk sentralbyrå. Nær halvparten av kollektivreisene foregikk i byområder, og det illustrerer kollektivtransportens betydning for velfungerende, bærekraftige byer.



8.9 Luftfart

Som kollektivtrafikkmiddel over lange avstander er luftfarten den som dekker hele landet best. Luftfarten reduserer avstandsulempene i Norge, og den knytter sammen næringsliv og markeder på en effektiv måte. Det norske næringslivet er i likhet med alle andre deler av samfunnslivet helt avhengig av en effektiv og velfungerende luftfart. Det vil også være situasjonen etter at pandemien er et tilbakelagt stadium. Derfor er det viktig å sikre at vi har et godt luftfartstilbud også etter pandemien.

Hard konkurranse og høy kostnadsbevissthet i luftfarten har ført til lavere priser og gjort flytjenestene tilgjengelige for alle. I løpet av én time kan to av tre nordmenn nå en flyplass. I Nord-Norge og på Vestlandet kan to tredjedeler nå en flyplass på en halvtime.

Norsk luftfart er opptatt av å ta miljøansvar. Fly blir stadig mer energieffektive, med lavere utslipp av klimagasser per produserte enhet. I 2018 sto luftfarten i Norge for 2,34 prosent (SSB) av de nasjonale klimagassutslippene. Norsk luftfart til destinasjoner innenfor EU- og EØS-området er med i EUs klimavotesystem, og fra 2021 vil norske flyselskaper være omfattet av ICAOs CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Videre er innenlands flytrafikk pålagt CO₂-avgift og fra 1. januar 2020 ble det i innført et innblandingskrav av bærekraftig biodrivstoff. Dette innebærer at 0,5 prosent av drivstoffet som selges til den innenlandske luftfarten vil være såkalt avansert biodrivstoff.

EU har satt seg som mål å redusere klimagassutslippene fra nye fly med 75 prosent i 2050 sammenlignet med et typisk fly fra år 2000. Utover dette ønsker EU å redusere NO_x-utslippene med 90 prosent og støy med 65 prosent.

De norske flyselskapene har satt seg ambisiøse mål for å nå de nasjonale og internasjonale målene og forpliktelsene når det gjelder klimautslipp. Utslippene per passasjerkilometer har gått ned med over 50 prosent de siste 20 årene, og det er forventet en videre reduksjon, konservativt anslått til 1,5 prosent per år frem mot 2050. Norsk luftfart har derfor lansert et veikart til fossilfri luftfart der målet er at norsk

²⁹ <https://www.transport.no/siteassets/dokumenter/rapporter/anbud-i-bussmarkedet---samfunnsokonomiske-konsekvenser---vista-analyse-as.pdf>

luftfart, i og fra Norge skal være fossilfri innen 2050³⁰. Dette er et ambisiøst mål som vil kreve betydelige investeringer og effektive virkemidler fra myndighetene.

Luftfartsbransjen i Norge arbeider med en rekke utslipps-reducerende tiltak:

- fornying av selskapenes flyflåte
- innfasing av konkurransedyktig bærekraftig drivstoff inkludert e-fuels³¹
- løsninger for elektrifisering samt hydrogen som energibærere
- effektivisering av luftrommet
- effektiv lufthavndrift
- tilbringertjenesten til lufthavnene

Selv om vi er i en fase for pilotering og testing av fly der energibæreren er elektrisitet eller hydrogen, synes det å være et stykke frem før dette er en realitet i kommersiell drift på lange ruter. Hybridelektriske løsninger ligger nok nærmere frem i tid. På kortbanenettet er det imidlertid sannsynlig å se elektriske fly i drift i løpet av de neste ti årene.

De senere årene har det vært en voldsom økning i bruk av droner i Norge, og i dag er det ca. 5300 registrerte operatører av flyvende droner. Norske myndigheter var tidlig ute med å stille krav til blant annet opplæring av droneoperatører. Alle-rede bruker mange norske virksomheter droner til blant annet filming, inspeksjoner og andre kontrolloppgaver. Myndig-hetene benytter droner tilsvarende til overvåkning og beredskap. Norge har relativt mye luftrom med god kapasitet, god infrastruktur og et allerede etablert kompetansemiljø innenfor bruk og produksjon av droner. Det gjør at Norge kan være i førersetet på området. Eksport av kompetanse og nye løsninger vil igjen kunne bidra til økonomisk vekst og flere nye arbeidsplasser.

NHO mener:

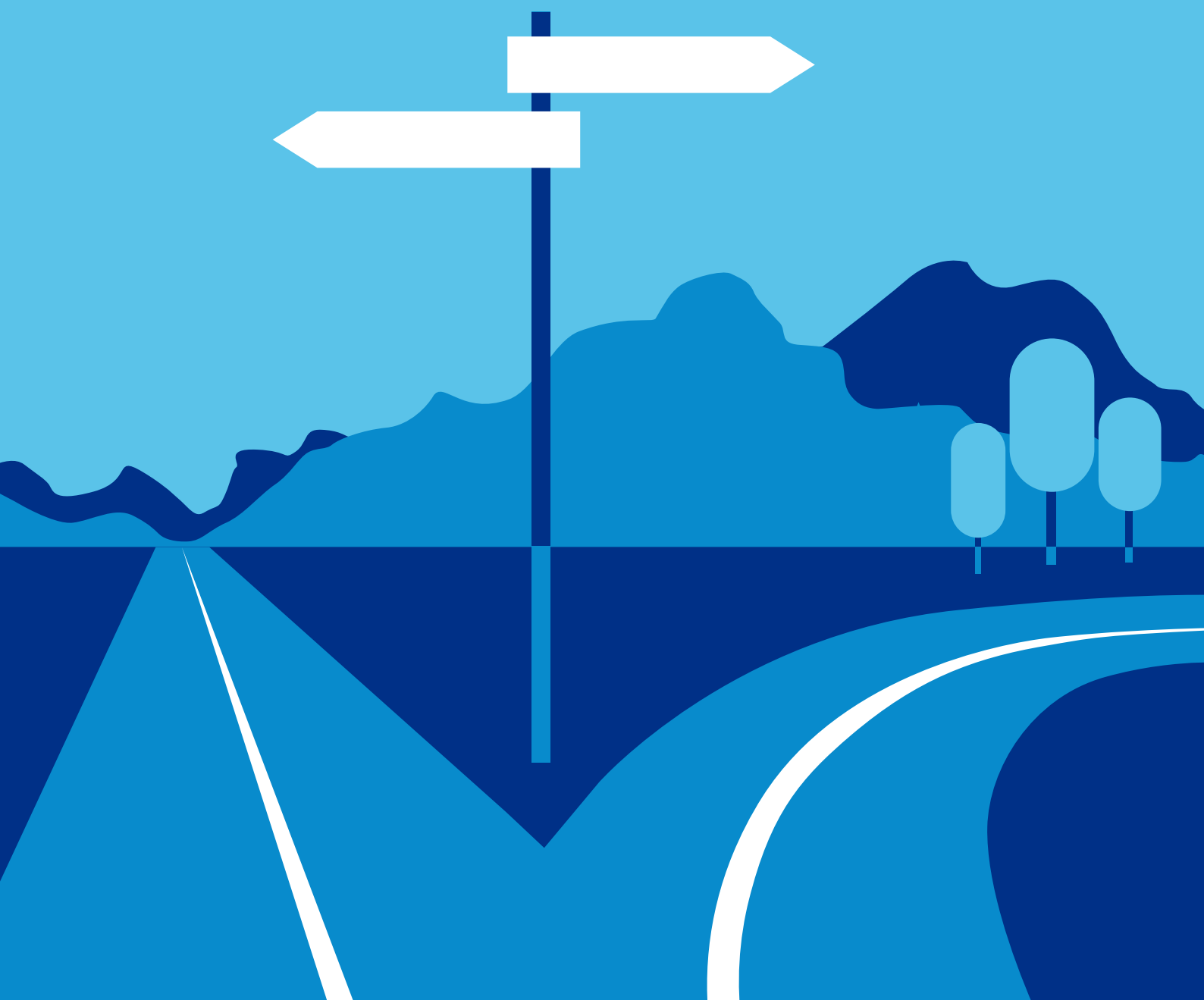
- Det må legges til rette for økt bruk av gods-tog. Kapasiteten og effektiviteten for gods på jernbane må økes uten at kostnadene øker. Terminalkostnadene må ned og regulariteten må bedres vesentlig.
- Et nytt signalsystem på Alnabruterminalen bør forseres og legges inn i første seksårsperiode.
- Tømmerterminalene i NTP og Jernbaneverkets handlingsprogram må realiseres.
- Dagens avgiftsregime for sjøtransporten bør gjennomgås og forenkles for å øke konkurranse-kraften for denne transportformen.
- Bylogistikk må få økt oppmerksomhet i kommunal planlegging.
- Det er behov for en helhetlig strategi for å utvikle og spesialisere havnene.
- For å bidra til reduserte reise- og transport-kostnader for brukerne, er det viktig med et effektivt og forutsigbart fergetilbud.
- Det er behov for en kartlegging av hele fylkesvei-nettet for alle næringer som grunnlag en bedre prioritering av næringsveier og for å redusere etterslepet på vedlikehold.
- Kollektivtransporten må møte befolkningsveksten i de største byområdene. Fremkommeligheten for kollektivtransport i byområdene må prioriteres.
- Kollektivtransporten (busser og ferger) bør fortsatt settes ut på anbud for å sikre gode og effektive tjenester.
- Investeringer i lufthavner må sees i sammenheng med øvrige samferdselsinvesteringer og vurderes etter samfunnsøkonomiske kriterier.
- Ulønnsomme flyplasser som ønskes oppretthold av distriktpolitiske hensyn, bør i større grad finansieres med midler over statsbudsjettet frem-for kryssubsidiering.
- Avinor og Avinor Flysikring må driftes så effektivt som mulig, blant annet gjennom konkurranse utsetting av tjenester.
- Det bør opprettes et nasjonalt test- og kompetansesenter for droner.
- Gjeldende miljøavgifter for luftfarten bør i større grad brukes til å fremme omlegging av luftfarten i klimariktig retning, herunder sikre tilgang på bærekraftig drivstoff.

³⁰ https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/avinor_baerekraftsrapport_2020.pdf

³¹ Electrofuels

9

Grunnlaget for våre prioriteringer



9.1 Utgangspunkt

Næringslivets transportbehov ligger til grunn for NHOs arbeid med å prioritere prosjekter i vårt innspill til neste NTP og den videre oppfølgingen av denne. Infrastrukturen skal bidra til å skape nye arbeidsplasser og økt verdiskaping. God og effektiv mobilitet er et sentralt trekk ved et attraktivt og velfungerende samfunn og en forutsetning for et konkurransedyktig næringsliv.

I arbeidet med å utvikle våre forslag til prioriteringer har vi involvert bedrifter, landsforeninger, bransjer og regionene. Samtidig bygger prioriteringene på kunnskap og innsikt fra et bredt underlag av rapporter og analyser, herunder transportetatens egne innspill.

Dialogen med medlemsbedriftene har vært særlig viktig, det er de som daglig kjenner på behovene for bedre samferdsel. De regionale prioriteringene er det bedriftene i hver region som har stått for i samarbeid med NHOs regionkontorer. Bedriftene er avhengige av effektiv fremkommelighet for varer og tjenester. Transporten skal fra produksjonssted til marked. Derfor er det transportkorridorenes funksjon som gjelder.

Beslutningsgrunnlaget for prioriteringene for mange av prosjektene i NTP kan ofte ligge langt tilbake i tid. Det tar ofte lang tid med lokalt og regionalt arbeid før prosjektene kommer inn på NTP-prioriteringene og videre til gjennomføring. Derfor er det viktig at analysegrunnlaget oppdateres. En slik kvalitetssikring må også bygge på næringslivets behov for de aktuelle prosjektene. I tillegg må prosjektene sees i sammenheng med utviklingen av ny teknologi og annen offentlig infrastruktur, slik at det ligger helhetlige vurderinger til grunn for beslutningene.

9.2 Samfunnsøkonomisk nytte av samferdselsinvesteringer

De samfunnsøkonomiske kost-/nytteanalysene må være en sentral del av beslutningsgrunnlaget for samferdselsinvesteringene. Samtidig må kvaliteten i beslutningsgrunnlaget forbedres. Konsekvenser for verdiskaping, arbeidsplasser og utviklingen av naturlige bo- og arbeidsregioner må inkluderes bedre i analysene.

Mer treffsikre analyser vil gjøre samfunnet bedre i stand til å ta mer kvalifiserte beslutninger. Det er blant annet nødvendig i større grad å ta hensyn til verdien av det godset som transporteres og hvordan disse verdiene forringes ved dårlig fremkommelighet og uforutsigbar transporttid. Et typisk å svært reelt eksempel er fersk sjømat som taper seg i markedsverdi for hver time den kommer forsinket fram til markedet. Det er allerede utarbeidet modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet som hensyntar slike tidsfaktorer. Disse viser at lønnsomhetsbildet endres til dels betydelig når også verditap ved forsinkelser regnes med.

Det er viktig at analysene er troverdige og skaper et riktig bilde av virkeligheten. Derfor må dagens metodikk videreutvikles. Vi mener at det må arbeides mer målrettet enn i dag for å få frem nytten som prosjektene skaper, og at dette arbeidet må løftes frem i forbindelse med utformingen av NTP 2022 -2033.

Med betydelig teknologisk utvikling i årene fremover, er det også viktig å sjekke om prosjektene tar høyde for disse endringene. Det er fortsatt stor usikkerhet i tempoet for innfasingsnyteknologi og hvilke konsekvenser for transporten. Som nevnt tidligere er det viktig at det anvendes mest mulig realistiske forventninger. Risikoen mot feilinvesteringer må balanseres mot risikoen for underinvesteringer.

Samfunnsøkonomisk analyse

«En samfunnsøkonomisk analyse er en utredning som utføres før et tiltak iverksettes. Samfunnsøkonomiske analyser bidrar til at politikere og andre beslutningstakere får solide, gjennomsiktige og sammenlignbare beslutningsgrunnlag når de skal vurdere tiltak. Samfunnsøkonomiske analyser kan benyttes for å prioritere tiltak innenfor en virksomhet, innad i en sektor og på tvers av ulike sektorer.»

Veileder i samfunnsøkonomiske analyser, DFØ

9.3. NHOs kriterier for prioritering

For næringslivet er det av stor betydning at bedriftenes behov legger premisser for prioriteringene i fremtidens transportløsninger. Et hovedkriterium må være at offentlig pengebruk øker mulighetene for økt produktivitet, verdiskaping, arbeidsplasser og naturlige bo- og arbeidsregioner.

Prioriteringsarbeidet innebærer at man gjennomgår eksisterende prioriteringer og vurderer hvilke nye transportløsninger som skal prioriteres i den enkelte region og bransje. Prioriteringene må være reelle og faktaorienterte.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (kost/nytte) må fortsatt ligge til grunn for prioriteringene. Avvik må være begrunnet i mernytte (netto ringvirkninger) av prosjektet som ikke er fanget opp i kost-nytte-analysen. Dette inkluderer forhold som dette:

- Næring og jobbskaperperspektivet skal ha første prioritet. Det inkluderer
 - viktige transportårer for eksportnæringene i form av omsetningsverdi
 - viktige transportårer for norsk bedrifter ut i markedet, som vil si at tilførselsveier og fylkesveinettet må inngå som en viktig del av sammenhengende transportkorridorer.
 - vesentlig reduksjon i tidskostnader og transportkostnader for næringslivet, blant annet ved at det overføres mer gods fra vei til bane, og at næringstransporten ikke må tape til fordel for satsing på persontransport.
 - økt produktivitet gjennom utvidede arbeidsmarkeder og klynger og styrket byutvikling
- Prosjektene må være et bidrag til å løse klima-utfordringene.
- Det må være krav til samfunnsansvar i prosjektene.
- Prosjektene må styrke trafikksikkerheten

9.4. Prioriterte områder

Transportløsningene må i større grad ses i en helhetlig sammenheng. Vi foreslår følgende kategorier som prioriterte innsatsområder:

- Regionale, nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport
 - for veisiden innebærer det sammenhengende utbygging av trafikksterke strekninger langs E6, E16, E18, E39 og E134.
 - for jernbanen innebærer det satsing på InterCity-triangelet, inkludert ny tog tunnel under Oslo, samt Trønderbanen, Vossabanen og enkeltprosjekter med stor betydning for kapasitet eller reisetid mellom storbyene.
- Byområder og store bo- og arbeidsmarkedsregioner
 - mulighetene for fortetting rundt kollektivknutepunkter og et godt kollektivtilbud er viktig for å skape effektive, klimavennlige og attraktive byer og tettsteder. Det sikrer også bedre tilgang på arbeidskraft og et større jobbmarked.
 - knutepunkter, godsterminaler og intermodalitet må utvikles for å styrke bruken av så vel sjø som bane.
- Prosjekter som utløser teknologiske muligheter som lar seg skalere videre
 - opptrapping av FOU-innsats innen samferdselsområdet, ordninger for pilotering og testing, og innfasing av ny infrastruktur som skalerer nye grønne og digitale løsninger.

Vi har konsentrert oss om konkrete prioriteringer for første seksårs periode. For siste seksårs periode har vi foreslått hvilke korridorer/områder det skal satses videre på og som løser de største utfordringene. Her er det snakk om en langsiktig strategi for fullføring av korridorer. For øvrig har vi forutsatt at løpende prosjekter fra NTP 2018 – 2029 blir gjennomført som planlagt.

NHO mener:

- Gode prioriteringer som støtter opp under næringslivets behov er avgjørende.
- Samfunnsøkonomisk nytte må være et avgjørende prioriteringskriterium. Avvik må begrunnes særskilt.
- Kost/nytte vurderingene i de samfunnsøkonomiske analysene må videreutvikles slik at det

- tar bedre hensyn til reelle forhold som produktivitet, verdiskaping og klima, herunder gjenspeiler verdien av tidskritisk næringstransport.
- Prosjekter som er særlig sårbare for teknologiske endringer bør stresstestes for dette. Risikoen for feilinvesteringer må balanseres mot risikoen for underinvestering.

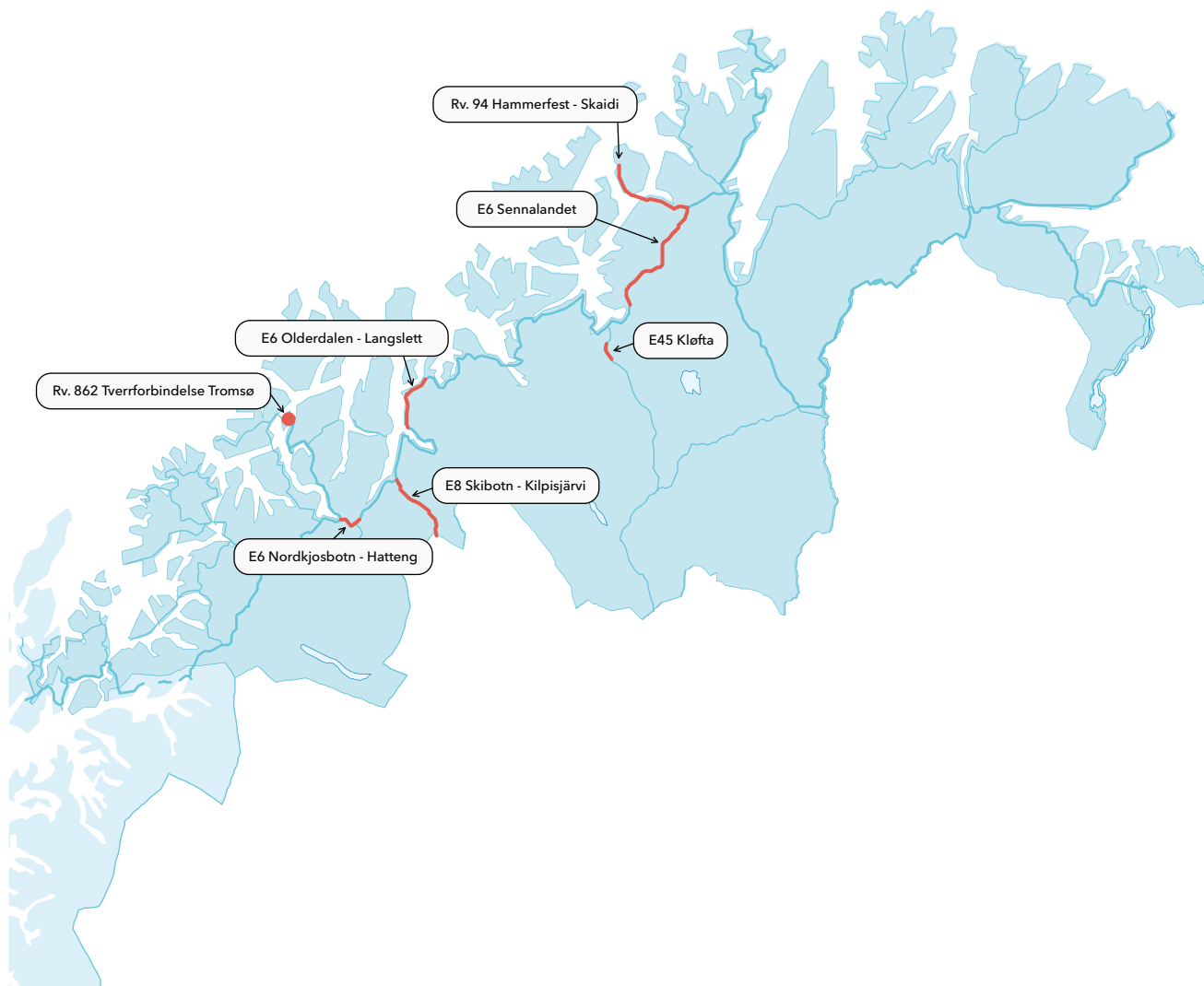
10

Forslag til prioriterte prosjekter



Troms og Finnmark

— Vei



Prioriterte prosjekter for Troms og Finnmark første periode (2022 - 2027)

Vei

Prosjekt
E45 Kløfta
Rv 94 Hammerfest - Skaidi
E8 Skibotn - Kilpisjärvi
Rv862 Tverrforbindelsen Tromsø
E6 Nordkjosbotn - Hatteng
E10 Bjørnfjell og E6 Sennalandet (utbedringer)
E6 Olderdalen - Langslett (utbedringer)

Nærmere omtale

Det er avgjørende at det legges til rette for effektiv og trygg transport for de eksportrettede næringene som regionen og landet er avhengig av. Transportbehovet i regionen er ventet å øke i årene som kommer, særlig på vei. Flere næringer planlegger for betydelig vekst: Oppdrettsnæringen kan femdoble sin produksjon, reiselivsnæringen forventer vekst, mineralnæringen vil spille en stadig sterkere rolle og byggenæringen har store investeringsplaner.

Samferdselsprosjektene som er prioritert følger strategien fra «Kyst til marked», og alle vil redusere tids- og transportkostnader og bedre kjøreforholdene for næringslivet. Næringsaktørene peker på utfordrende kjøreforhold: flaskehals, rasutfordringer og dårlig veistandard. Regionen prioriterer viktige investeringsprosjekter som har vært prioritert over lang tid og som nå er overmodne for gjennomføring.

Byvekstavtale, bypakker og småbyprogram

Regionen støtter inngåelsen av byvekstavtalen i Tromsø, bypakke Hammerfest og videreføringen av bypakke Harstad. Forutsetningene er at disse prosjektene sikrer god fremkommelighet, og at avtalene skal være nøkterne, ha lik betalingsatts for alle og sikre finansiering av viktige næringsveier.

Lufthavner

Tromsø lufthavn er Nord-Norges hovedknutepunkt for flyreiser. Flyplassen har hatt sterk passasjervekst både fra inn- og utland. Forlengelse av rullebanen er ønskelig for å ta imot større fly og flere utenlandske direktefly.

Hammerfest lufthavn tilfredsstiller ikke kravene til en videre industrisatsing i nord. Det bør ses nærmere på muligheten for å etablere ny lufthavn på Grøtnes (Hammerfest) for å møte næringslivets behov.

Kyst

Skipsfarten endres i retning av færre, men større fartøy. Regionen støtter Kystverkets arbeid med å kartlegge og utbedre kritiske punkter i farleden. Finansieringsordninger til tiltak for å senke klimautslippene fra skipsfarten må prioriteres, for eksempel å tilrettelegge for landsstrøm og ulike fremtidige energiløsninger.

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

Mangelen på helhetlig standard for veinettet som næringslivet er avhengig av fordyrer transporten. Det må legges til rette for bruk av modulvogntog på veier som E6, E8, Rv94 og E45.

Vedlikeholdsetterslepet må innhentes og næringstransportkorridorer må få gjennomgående standard, uavhengig av hvem som eier veien.

Det må være et strategisk mål i NTP å legge til rette for effektiv næringstransport. Sentrale næringsveier må være åpne hele året og hele døgnet. I nord vil effektive veier ha sentral betydning for å sikre verdiskaping for landet.

Nordland

— Vei
 Bane



Prioriterte prosjekter for Nordland første periode (2022 - 2027)

Vei

Prosjekter
E6 Hamarøy - Sørfold
Narviktunellen med tilstøtende veier
E10 Lofoten
Rv 80 Sandvika - Sagelva
E6 Sørrelva - Borkamo

Bane

Prosjekter
Ofotbanen - dobbeltspor
Nordlansbanen - nytt signalsystem, kryssingsspor og delelektrifisering

Nærmere omtale

Et effektivt, trygt og døgnåpent transportnett er helt avgjørende for Nordlandsbedriftene, og det er da også Nasjonal transportplans høyeste prioritet. Nordland er et eksportfylke, og regionens største næringer er sjømat, industri, energi, reiseliv og bygg- og anlegg. Alle disse næringene planlegger for fremtidig vekst og er avhengige av en effektiv og forutsigbar infrastruktur. Investeringer i infrastruktur er det viktigste enkeltstående næringspolitiske virkemiddelet for fremtidig vekst. Prosjekter som bidrar til bedriftenes evne til jobb- og verdiskaping, må derfor legges til grunn som det viktigste kriteriet for investeringer i samferdsel.

Strategien fra «Kyst til marked» må være retningsgivende for fremtidige satsinger, og det er viktig at infrastrukturen sees i sammenheng. Man må tenke helhetlig rundt viktige næringsveier, det være seg fylkesveier eller riksveier. Selv om ansvaret er delt på ulike aktører, må planlegging og gjennomføring henge sammen. Transportårer må bidra til at varestrømmene kan gå effektivt mellom både vei, bane, sjø og luft.

Det må gjøres offentlige infrastrukturinvesteringer for å oppnå vedtatte mål for samfunns-utviklingen. Offentlige anskaffelser bør i den forbindelse være en motor for innovasjon og kunnskaps- og teknologiutvikling.

Bane

Både Nordlandsbanen og Ofotbanen er baner som har stort potensial, og som med oppgraderinger kan bidra til grønnere og hurtigere frakt. Det fordrer imidlertid at teknologi og kapasitet blir oppgradert.

Lufthavner

Bodø lufthavner Nordlands mest trafikkert lufthavn og samtidig en del av et større byutviklingsprosjekt i Nord-Norges nest største by. Det gjør lufthavnen viktig, ikke bare for Bodø, men også for fylket ellers.

Polarsirkelen lufthavn har over lengre tid vært under planlegging og vil være viktig for å sikre fremtidig konkurranse- og tiltrekningskraft for bedrifter i Rana og på Helgeland.

Usikkerhet rundt fremdrift og oppstart av begge disse lufthavnene gjør at disse må prioriteres i neste NTP.

Kyst

En ny dypvannskai i Mo i Rana vil være en viktig brikke å få på plass med tanke på fremtidig konkurransekraft og vekst i Ranaregionen. Ellers vil det være viktig å utbedre farleder og fiskerihavner

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

Når det gjelder fremtidens transportkorridorer i nord, vil det være viktig å dimensjonere og velge løsninger som møter de næringstrendene som synes å bli sentrale i årene som kommer. NHO Nordland mener at havnæringen, som har et mål om å femdoble produksjonen, og hvor mye av veksten Nord-Norge vil komme, vil utfordre dagens infrastruktur.

Det samme vil reiselivsnæringen gjøre, ettersom det ventes en sterk vekst i nordnorsk reiseliv. Det ventes også vekst i investeringer i ny og grønn industri, energi og bygg og anlegg. Mineralnæringene blir særlig fremhevet.

I flere av de viktigste transportkorridorene er det investert betydelig de siste årene. For siste periode av NTP 2022–2033 vil særlig følgende prosjekter være prioritert:

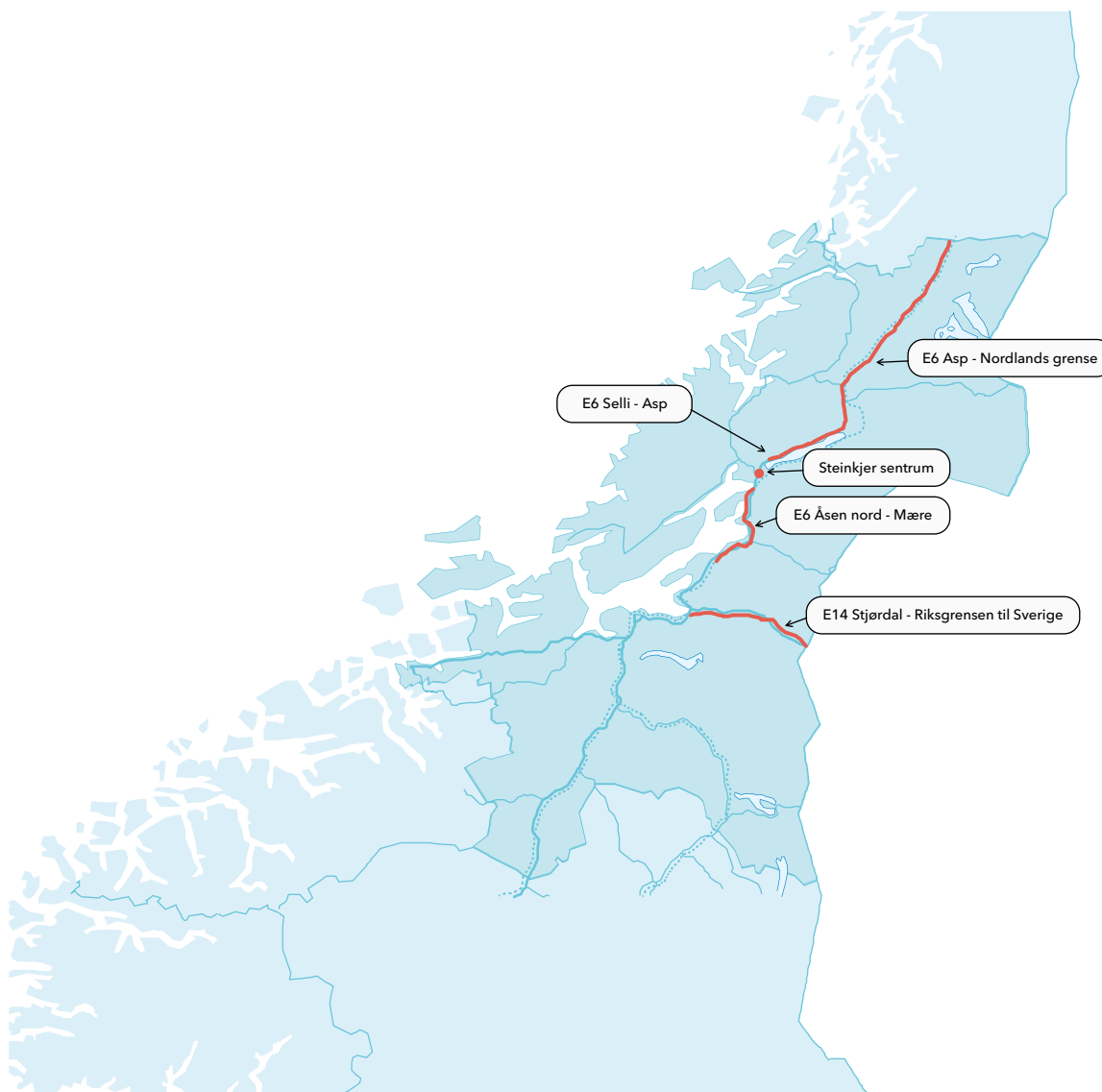
- **Døgnåpen E6**
Innenfor rammen av transportkorridorene er en døgnåpen E6 et viktig behov for økt jobb- og verdiskaping. Dette er gjerne omtalt som fergefri E6, men vi mener det er mere presist å omtale dette som en transportkorridor som er åpen til alle døgnets tider. Næringsveiene inn til denne korridoren må også være døgnåpne. I den sammenheng vil E6 gjennom Ulvsvågskaret være viktig, grunnet regularitetsutfordringer særlig vinterstid.
- **Rv 80 Fauske - Bodø**
I andre periode bør resten av bru-til-bru-prosjektet på riksvei 80 Fauske–Bodø fullføres. Det vil gi kortere reiseavstand og økt mobilitet i den tettest befolkede regionen i Nordland.
- **E10 Lofoten og ny lufthavnstruktur i Lofoten/Vesterålen**
NHO er positive til Avinor og Vegvesenets forslag til løsning for ny lufthavn i Lofoten. Fordi utredningen forelå sent i prosessen og tett på høringsfristene til NTP, tas det forbehold om at saken vil kunne få økt prioritet, avhengig av den videre prosessen.

Nye jernbanekorridorer i nord

Tiltaket må vurderes grundig med utgangspunkt i fremtidige transportbehov som gir økt jobb- og verdiskaping. Ikke minst må tilgjengelig kunnskap om teknologiutvikling tas med i betraktningen. Tiltaket må vurderes og avklares videre i andre fase av NTP og i prosessen med konseptvalg-utredning for samferdsel og infrastruktur i Nord-Norge.

Trøndelag

— Vei



Prioriterte prosjekter for Trøndelag i første periode (2022-2027)

Vei

Prosjekter
E6 Åsen - Mære (Steinkjer sentrum)
E6 Selli - Asp
E6 Asp - Nordlands grense
R3 Ulsberg - Tynset
E14 Stjørdal - Riksgrensen Sverige

Bane

Prosjekter
Kapasitetsutbedring, opprusting og deelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen
Utbygging logistikknutepunkt

Nærmere omtale

Økt mobilitet og godsoverføring vil bidra til å nå vekst-målet for det trønderske næringslivet. Det vil også bidra til mer effektiv transport nasjonalt og internasjonalt for gods som går gjennom fylket. Det ventes en stor økning i godstransporten i og gjennom Trøndelag, og dette fordrer helhetlige transportløsninger som ser samferdselsformene i sammenheng. Vei, jernbane, havn og sjø må sammen gi sømløse mobilitetsløsninger.

Under forutsetning av at prosjekter i gjeldende NTP-periode gjennomføres, prioriterer NHO veiprosjektene som er oppgitt i tabellen. Prosjektet E6 Åsen nord–Mære bør også omfatte en mer effektiv løsning for gjennomgående trafikk enn de sju rundkjøringene som er i Steinkjer sentrum i dag.

Bane

Det forventes at elektrifiseringen av Trondheim–Stjørdal og Meråkerbanen blir fullført i perioden. Videre forventes det at Trønderbanen vil få en reell forbedring i kapasitet og spart tid gjennom halvtimesfrekvens. Økt persontransport med tog sikrer mål i byvekstavtalen for Trondheimsområdet.

Godstransport

Det er viktig for regionen å få på plass løsninger og incentiver for godsoverføring fra veitransport til sjøtransport. Dette er noe som vil bidra til økt verdiskaping langs kysten. I tillegg trengs det en økt satsing på viktige godslenker i både fylkeskommunalt og kommunalt eie, fordi dette vil bidra til sømløse løsninger i hele regionen. Helhetlige transportløsninger som binder sjøtransport, jernbane og vei sammen fordrer kunnskapsbasert satsing på logistikknutepunkter i perioden.

For Trondheims del har Jernbanedirektoratet gjennomført en mulighetsstudie³² som gir en klar anbefaling på en samlet godsterminal på Heggstadmoen. En samlet logistikk- og transportbransje støtter dette, og ber om at prosjektet gjennomføres så raskt som mulig, i første periode av NTP

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

Vi legger til grunn at resterende strekning på Trønderbanen også blir elektrifisert. En videre satsing på godslenker og logistikknutepunkter, omfatter også økt godskapasitet, redusert reisetid og økt frekvens på jernbane. Det bør settes av planmidler til prosjektet E39 Storsand–Møre og Romsdals grense i første periode, slik at dette kan bygges i andre periode.

³² <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/kvu-logistikknutepunkt-i-trondheimsregionen/mulighetsstudie-for-heggstadmoen-og-endelig-anbefaling-av-logistikknutepunkt-for-trondheimsregionen/>

Møre og Romsdal

— Vei



Prioriterte prosjekter for Møre og Romsdal i første periode (2022-2027)

Vei

Prosjekter
E136 Ålesund - Innlandets grense
E39 Ålesund - Molde (Møreaksen)
Midler til planarbeid på E39

Nærmere omtale

Møre og Romsdal er et av landets største eksportfylker, den desidert største eksportøren av fisk og med en verdensledende maritim klynge.

E136 gjennom Romsdalen er den viktigste transportåren mot Østlandet og Europa. Trafikken er stor og inkluderer mange tunge vogntog. Flere strekninger har flaskehals som hindrer fremkommelighet for modulvogntog. På grunn av smale veier, trange tunneler og togunderganger må vogntog ofte redusere farten til 20 km/t.

Fjordkryssingsprosjektet E39 Ålesund–Molde (Møreaksen) kobler næringsområder og regionens to største byer tettere sammen. Prosjektet gir større bo- og arbeidsregioner, enklere arbeidspendling og bedre kompetansecflyt i regionen. Det er stor grad av intern vare- og godstrafikk i regionen, og prosjektet har derfor stor samfunnsøkonomisk nytte. Døgnåpen vei gir langt større forutsigbarhet og produktivitet. Prosjektet erstatter tre av dagens fergesamband. Videre er prosjektet svært viktig for næringslivet, ettersom det vil utløse nye næringsarealer og økt konkurransekraft for industrien.

Regionen understreker betydningen av at det prioriteres midler til å planlegge og utrede strategiske områder som kan gjennomføres i den siste seksårsperioden av NTP. Det er viktig at parallelle prosesser kan gjennomføres, slik at planleggingstiden kortes ned.

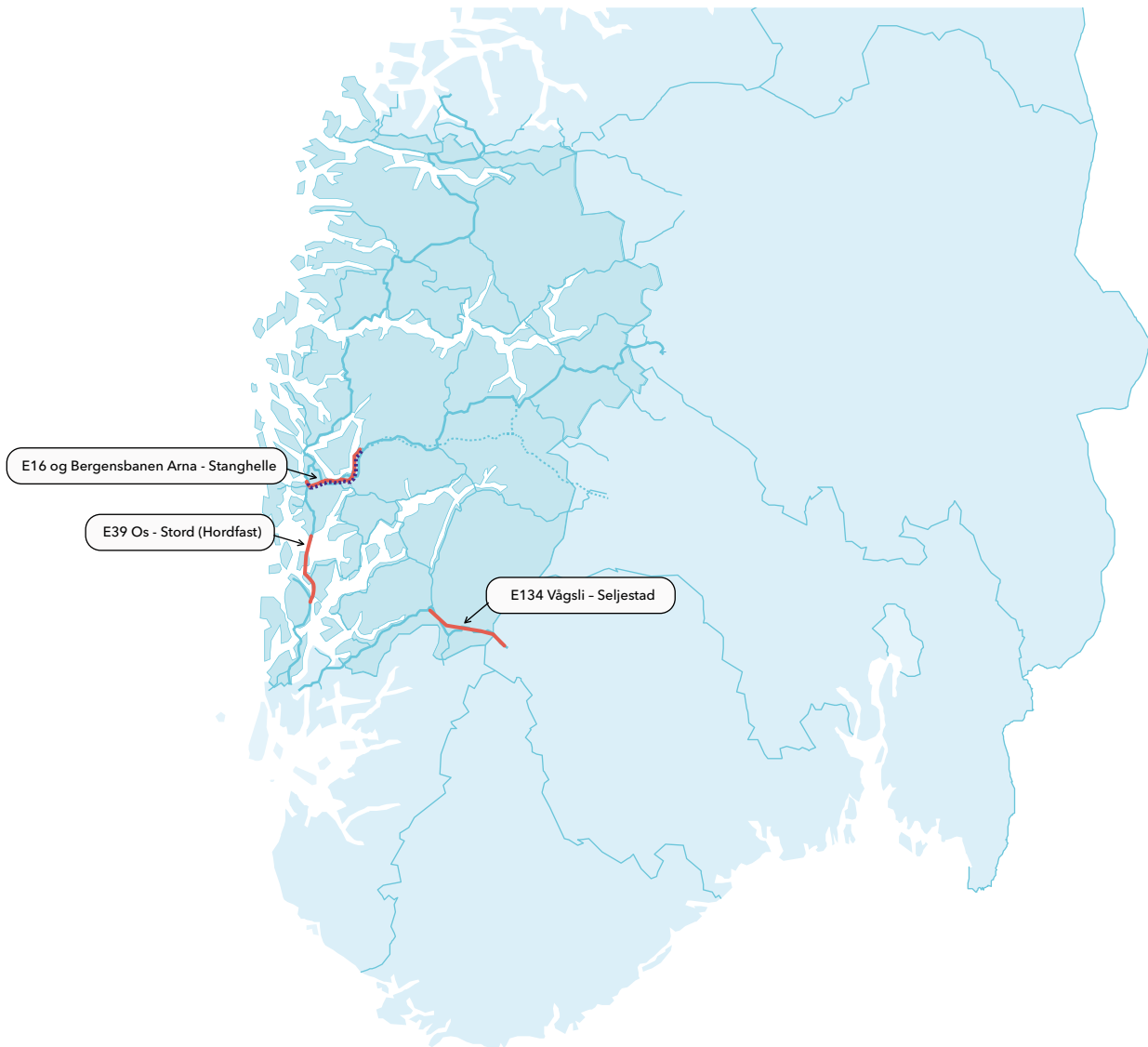
Andre periode av NTP (2028 - 2033)

NHO Møre og Romsdal legger vekt på at viktige fjordkryssingsprosjekter på E39 gjennomføres i den siste perioden av NTP. Dette gjelder prosjektene Volda–Ålesund og Halsafjordsambandet. Volda–Ålesund kobler sammen sterke industriklynger i Indre og Søre Sunnmøre til byene Ålesund, Molde og Kristiansund. Bruløsningen er et stort innovasjonsprosjekt. Halsafjordsambandet er viktig for vare- og persontransporten mellom Møre og Romsdal og Trøndelag og knytter bo- og arbeidsmarkedet på Nordmøre tettere på Romsdal og fylkes ellers.

Regionen peker også på korridoren over Strynefjellet (riksvei 15) som en viktig transportkorridor til Østlandet og videre ut mot Europa. Korridoren har særlig betydning for reiselivsnæringen. Mange store bedrifter har dette som sin viktigste ferdselsåre, blant annet et av verdens største lakse-slakterier. Strynefjellet er hyppig stengt om vinteren, og som følge av dårlig standard velger mange å kjøre betydelige omveier. Veien er også av betydning for å sikre fremkommelighet og beredskap ved ras.

Vestland

— Vei
 Bane



Prioriterte prosjekter for Vestland i første periode (2022-2027)

Vei

Prosjekter
E16 Arna - Stanghelle - vei (fellesprosjekt)
E39 Os - Stord (Hordfast)
E134 Haukelifjell (Vågsli - Seljestad)

Bane

Prosjekter
E16 Arna - Stanghelle - bane (fellesprosjekt)

Nærmere omtale

Vestland er et fylke med betydelig eksport. Sterke bransjer er olje- og gasssektoren med tilhørende leverandørindustri, i tillegg til havbruk, fiske og metallindustri. Regionen er dessuten en betydelig leverandør av kraft. Verdiskapingen som skjer i regionen, er viktig for hele landet. Derfor er det viktig å satse på infrastruktur i Vestland.

En rekke fjorder hindrer en sømløs trafikkflyt fra nord til sør og bidrar til at det er krevende å forflytte seg raskt gjennom regionen. Til sammen har Vestland fylke 30 fergesamband. Når næringstransportene skal ta seg østover og videre ut i Europa, representerer fjellpartier med vanskelig fremkommelighet og lav regularitet vinterstid betydelige utfordringer. En rekke veistrekninger med skredfare utgjør også en utfordring for trafikk og transport.

Disse forholdene gjenspeiles i regionens prioriteringer. Regionen mener videre at det er viktig å skape en bo- og arbeidsregion som henger bedre sammen, og som sikrer attraktivitet og tilgang på kompetent arbeidskraft. Utover prioriteringene i tabellene for vei og bane prioriterer NHO at det gjennomføres strekningsvise utbedringsprosjekter langs E39 knyttet til skredsikring og etablering av en sammenhengende gul midtstripe langs Europaveien.

I dette innspillet forutsetter vi at riksvei 555 Sotrasambandet holder den planlagte fremdriften, slik at prosjektet får oppstart i 2021. Vi har derfor ikke omtalt dette prosjektet nærmere i innspillet til ny NTP.

Kyst

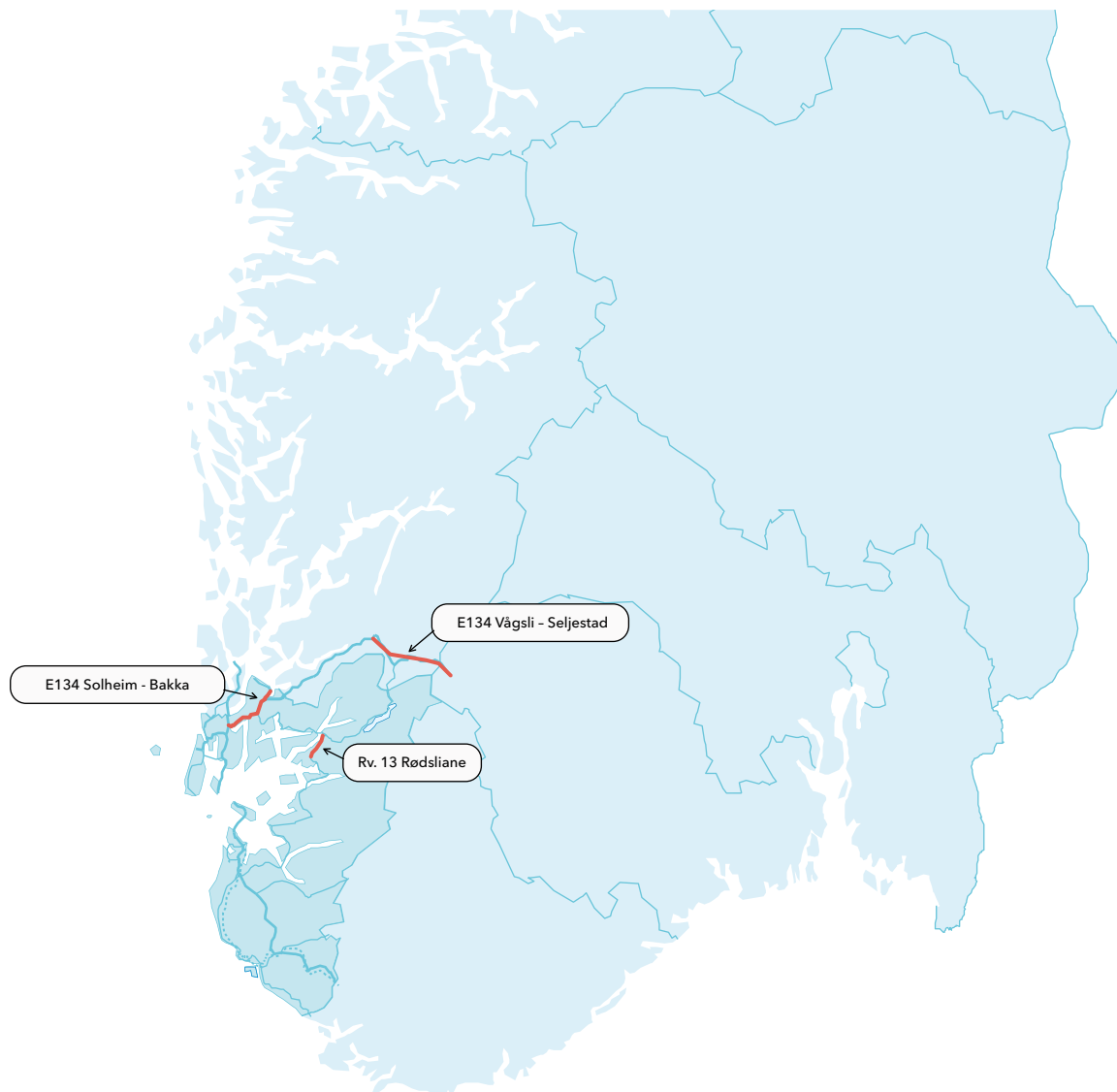
Stad skipstunnel er et viktig sjøfartsprosjekt og det eneste store kystprosjektet i gjeldende NTP. Prosjektet innebærer å bygge tunnel gjennom Stadplataået, slik at skipsfarten langs kysten kan unngå det værharde Stadhavet. Vi er fornøyde med at prosjektet har fått oppstartsbevilgning i statsbudsjettet for 2021 og ser frem til byggestart og videre fremdrift.

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

Vestland er et stort og langstrakt fylke og er derfor avhengig av flere korridorer for å dekke alle regionene i fylket på en helhetlig måte. Dette gjelder særlig for øst-vest-forbindelsene. Fra sør til nord er det E39 som er den viktigste veien. I tillegg er riksvei 13 en viktig avlastningsvei. Den er også viktig for kommunikasjonen nord-sør i den indre delen av fylket. Østover er E16, riksvei 52, riksvei 15 og riksvei 7 viktige veier.

Rogaland

— Vei



Prioriterte prosjekter for Rogaland i første periode (2022-2027)

Vei

Prosjekter
E134 Vågsli- Seljestad
E134 Bakka - Solheim
Rv13 Rødsliane

Nærmere omtale

Prosjektet som er prioritert først, E134 Vågsli–Seljestad, er en kritisk fjellovergang som er del av en svært viktig transportåre for gods mellom øst og vest. Dette er en transportåre som NHO har vært pådriver for. Forbindelsen er vedtatt som en hovedfartsåre for godstransport mellom øst og vest. Tunneler på strekningen bør derfor tilfredsstillende gjeldende krav. Prosjektet E134 Bakka–Solheim er viktig for å oppgradere strekningen til en trafiksikker og klimavennlig del av forbindelsen mellom øst og vest.

Det siste prosjektet som regionen prioriterer, riksvei 13 Rødsliane, er definert som et nødvendig rassikringsprosjekt. Utbedringen vil bidra til en trafiksikker forbindelse i en meget viktig transportkorridor for indre deler av Rogaland.

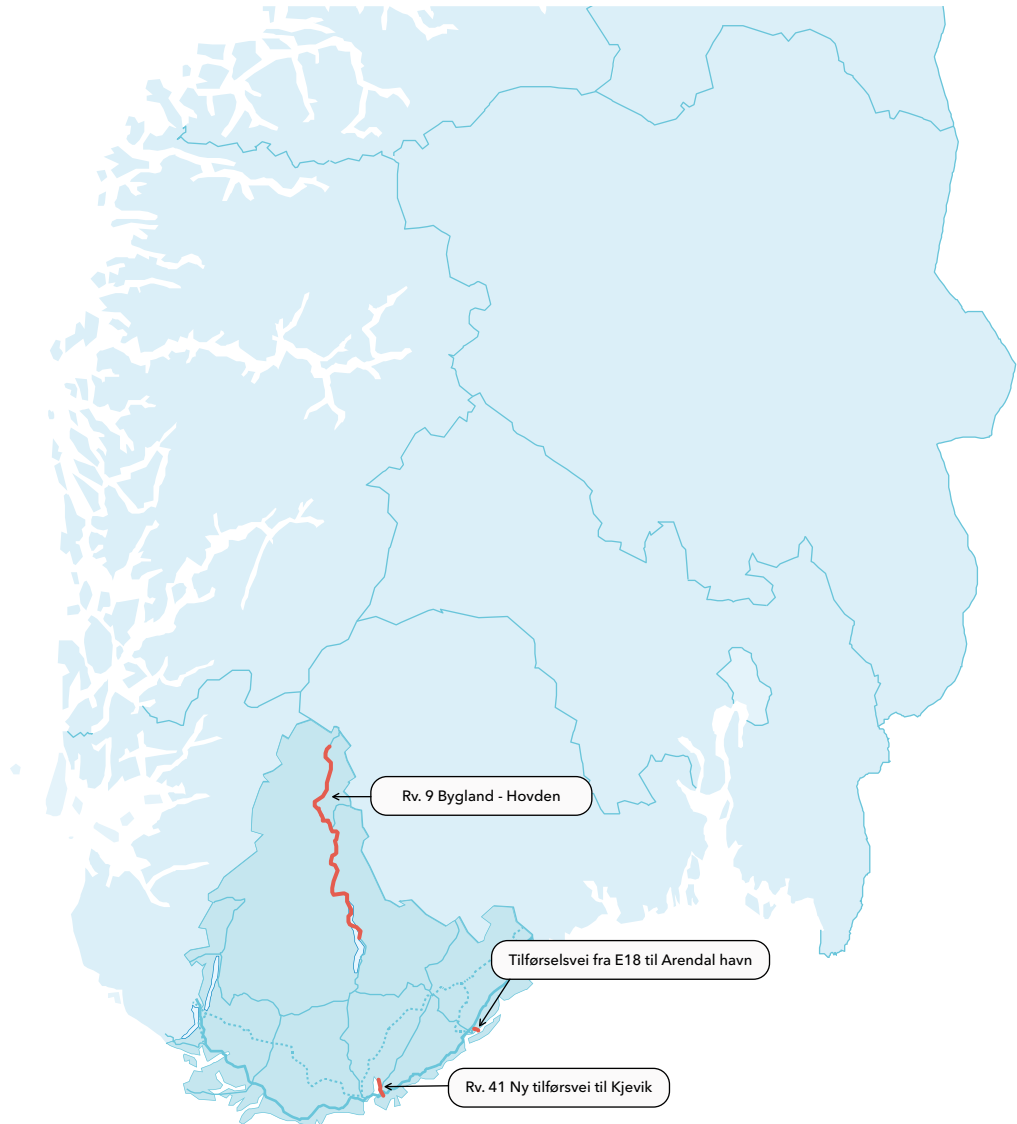
De prioriterte prosjektene er foreslått under forutsetning av at prosjektene i Rogaland i gjeldende NTP blir fullført.

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

For den siste perioden nevnes videreføringen av E39-prosjektene som et bidrag til å binde bo- og arbeidsmarkeder sammen, samtidig som dette er en del av den viktigste transportkorridoren mellom nord og sør i regionen. Prosjektet som det konkret legges vekt på, er Bokn–Bømlafjorden.

Agder

— Vei



Prioriterte prosjekter for Agder i første periode (2022-2027)

Vei

Prosjekter
Ny tilførselsvei fra E18 til Arendal havn
Rv9 Bygland - Hovden
Rv41 Tilførselsvei til Kjevik

Nærmere omtale

De viktigste prosjektene i Agder ligger i porteføljen til Nye Veier AS, og dreier seg om videreføringen av E18 og E39 fra Telemark til Rogalands grense. For regionen er det overordnet å sikre en forutsigbar finansiering av Nye Veiers portefølje.

Næringsutviklingen i regionen er for tiden preget av flere større satsinger som har som mål å skape nye verdikjeder i det grønne skiftet. Etableringen av batterifabrikken Morrow i Arendal og utviklingen av en ny biozin-fabrikk i Åmli, er to av initiativene som viser potensialet i disse satsingene. Begge disse etableringene er avhengig av fremtidsrettet infrastruktur og tilgang til eksporthavn. Derfor må en ny tilførselsvei som kobler dagens E18 til Arendal havn (Eydehavn) prioriteres høyt. Her ligger også forholdene til rette for å utvikle innovative løsninger som blant annet kan skape muligheter for Norges første veistrekning som er tilpasset autonome kjøretøyer.

I tillegg til de to prioriterte prosjektene i tabellen er det viktig for regionen å få på plass en byvekstavtale i Kristiansandsregionen med nye kriterier for belønningsmidler. Dette ønsker regionen å løse i første periode av NTP.

Riksvei 9 må ferdigstilles med en standard på 7,5 meter. Fylkesvei 415 Åmli-Fiansvingen og fylkesvei 460 Vigeland-Remesvik må sikres statlige tilskudd for å kunne utbedres til solide og fremkommelige regionale transportkorridorer for næringslivet.

Byvekstavtale

Kristiansand er en av byene som venter på forhandlinger med staten om en ny byvekstavtale. Utbyggingen av Gartnerløkka med tilhørende E39 ut av Kristiansand sentrum er det sentrale grepet som må være på plass i denne sammenhengen. Utredninger viser at det vil være nødvendig med svært høye bompenge eller andre restriktive virkemidler om man skal klare å nå målet om nullvekst i hele regionen. Det vil imidlertid ikke være politisk gjennomførbart. Trengselsproblematikken er reel, så begrensende tiltak for trafikkvekst er nødvendig.

NHO mener at det må utvikles nye virkemidler for å nå målene. Særlig viktig er det å sikre en betydelig forsterking av kollektivtilbudet. Det er uheldig å knytte belønningsmidler ensidig til nullvekstmålet. Regionen mener derfor at det bør tas til orde for mer fleksible byvekstavgifter som stimulerer til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det vil også være riktig å vektlegge utslipp i større grad enn trafikkvekst isolert sett. Trengselsproblematikk kan også løses med en fleksibel bruk av virkemidler som veiprising, parkeringsrestriksjoner og bedre areal- og transportplanlegging.

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

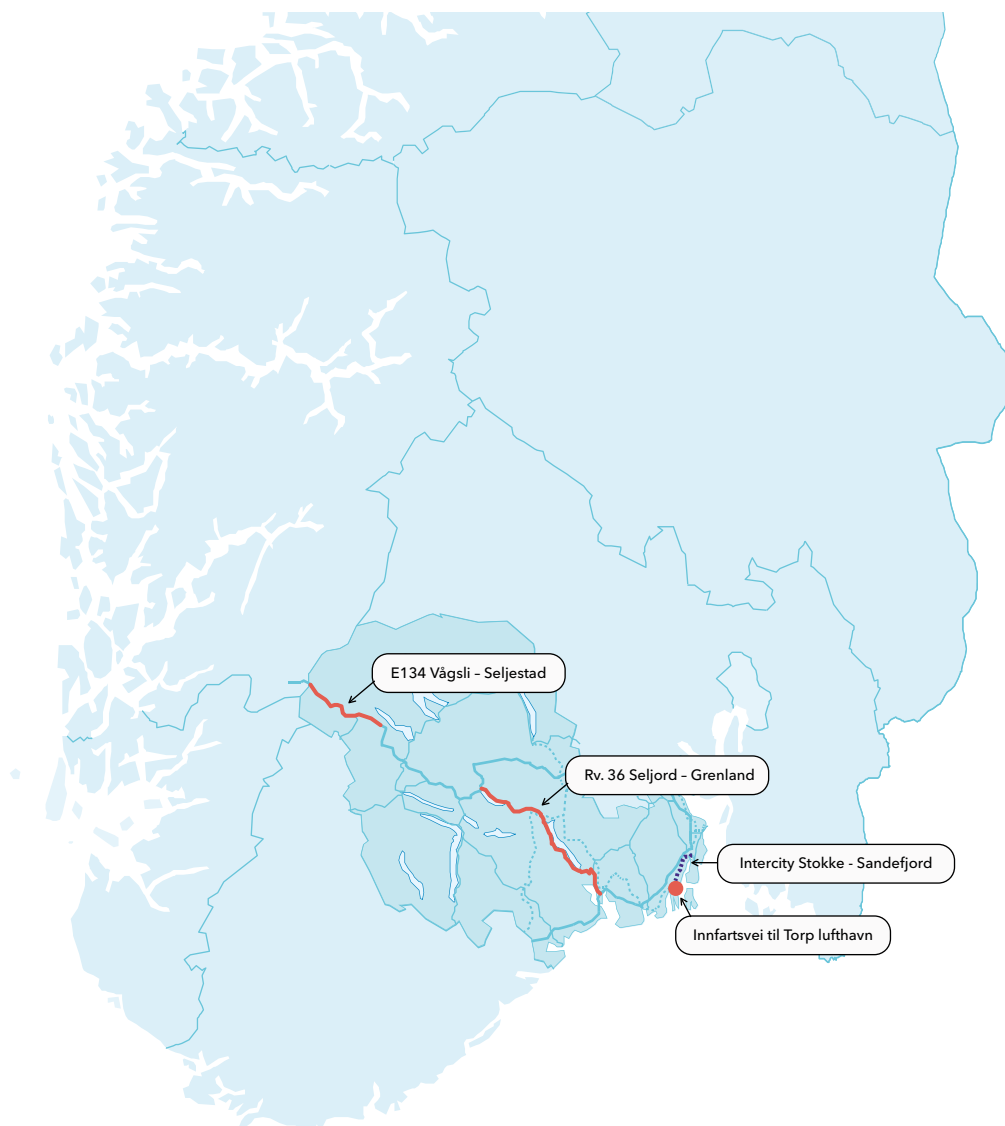
På lengre sikt er sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen et særlig viktig prosjekt. Dette vil styrke jernbanens konkurransekraft i regionen. Økte investeringer i jernbanen forutsetter at også godstrafikken får økt tilrettelegging og kapasitet. Det må være tilstrekkelig kapasitet i Intercity-regionen til å håndtere økt «ferntogtrafikk» på den infrastrukturen som er til disposisjon.

Det bør også gjøres grundige vurderinger av konkurranseflaten mellom persontrafikk på jernbane versus ekspressbusser. Ny teknologi bidrar til at infrastrukturinvesteringer må vurderes i et helhetlig perspektiv.

Det er i tillegg viktig at strekningen Hovden-E134 utbedres i andre periode.

Vestfold og Telemark

— Vei
 Bane



Prioriterte prosjekter for Vestfold og Telemark i første periode (2022-2027)

Vei

Prosjekter

E134 Vågsli - Seljestad
Torp Sandefjord lufthavn
Rv 36 Seljord - Grenland

Bane

Prosjekter

Intercity-utbygging Stokke - Sandefjord

Nærmere omtale

Regionen legger vekt på betydningen av å slutføre Intercity-utbyggingen i første periode. Det er viktig for å sikre tilgang på kompetanse til regionen og for å bygge en felles bo- og arbeidsregion. Samtidig vil det fremme bærekraftige transportløsninger. Dette er en forutsetning for å kunne utvikle en fremtidig Grenlandsbane. Denne sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen binder regionene sammen, og er viktig for persontransport, men er spesielt viktig for godstransport og videreutvikling av industri i det grønne skiftet.

Det er avgjørende at fjellovergangen på E134 bygges ut sammenhengende i planperioden. Det vil ha stor betydning for flere regioner.

Fremkommelighet og effektiv transport til Torp Sandefjord Lufthavn er også viktig. Dagens trafikk-løsning gir store utfordringer med kø for veitrafikanter mellom Torp og E18 ved Fokserød. Det bør vurderes å etablere veinettet parallelt med at det bygges en ny jernbane. Bane Nor har beregnet at samfunnsnyttene av en samlokalisering av togstasjon og flyterminal er svært stor. Viktigheten av gode rammebetingelser for selve flyplassen må også understrekes.

Riksvei 36 går mellom Seljord og Grenland. Denne riksveien har regional betydning for næringslivet langs veien, i byområdet Grenland og videre oppover i fylket. Deler av veien har gjennom gått utbedringer i de senere årene, og det er nødvendig at dette videreføres, med effektiv påkobling til industriområdet på Herøya og E18.

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

Godstransport på bane.

Det er viktig å få på plass en terminal for tømmertransport i Midt-Telemark. Næringen selv legger vekt på å utvikle en tømmerterminal på Sunde (Nordagutu). Dette er et av de få samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter på bane i hele Norge. Det er viktig at vi får en klar føring på at dette skal prioriteres med hensyn til lønnsom godstransport.

Herøya Industripark i Porsgrunn har planer om et autonomt logistikksystem, og internt transporten vil dermed være autonome kjøretøy. En godsterminal vil effektivisere logistikken og forenkle overgangen fra eksternt til intern transport. Terminalen ligger for øvrig inne i Jernbandedirektoratets handlingsprogram (etter 2024, jf. Bane Nors innspill til jernbanesektorens handlingsprogram for 2018–2029).

For å få mer gods over fra vei til bane vil det være viktig å realisere denne terminalen (på Herøya) og en godsterminal på Kopstad, tillegg til Jylland-korridoren.

Byvekstavtaler

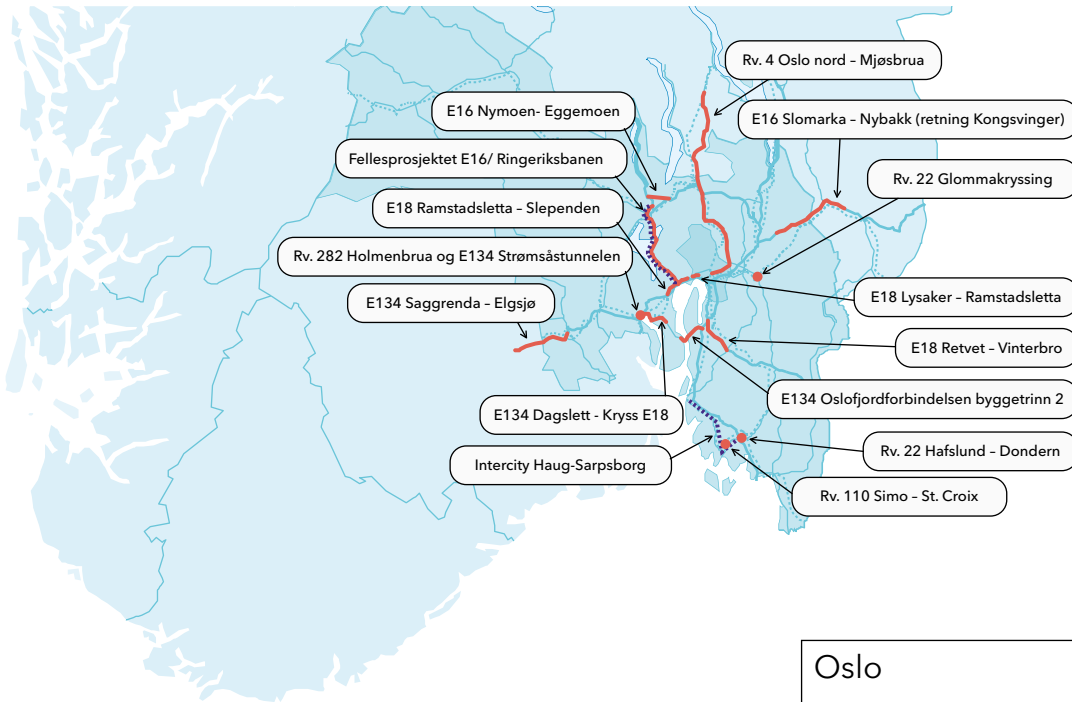
Det er nødvendig å satse på prioriterte byområder for å utvide og forbedre bo- og arbeidsmarkedsregioner. Byområdet Grenland er et av de prioriterte byområdene. Bruken av statlige investeringsmidler gir blant annet 70 millioner kroner til busstilbud. Det er viktig at investeringsmidler kan brukes til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veier. Bypakkebidrag har gitt Grenlandsområdet ressurser til å redusere flaskehalsen i Porsgrunn. Dette bidrar til kortere reisetid og mer effektiv transport, også for næringslivet. Vestfold-byene må også bli blant de prioriterte byene i landet som får tilgang til byvekstmidler. Regionen støtter opp under arbeidet om å forhandle frem bypakker hvor ulike bompengialternativer (eventuelt veiprisering) vurderes. Midlene skal gis til prosjekter som reduserer trengsel i byene, og satser på kollektivtransport og gang- og sykkelvei.

Øvrige riksveier

Riksvei 41 er annen viktig vei for næringslivet og her er det strekningen Treungen-Vrådal som i første omgang må prioriteres.

Viken og Oslo

— Vei
 Bane



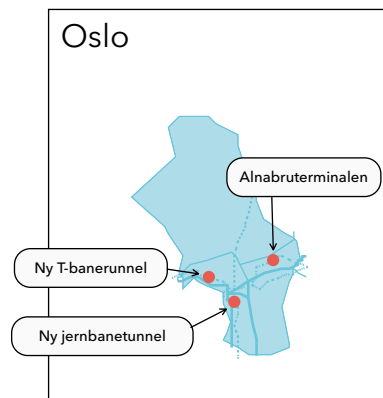
Prioriterte prosjekter for Viken og Oslo i første periode (2022-2027)

Vei

Prosjekter
E18 Retvet - Vinterbro
Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen
Rv 282 Holmenbrua
E134 Strømsåstunnelen - nytt tunnellop
E18 Lysaker - Ramstadsletta
Rv110 Simo - St Croix
Rv22 Bru over Glomma
E134 Oslofjordforbindelsen (tidligere Rv23)
E134 Dagslett - kryss E18
E134 Saggrenda - Elgsjø
E16 Nymoen - Eggemoen
Rv 4 Oslo nord - Mjøsbrua
E18 Ramstadsletta - Slependen
Rv22 Hafslund - Dondern
E16 Slomarka - Herbergåsen - Nybakk

Bane

Prosjekter
Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen
Intercity- utbyggingen Haug - Seut
Intercity- utbyggingen Seut - Sarpsborg
Ny jernbanetunnel Oslo
Alnabruterminalen
Ny T-bane tunnel i Oslo



Nærmere omtale

NHO mener at det er behov for samferdselsløsninger som binder Viken og Oslo sammen. Det skal skapes en ny region, og investeringer i samferdsel og infrastruktur må støtte opp om dette. Derfor må vi bygge infrastruktur som sikrer effektiv fremkommelighet for varer som skal til markedene. Videre må vi bygge større bo- og arbeidsmarkedsregioner, slik at bedriftene kan hente kompetanse fra et større område, samtidig som folk får større frihet til å velge både jobb og bosted. Statlige bevilgninger til byvekstavtaler, bypakker og store kollektivprosjekter må videreføres.

NHO har prioritert prosjekter som leder trafikk rundt Oslo, prosjekter som sikrer rask gjennomkjøring for trafikk som må gjennom Oslo, jernbaneutbygging og øst-vest-forbindelser.

Det er avgjørende å prioritere viktige jernbaneprosjekter som Intercity-utbyggingen. Denne utbyggingen av jernbanen binder en stor bo- og arbeidsregion (Østlandet) sammen. Samtidig er det viktig å se på hvordan kostnader i prosjektene kan reduseres.

E134 er en viktig transportkorridor fra øst til vest for næringslivet. Det er nødvendig at tunnelene tilfredsstillende gjeldende regler og krav.

Dagens situasjon på E18 Vestkorridoren medfører store tids- og transportkostnader for godstransporten. Derfor er prosjektet viktig for bedriftene også utenfor Oslo-regionen. Det vil forbedre situasjonen både for næringstransporten og kollektivtransporten.

Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen vil korte ned reisetiden mellom Oslo og Ringerike og Oslo og Bergen. Det vil bidra til å binde bo- og arbeidsmarkedet tettere sammen, og det vil gi grunnlag for vekst og flere arbeidsplasser i Ringeriksregionen.

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

I andre periode av NTP 2022–2033 mener NHO at det er avgjørende å løse trafikkproblemene langs den viktige transportkorridoren fra fergeleiet i Moss til E6. Denne transportkorridoren går til og fra Norges mest trafikkerte fergesamband (strekningen Moss–Horten). Trafikksituasjonen i korridoren er prekær i rushtiden. En utbedring av strekningen vil derfor forbedre en viktig transportåre for bedriftene.

I den andre perioden av NTP ser NHO det som svært viktig at E18 Vestkorridoren ferdigstilles. Korridoren er preget av kø og dette gir belastninger for både næringstransportene og for kollektivtrafikken. Dagens situasjon i korridoren medfører store tids- og transportkostnader for godstransporten. Prosjektet vil også bidra til byutvikling langs strekningen.

Videre vil en tverrforbindelse i Østfold langs riksvei 22 blir prioritert. Prosjektet vil redusere transportkostnader og tidkostnader betraktelig for godstransport, og det vil sørge for bedre forutsigbarhet. En veiforbindelse som unngår kjøring gjennom Oslo i rushtiden, vil være en betydelig fordel for bedriftene. Dette bør sees i sammenheng med E6 Oslo øst. Situasjonen på dagens E6 fører til redusert fremkommelighet for næringstransport. Mye av denne trafikken skal til Alnabruterminalen og Gardermoen.

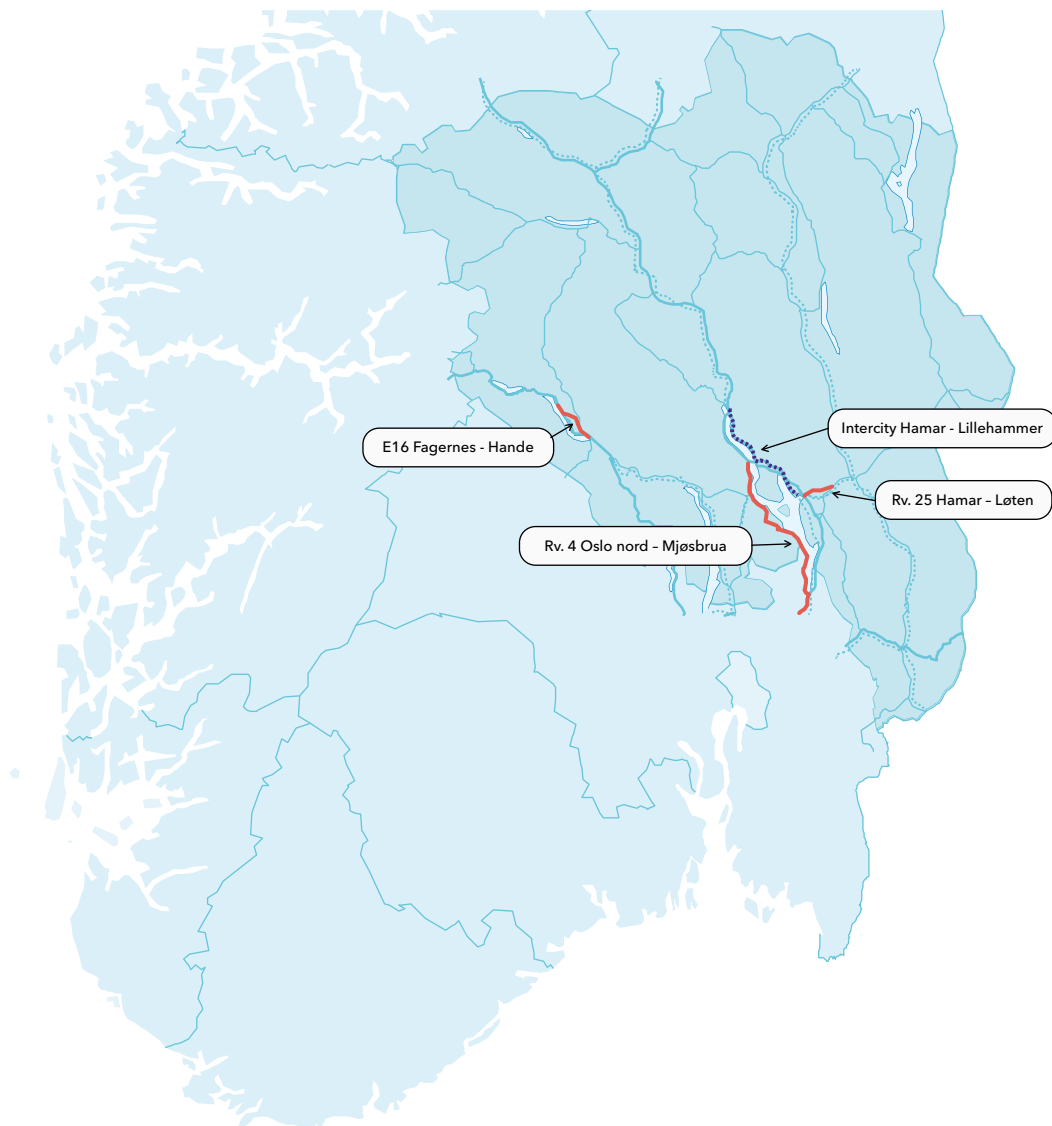
Det er nødvendig å se på tiltak som forbedrer situasjonen for næringstransporten. Det er viktig å slutføre arbeidet med Ring 4 rundt Oslo for å redusere gjennomgangstrafikken i Oslo, spesielt når det gjelder godstransport og annen næringstransport. Dette vil være en forutsigbar rute utenom Oslo som har potensial for å redusere tids- og transportkostnader for næringslivet.

Utbedringene av øst-vest-forbindelsene riksvei 52 og riksvei 7 er viktige for fremkommeligheten for godstransporten, men det vil også være av stor betydning for den viktige reiselivsnæringen i regionen.

NHO prioriterer to jernbaneprosjekter i siste del av NTP 2022–2033, og disse er viktige også for næringslivet. Det første gjelder slutføringen av Intercity-prosjektet frem til Halden og videre mot riksgrensen til Sverige. Det andre har som mål å få to tog i timen frem til Kongsberg. Kongsberg-industrien har et sterkt behov for frekvens, kvalitet og forutsigbarhet i fremtidens togtilbud.

Innlandet

— Vei
 Bane



Prioriterte prosjekter for Innlandet i første periode (2022-2027)

Vei

Prosjekter
Rv 4 Oslo nord - Mjøsbrua
Rv 25 Løten - Hamar
E16 Fagernes S - Hande

Bane

Prosjekter
Intercity utbygging til Lillehammer (innen 2034)
Godspakke Innlandet
Utbedring av Kongsvingerbanen
Utbedring av Gjøvikbanen

Nærmere omtale

Innlandet er et betydelig knutepunkt ved at nesten all trafikk nord-sør og øst-vest går gjennom regionen. Transportkorridorene her har derfor stor betydning for næringslivet i store deler av landet.

For Innlandet er prosjektene som ligger i gjeldende NTP, de viktigste å fullføre. Dette gjelder E16 og riksveiv2 til svenskegrensen og E6 Ringeby-Otta. Begge ligger i porteføljen til Nye Veier. På bane gjelder det å fullføre Intercity til Lillehammer innen 2034, i tillegg til Godspakke Innlandet og utbedringer på Kongsvinger- og Gjøvikbanen.

Veiprojektene som er prioritert, spiller en viktig rolle i å redusere tids- og transportkostnader for næringslivet, styrke byutvikling og å knytte bo- og arbeidsregioner tettere sammen. På flere av veiene er det høy trafikk og mange ulykker. Det er et mål å få ned ulykkene og å skape et bedre klima og miljø. Prosjektene bidrar dessuten til å skape helhet i transportkorridorene, binde regionen sammen og å knytte Innlandet sammen med øvrige regioner.

Jernbaneprosjektene har stor betydning for både kollektivtransporten og for å bedre forholdene for gods på bane. Det er viktig at det bevilges tilstrekkelige planmidler, slik at sentrale prosjekter, som Intercity til Lillehammer, ikke stopper opp. Regionen ønsker også at Nye Veier AS får tilstrekkelig finansiering og tildeles nye prosjekter i porteføljen, spesielt ønskes det at riksvei 4 og riksvei 25 legges til Nye Veier AS. Klima, fremkommelighet og folkehelse må få oppmerksomhet.

Utbedringsprosjekter

I tillegg til investeringsprosjektene prioriterer regionen seks utbedringsprosjekter hvor Valdresmodellen tas i bruk (se kapittel 7). for nærmere omtale av Valdresmodellen). Dette er veistrekninger med stor betydning for næringstransportene. Ved å bruke Valdresmodellen får vi mer vei for pengene og tilfredsstillende standard over lengre strekninger. Det gir bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet over lengre strekninger:

1. Rv3 Elverum – Ulsberg
2. E6 Otta – Dombås
3. E16 Dombås – Vestnes
4. Rv2 Roverud – Kongsvinger – Sverige
5. Rv 15 Otta – Dønfoss – Stryn
6. Rv 25 Elverum – Trysil

Flaskehalsene må utbedres slik at vi tar ut gevinstene for hele prosjektet, det må iverksettes programmer for å utbedre bruer, og vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveier må innhentes.

Andre periode av NTP (2028 - 2033)

NHO peker på at det i siste del av NTP-perioden blir viktig å fullføre de nasjonalt strategiske hovedaksene E6, riksvei 4, riksvei 3, E16 og riksvei 2 til svenskegrensen og E16 i Valdres. Intercity-prosjektet, som er ryggraden i kollektivtilbudet, må fullføres med to tog i timen til Lillehammer.

 NHO

