



Samferdselsløftet

Innhold

Våre hovedanbefalinger	4
1 Verdien av god mobilitet	6
2 Drivkrefter som påvirker etterspørselen etter transport	10
3 Grønn transport	16
3.1 Transportsektoren står i sentrum for det grønne skiftet	17
3.2 Mer målrettede virkemidler er nødvendig	20
3.3 En grønn og konkurransedyktig sjøtransport	26
3.4 Internasjonale og nasjonale grønne godskorridorer	26
3.5 Havnas fremtidige rolle i transportsystemet	26
4 Digitale trender påvirker hele transportsektoren	30
4.1 Konsekvenser av økt digitalisering og automatisering i transportsektoren	31
4.2 Autonome og digitale løsninger gir grønnere og mer sømløs transport	32
4.3 Politiske prioriteringer som følge av digitaliseringen	32
4.4 Tilrettelegging for det digitale skiftet	32
5 Samferdsel er næringspolitikk	38
6 Krevende økonomiske rammer	44
6.1 Internasjonale og norske konjunkturer	45
6.2 Strukturelle utfordringer og offentlige finanser	45
6.3 Mulighet for økt satsing på samferdsel	47
6.4 Den økonomiske rammen til NTP bør økes	48
6.5 Bompenger, avgifter og insentiver	48
6.6 Veiprisering	49
6.7 Byvekstavtaler	50
7 Mer for pengene	52

7.1 Få mer for pengene når vi bygger	53
7.2 Ta vare på det vi har - økt søkelys på drift og vedlikehold	54
7.3 Redusert planleggingstid	55
7.4 Innovative anskaffelser	56
7.5 Utbedringsstrekninger	57
7.6 Videreføre reformarbeidet	58
7.7 Fremtidig organisering av etatene	59
8 Natur og infrastruktur	62
8.1 Avbøtende tiltak	63
9 Nærmere omtale av politikkområder	66
9.1 Vei	67
9.2 Bane	67
9.3 Godsterminaler	68
9.4 Bylogistikk	69
9.5 Fylkesveier	69
9.6 Næringsveier	70
9.7 Rasutfordringer og rassikringsmidler	71
9.8 Ferge	71
9.9 Kollektivtransport	71
9.10 Luftfart	72
10 Kriterier for prioriteringene våre	76
10.1 Utgangspunkt	77
10.2 NHOs kriterier for prioritering	77
10.3 Prioriterte områder	77
10.4 Prosjekter det er særlig kritisk for næringslivet at gjennomføres	78
11 Forslag til prioriterte prosjekter	80

Våre hovedanbefalinger

Om samferdselsløftet

Gode transportårer har alltid vært en viktig forutsetning 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 god mobilitet.

Vi er midt i det grønne skiftet. Transportnæringen står for en stor andel av utslippene av skadelige klimagasser. Frem mot 2030 skal transportutslippene halveres. Det stiller store krav til både bygging av ny infrastruktur og løsninger som innfaser lav- og nullutslippsteknologi raskt.

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 høyt, samtidig som ressursene brukes mer effektivt. Samferdselsløftet er næringslivets eget innspill til regjeringens Nasjonal transportplan (NTP). Det er viktig at næringslivets behov og forslag blir lagt vekt på i en ambisiøs, langsiktig og realistisk plan for hvordan vi kan skape liv i bygd og by.

Samferdselspolitikken må sikre verdien av god og bærekraftig mobilitet

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

Uro og krig i Europa har påvirket både økonomi og transportkjeder i hele Europa. Vi må derfor være mer oppmerksomme på beredskap i samferdselspolitikken. Det blir viktig å sikre at samfunnskritiske transport- og kommunikasjonsløsninger fungerer.

Transportområdets rolle i omstillingen til grønnere og mer digitale løsninger vil avhenge av den teknologiske utviklingen. Samferdselspolitikken må sørge for at potensialet for verdiskaping og mulighetene for å skape nye arbeidsplasser blir realisert. Digitalisering og det grønne skiftet gir store muligheter for næringsutvikling fremover, og det er viktig at samferdselspolitikken bygger opp under dette.

Frem mot 2030 skal transportutslippene halveres, og det vil kreve at vi kutter utslippene i høyt tempo. Det krever rammevilkår som gir incentiver og forutsigbarhet for bedriftene som skal gjennomføre skiftet. Fremover vil det også være et stort kraftbehov innen transportsektoren. For å kunne møte utfordringene må planlegging og utvikling av transportsystemene skje i sammenheng med utvikling av energisystemene.

Videre vil digitalisering og bruk av ny teknologi få stor betydning for både transportformer og transportbehov. Disse endringene gjør at infrastrukturområdet også blir nødt til å inkludere tilgang på effektiv energiinfrastruktur og digital infrastruktur, samt tiltak som sikrer at nye løsninger innføres raskt.

Samferdselspolitikk bidrar til jobbskaping og næringsutvikling

Samferdselsinvesteringer danner et grunnlag for investeringsbeslutninger i bedriftene og lokalisering av ny industri og annen næringsvirksomhet. Det styrker attraktiviteten til byer og lokalsamfunn i hele landet. Regjeringenharsommålåøkeverdienavfastlandseksporten med 50 prosent før 2030. Samferdselspolitikken må legge til rette for at sektoren i større grad kan bli en motor for å skape ny næringsvirksomhet og støtte opp under nye eksportmuligheter.

For å lykkes må rammenetil forskning og innovasjon trappes opp, og det offentlige må i større grad opptre som krevende kunder som etterspør innovative løsninger i anskaffelsene.

Det trengs en forskningsinfrastruktur som er tilstrekkelig til å bygge et økosystem mellom virkemiddelapparatet, samferdselsmyndighetene, forskningsmiljøene og næringslivet. Det er også avgjørende at transportområdet harmoniseres med den utviklingen som skjer i EU, slik at vi trygger næringslivets behov og konkurranseevne.

Realisere ambisjoner innenfor krevende økonomiske rammer

Norsk økonomi vil møte flere strukturelle utfordringer i årene som kommer, og strammere budsjetter vil kreve tydeligere prioriteringer fremover. Vi kan ikke forvente en veksttakt i samferdselsinvesteringene tilsvarende den som har vært gjeldende de siste årene. Likevel forventer vi at ambisjonene for kommende NTP videreføres når det gjelder effektiv og sømløs mobilitet, men vi må tilstrebe en mer effektiv ressursbruk som gir lavere kostnader. Bedriftene melder fortsatt om uløste behov og flaskehals som bremser potensialet for verdiskaping.

Det er viktig at NTP er realistisk og følges opp med konkrete tiltak og bevilgninger i de årlige budsjettene. 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 og 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 vedlikeholdsinnnsatsen slik at man 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 velfungerende samfunn og en forutsetning for et konkurransedyktig næringsliv. For næringslivet er det av stor betydning at bedriftenes behov legger premisser for prioriteringene i fremtidens transportløsninger. Likevel blir det nødvendig med tøffe prioriteringer.

Prosjekter som bidrar til utvikling av regionale, nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport, bør prioriteres. Det gjelder også prosjekter som sikrer utvikling av byområder og store bo- og arbeidsmarkedsregioner, og prosjekter som utløser teknologiske muligheter som lar seg skalere videre. I dokumentet presenteres næringslivets viktigste prioriteringer på samferdselsområdet de kommende årene.



Verdien av å sikre god mobilitet

Det ventes fortsatt vekst i norsk økonomi fremover, selv om veksttakten forventes å bli lavere. Slik var det også før koronapandemien og før krigen i Ukraina. God mobilitet er en forutsetning for en vellykket omstilling til en mer bærekraftig økonomi. 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. Verdiskapende regioner i hele landet er avhengig av moderne infrastruktur som bidrar til god flyt av varer, tjenester og reisende.

I omstillingen til et grønnere og mer digitalt samfunn står transportsektoren i en særstilling. De politiske rammevilkårene som skal legge til rette for rask utrulling av tilgjengelig teknologi og infrastruktur, vil avgjøre om vi når klimamålene våre og sikrer bærekraftig mobilitet. Vi er på etterskudd i klimaomstillingen. Selv om det grønne transportskiftet er i gang, er det en formidabel jobb som gjenstår for å komme i mål.

Fremover må all vare- og persontransport bevege seg mot null- eller lavutslipp. NTP må inneholde en realistisk plan for hvordan dette kan skje. Utvikling av lade- og fylleinfrastruktur, krav og incentiver til utrulling av grønne løsninger og rollen offentlige byggherrer kan ta som krevende kunder, vil være viktige hovedgrep. En tydelig NTP vil også skape forutsigbarhet for næringene de neste årene.

Digitale løsninger og ny teknologi vil redusere avstandsure og knytte folk, bedrifter og regioner tettere sammen. Koronapandemien har gitt oss gode eksempler på hvordan digitale løsninger kan bidra til dette. Samtidig er det fortsatt behov for å løse køproblemer i byområder og skape forutsigbare og effektive transportkorridorer mellom landsdeler og ut av landet. Ny teknologi vil ikke være løsningen på alle disse utfordringene.

Norge må legge til rette for å bevare og skape nye private, lønnsomme arbeidsplasser. Samferdselspolitikken har tradisjonelt 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. Innen digitalisering og det grønne skiftet er det store muligheter for næringsutvikling fremover, og det er viktig at samferdselspolitikken bygger opp under dette.

Det langsiktige infrastrukturbehovet vil også være avhengig av nye typer tilgjengelig infrastruktur (lading, 5G, mv.). Digitale og grønne løsninger og krav vil påvirke hvordan vi forflytter oss, hvilke transporttjenester som etterspørres, og på enkelte områder også hvordan transportbehovet bør utformes.

Det vil fortsatt være viktig med tilrettelegging for en høy kollektivandel i byene og samfunnsplanlegging som reduserer unødig transportbehov. 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. Ny NTP må derfor også være en plan for arealbruk og næringsutvikling, der infrastrukturinvesteringer og arealplanlegging for boligutvikling og næringsutvikling må samordnes bedre.

Velfungerende kommunikasjonsformer er kritisk for all samhandling i samfunnet. Et nytt og sammensatt trusselbilde gjør det nødvendig med økt oppmerksomhet mot sikkerhet og beredskap i samferdselspolitikken.

Økt beredskap bør gjelde alle kommunikasjonsformer, enten vi snakker om sjøfart, veitransport, jernbane eller luftfart - og ikke minst innen IKT. Klimaendringer og mer ekstremvær gjør også infrastrukturen mer utsatt for ras, flom og branner. Det er derfor avgjørende at planene legger mer vekt på klimatilpasning i tiden fremover, slik at man unngår feilinvesteringer og unødig vedlikeholdsarbeid. NTP må derfor ha tydelige strategier for hvilke tiltak som er nødvendige for å sikre at samfunnskritiske transport- og kommunikasjonsløsninger fungerer.

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.
- Transportsektoren har en avgjørende rolle i omstillingen til grønnere og mer digitale løsninger. Utrulling av nødvendige løsninger vil avhenge av politiske rammevilkår som fremmer en slik utvikling.
- Tilgjengelig infrastruktur (lading, 5G osv.) er en forutsetning for å gjennomføre det grønne skiftet og fase inn ny teknologi i transportsektoren.
- NTP må ikke bare være en prosjektplan, men også en realistisk klimagjennomføringsplan og en plan for arealbruk og næringsutvikling.
- NTP må også ta tydelige strategivalg for å sikre samfunnskritisk infrastruktur i møte med klimaendringer og et nytt trusselbilde som gir grunnlag for å styrke sikkerhet og beredskap.

Drivkrefter som påvirker etterspørselen etter transport

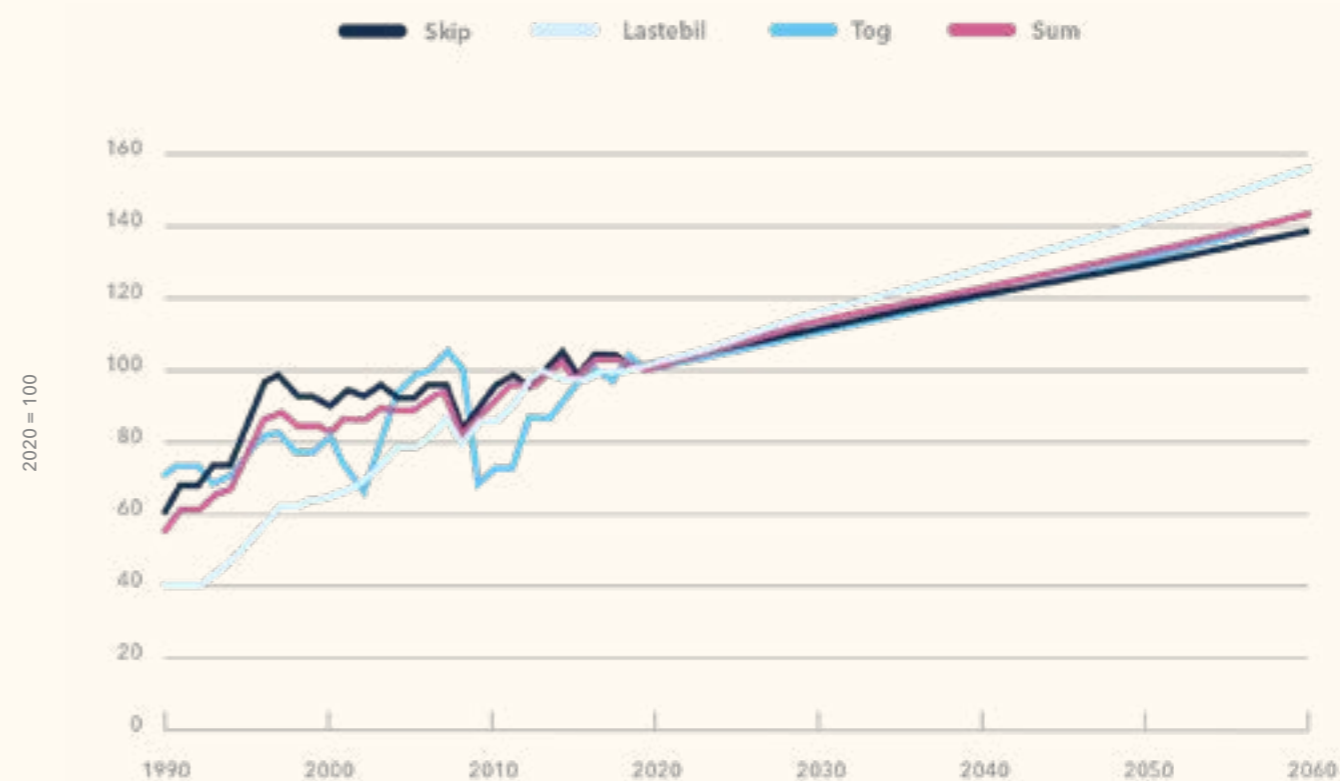
Verden opplever ulike typer sjokk og kriser med ujevne mellomrom. Disse kan føre til varige forandringer, også i etterspørselen etter samferdselstjenester. Koronapandemien har påvirket folks mobilitet. Strenge smitteverntiltak, deriblant reiserestriksjoner og anbefalinger om hjemmekontor, medførte blant annet at bruken av kollektivtransport og fly falt dramatisk. Koronapandemien har gitt økt bruk av hjemmekontor, noe som isolert sett trekker i retning av redusert behov for persontransport. Uro og krig i Europa har påvirket både økonomien og transportkjeder i hele Europa. Siden finanskrisen har det blitt innført flere handelsdiskriminerende tiltak enn handelsliberaliserende. Det gjør handelen mindre fri og vil kunne få stor betydning for en liten, åpen økonomi som den norske.

Gode og treffsikre anslag for fremtidig etterspørsel etter transport er en viktig del av beslutningsgrunnlaget når

transportpolitikken skal utformes. Effektiv transport spiller en nøkkelrolle i ethvert moderne samfunn.

Hittil har globalisering, økt handel og befolkningsvekst ført til en jevnt voksende etterspørsel etter transporttjenester. Fremover forventes veksten i økonomien fortsatt å være en driver for transportbehovet. Samtidig kommer det nye krav og forventninger til utformingen og innretningen av tilbudet.

Det vil alltid herske usikkerhet om prognoser for fremtiden. Akkurat nå er kanskje den største usikkerheten knyttet til pris- og kostnadsveksten som hele samfunnet utsettes for som følge av global usikkerhet og mangel på sentrale innsatsfaktorer. Store teknologendringer som automatisering og intelligente transportsystemer (ITS) vil også kunne påvirke utviklingen og behovet.



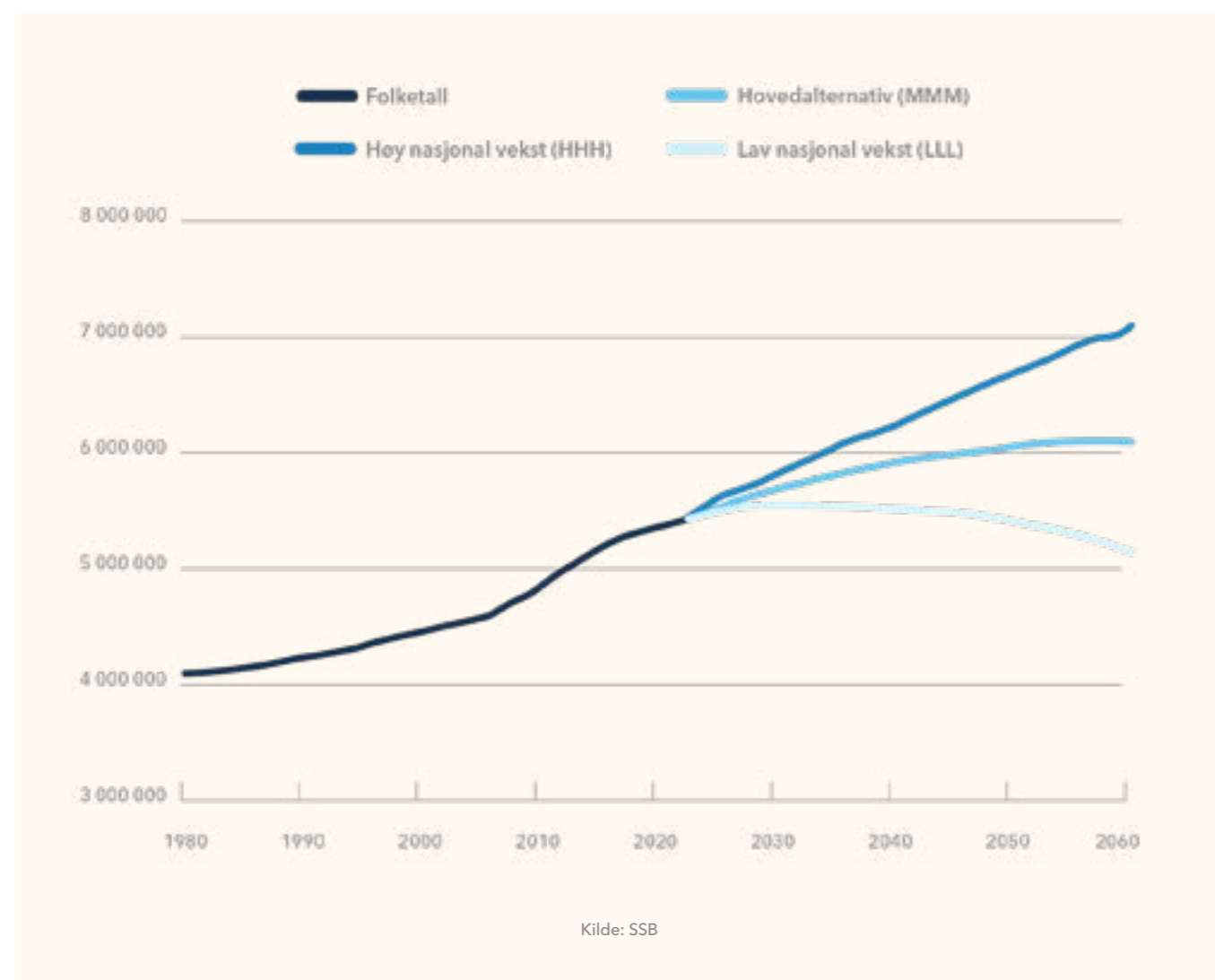
Historisk utvikling i transportarbeidet med gods på norsk område 1991-2020 og estimert utvikling 2020 - 2060. Kilde: TØI-rapport 1918/2022

Transportbehovet vil dessuten påvirkes av politiske ambisjoner for samfunnsutviklingen. Det er tverrpolitisk enighet om at vi skal nå klimamålene og samtidig legge til rette for virksomhet og bosetting i hele landet. I dette ligger også betydningen av viktige eksportveier til utlandet. Norge er et land med store avstander, der mye av vareproduksjonen skjer i distriktene. Norske bedrifter er avhengige av handel med andre land, og kostnadene ved import og eksport av varer vil være betinget av hvor god mobiliteten er.

Det er stor usikkerhet knyttet til hva som blir en ny normal for utviklingen av transportbehovet. Denne usikkerheten må håndteres i transportplanleggingen. Transportetatens

analyser i forkant av NTP 2025–2036 viser til fortsatt transportvekst, men lavere enn før. Fremskrivninger om forventet transportetterspørsel på nasjonalt nivå antar en vekst i godstransportene på 13 prosent frem til 2030. For persontransport er transportarbeidet forventet å øke med 8 prosent.

Befolkningsvekst og økonomisk vekst trekker begge i retning av økt transportetterspørsel. Det vil være økonomisk vekst også i årene fremover, men trolig lavere enn tidligere år. Siden 2012 har befolkningsveksten i Norge avtatt, og det er ventet at denne trenden vil fortsette, men med fortsatt positiv vekst. Det er størst usikkerhet knyttet til innvandring til Norge.



Økt industrialisering gir økt etterspørsel etter sjøtransport

Store industrielle satsinger i havrommet vil være viktige drivere for mer gods på sjøveien fremover og høy vekst i sjøtransportvolumet. Havvind er en mulig stor bruker av sjøtransport. Tusenvis av turbiner skal fraktes og monteres i Nordsjøbassenget. Vi står også foran større industriløft innen CCS, batteri, hydrogen, ammoniakk og havbruk, noe som også vil skape store transportbehov. Innen havbruk utvikles det brønnbåter som frakter levende fisk og driver avlusning. Det er et mål å gjøre fartøysflåten grønn. Batteriindustrien er også en potensielt stor bruker av sjøtransport med 20 000–40 000 standardkontainere (TEU) per år mot 2030. Disse industrielle satstingene vil gi økt etterspørsel etter sjøtransport og skape et press på infrastrukturen og transportsystemet.

Sirkulærøkonomi - krav vil endre folks preferanser

Økt miljøbevissthet i befolkningen påvirker etterspørselen etter transport, både med tanke på omfang og på hvor miljøvennlig transporten er. Et skifte mot mer gjenbruk og en fremvekst av sirkulærøkonomi kan få betydning for transportetterspørselen. Det at folk kjøper brukte istedenfor nye varer, kan føre til et skift fra tradisjonelle transportkjeder med transport fra butikk til kjøper til mer transport fra privatperson til privatperson. Dette får betydning for dagens transportselskaper, men kan også medføre andre typer transportstrømmer enn det vi tradisjonelt har planlagt for.

Økt etterspørsel og krav til grønne løsninger

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 offentlige kan og vil gjennom sin innkjøpsmakt stille strenge krav til utvikling av grønne transportløsninger. Det er naturlig at vi dessuten vil se tilsvarende etterspørsel fra de som kjøper transporttjenester. Det er avgjørende å finne

løsninger som gir reduserte utslipp fra transportsektoren, og som samtidig dekker transportbehovet for folk og bedrifter. Dette gjelder også i utbyggingsfasen, der næringen har ambisjon om å levere 55 prosent kutt i klimagassutslipp i anleggsfasen.

Økt digitalisering og teknologiutvikling utfordrer samferdselspolitikken

Den generelle teknologiutviklingen, og særskilt digitaliseringen, vil også påvirke samferdselssektoren. Stadig nye løsninger og muligheter blir lansert. 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. 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. Derfor er det krevende å fastslå hvordan den fremtidige etterspørselen vil se ut.

Ny sikkerhetspolitisk situasjon i Europa og økt betydning av trygge forsyningskjeder

Økende geopolitiske motsetninger og en endret sikkerhetspolitisk situasjon i Europa, blant annet som følge av Russlands invasjon av Ukraina og innlemmelsen av Sverige og Finland i NATO, vil kunne få konsekvenser for transportsektoren. Samferdselsinfrastruktur er en sentral del av samfunnsikkerheten i Norge, og vi må planlegge for at denne sektoren er i stand til å levere det som trengs dersom det oppstår en krise. Det er viktig at aktuelle statlige etater i sitt planverk innen samferdsel tar høyde for og planlegger for hvordan alliert mottak kan sikres dersom situasjonen skulle kreve det. Kommende NTP må ha en tydelig strategi i retning av å sikre at samfunnskritiske kommunikasjonsløsninger fungerer. I dette ligger også gjennomføringen av offentlige anskaffelser i et sikkerhets- og beredskapsperspektiv.

NHO mener:

- Gode og treffsikre anslag for fremtidig etterspørsel etter transport er en viktig del av beslutningsgrunnlaget når transportpolitikken skal utformes.
- En driver for samferdselsutviklingen vil være de politiske ambisjonene om å legge til rette for virksomhet og bosetting i hele landet og å støtte viktige eksportveier til utlandet.
- Befolkningsvekst og økonomisk vekst trekker begge i retning av økt transportetterspørsel.
- Økt industrialisering gir økt etterspørsel etter sjø- og veitransport.
- Økt miljøbevissthet kan påvirke etterspørsel etter grønne løsninger. Fremvekst av sirkulærøkonomi kan også bidra til et skift i transportetterspørselen. Dette bør også gjelde for anleggsfasen.
- Teknologeutviklingen og digitaliseringen 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.



Grønn transport

3.1 Transportsektoren står i sentrum for det grønne skiftet

Transportsektoren er den største kilden til utslipp av klimagasser i Norge. Samlet står den for mer enn 30 prosent av de nasjonale klimagassutslippene. Næringstransporten, det vil si varebiler, lastebiler, busser, anleggsmaskiner, landbruksmaskiner, skip og fly, står for to tredjedeler av disse utslippene. 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.

Den delen av norske utslipp som ikke omfattes av EU-kvotestystemer, kalles ikke-kvotepliktig sektor. Transport utgjør den største andelen av denne typen utslipp, og her må den største delen av utslippsreduksjonen skje nasjonalt.

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

- I 2022 var 80 prosent av nybilsalget i Norge elbiler, takket være rause fritak for avgifter, utbygging av ladeinfrastruktur og andre elbilfordeler¹. Den tilsvarende elbilandelen av nybilsalget i EU var 10 prosent i 2022.
- 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 støttebidrag 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 per mars 2023 er 52 av 228 (22,8 %) av norske fergesamband elektriske. I dag ser man også at hydrogen og ammoniakk testes ut som drivstoff i maritim sektor.
- Tall fra SSB viser at utslipp fra veitrafikken økte med 3,8 prosent fra 2020 til 2021. Økningen skyldes både høyere salg av autodiesel og at det var en lavere mengde biodiesel innblandet i drivstoffet enn året før. Til tross for økte utslipp i 2021 har utslippene fra veitrafikken sunket med 15,3 prosent siden 2015. Beregninger SSB har gjort, viser at CO₂-utslippet fra bensin og diesel ville vært 28 prosent høyere uten biodrivstoff og elektrisitet i kjøretøyene. Hvis biodrivstoffet alene hadde blitt erstattet med bensin og diesel, ville CO₂-utslippet vært 15 prosent høyere. Hvis alle kjørte kilometer på elektrisitet heller ble gjort med bensin og diesel, ville utslippene vært 13 prosent høyere.
- I tillegg er det flere initiativer på gang når det gjelder utviklingen av utslippsfrie byggeplasser og havner, samt testing og pilotering av nullutslippsløsninger i mange andre transportsegmenter.

¹ I statsbudsjettet for 2023 anslås inntektene fra de bilrelaterte avgiftene til vel 40 mrd. kroner, drøyt 40 mrd. kroner lavere enn i 2007. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig nedgang på 2,6 mrd.

Innen 2025 skal:

100 %

av alle nye bybusser være nullutslippsbusser

100 %

av alt nysalg av personbiler og lette varebiler være nullutslippskjøretøy

Innen 2030 skal:

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

100 %

av nye tyngre varebiler være nullutslippskjøretøy

75 %

av nye langdistansebusser være nullutslippskjøretøy

50 %

av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy

100 %

av alle nye riksveg-ferger benytte lav- eller nullutslippsløsninger

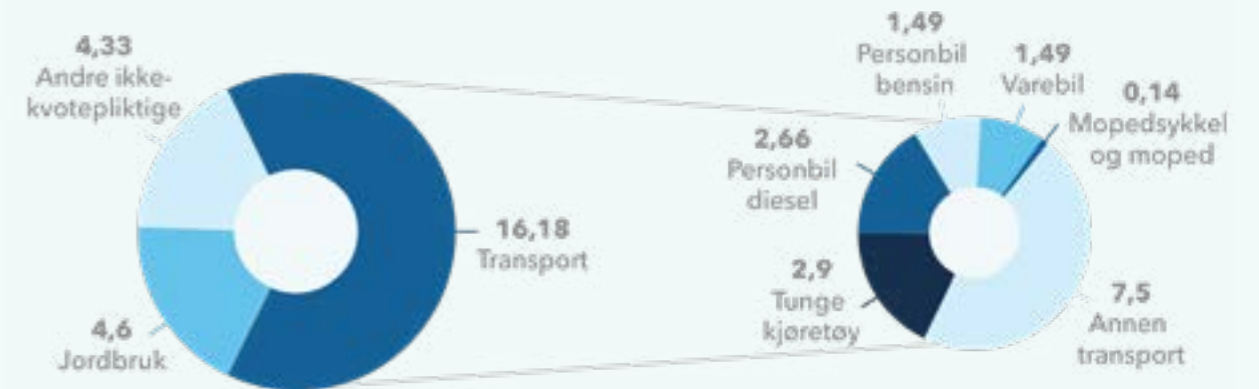
40 %

av alle skip i nærskipfart bruke biodrivstoff eller være null- og lavutslippsfartøy

30 %

av luftfartens drivstoff være bærekraftig drivstoff

Transportens del av de ikke-kvotepiktige utslippene i 2021



Kilde: Miljødirektoratet

Selv om vi er godt i gang på noen områder, er det fortsatt 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 2030.²

I NTP 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 by-sentrene være tilnærmet nullutslipp.
- 40 prosent av alle skip i nærskipfart skal bruke biodrivstoff eller være null- og lavutslippsfartøy innen 2030.
- Luftfarten skal bruke 30 prosent bærekraftig biodrivstoff innen 2030.
- Alle nye riksveiferges skal benytte lav- eller nullutslippsløsninger innen 2030.

Målene som er gjengitt ovenfor, er svært ambisiøse, og de vil bli både dyre og krevende å innfri.³ I segmentet for personbiler, bybusser og andre lettere kjøretøy er vi i rute, og målet er innenfor rekkevidde. For tyngre kjøretøy er teknologien mer umoden, spesielt på hydrogen, men elektriske tunge lastebiler er på full fart inn i det norske transportmarkedet. Dette vil kreve rask utbygging av infrastruktur med hurtiglader dedikert for tunge biler. I den norske klimaplanen for 2030 løftes opptrapping av CO₂-avgiften frem som et hovedvirkemiddel.⁴ Økt CO₂-avgift gjør det mindre lønnsomt å investere i nye dieselskjøretøy, og andre alternativer blir mer attraktive. For å nå målet må det imidlertid flere støttende virkemidler til, noe klimaplanen også understreker.

Den 3. november 2022 meldte regjeringen inn en forsterket klimaforpliktelse til FN i forkant av klimatoppmøtet i Egypt. Norge skal kutte utslippene av klimagasser med 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990. 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 er mer fremtredende enn i kvotepiktig sektor. Fra 2026 har EU vedtatt at det skal innføres et eget kvotesystem for transport og bygg, som også vil bli gjeldende for Norge.

² <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/forurensning/innsiktsartikler-forurensning/miljovennlig-transport/id2076774/>

³ <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>

⁴ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-13-20202021/id2827405/>

Sjøfartenvil bli inkludert fra 2024 og under EU-kommisjonens arbeid med klimapakken «Fit-for-55». I lovforslagspakken, som skal sørge for at EU når klimamålet om minst 55 prosent utslippskutt i 2030, har Europaparlamentet argumentert for en fondsstruktur for maritim sektor (Ocean Fund). I EU er det enighet om å kanalisere inntekter fra kvotehandelen gjennom EUs innovasjonsfond, og at en større andel går til grønne tiltak i medlemslandene. I Norge kan kvoteinntekter fra transport benyttes til å finansiere klimaomstillingstiltak. enn det EU gjør; deres estimat er på om lag 20 prosent i perioden 2015–2030.

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-kvotepliktig 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.

Under følger noen av de største barrierene for å lykkes med det grønne skiftet:

- Tilgang på elektrisk kraft og nett, ev. grønt hydrogen
- Tilstrekkelig utbygd infrastruktur for lading og fylling
- Høyere merkostnader for lav- og nullutslippskjøretøy enn for kjøretøy med forbrenningsmotor
- Usikkerhet knyttet til service- og vedlikeholdskostnader for nye kjøretøy
- Usikkerhet knyttet til rammebetingelser og hva som vil skje med avgiftsfritak og andre fordeler over tid

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.

Miljødirektoratets rapport Klimatiltak i Norge mot 2030 viser at utslippene i Norge kan mer enn halveres innen 2030 hvis alle de tiltakene som er utredet i rapporten, gjennomføres. Innenfor transportsektoren viser rapporten at utslippene vil reduseres fra 16,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter til 11,9 millioner tonn i 2030. Reduksjonen skyldes i stor grad elektrifisering som forventes å komme fra vedtatt politikk. Det er mulig å redusere dette med ytterligere 3 millioner tonn dersom de 35 tiltakene som er utredet, gjennomføres. Et av tiltakene som gir størst potensial for reduksjon i perioden 2021–2030, er at 100 prosent av alle nye lastebiler er elektriske eller bruker biogass i 2030. Direktoratet understreker betydningen av å senke den relative kostnaden på nullutslippskjøretøy. Altså må det bli dyrere å velge fossilt og/eller billigere å velge fornybart. NHO støtter flere av tiltakene som er nevnt for å gjøre det dyrere å velge fossilt. Samtidig er vi opptatt av at eventuelle tiltak må utformes på en måte som sikrer forutsigbarhet for aktørene.

NHO mener NTP må inneholde en realistisk plan for hvordan transportsektoren kan settes i stand til å gjennomføre sitt ansvar for å realisere klimamålene. I det følgende presenterer vi forslag til hvordan klimagassreduksjoner kan oppnås med utgangspunkt i virkningsfulle og næringsrettede tiltak.

CO₂-fond i transportsektoren og klimapartnerskap

For å realisere de ambisiøse klima- og teknologimålene for transportsektoren frem mot 2030 mener NHO at det er behov for mer kraftfulle tiltak og virkemidler som kan stimulere til et nødvendig teknologiskifte i alle deler av næringstransporten.



Norske myndigheter kan stimulere til utvikling og implementering av grønn teknologi i transportsektoren. Et virkemiddel som næringen lenge har etterlyst, er å benytte inntekter fra CO₂-avgifter til fondsavsetninger som bedriftene kan benytte som risikokapital til grønne investeringer, innovasjon og prosjekter. En bindende miljøavtale mellom næringslivet og myndighetene med et tilhørende CO₂-fond, etter mønster av NOx-avtalen, kan være et virkemiddel for å stimulere til teknologiskifte og utslippsreduksjoner fra transport.

I 2016 anbefalte regjeringens eget Ekspertutvalg for grønn konkurransekraft å fremforhandle en forpliktende miljøavtale med transportnæringene basert på et CO₂-fond.

Et CO₂-fond for næringstransporten kan ifølge Miljødirektoratet gi betydelige utslippskutt fra omfattede virksomheter. Stortinget har pekt på et CO₂-fond som en løsning ved flere anledninger. I 2019 valgte regjeringen heller å etablere en støtteordning i ENOVA med øremerket bevilgning over statsbudsjettet – det såkalte nullutslippsfondet. Regjeringen varslet da at størrelsen på bevilgning til fondet skulle sees i sammenheng med fremtidige økninger i CO₂-avgiften. Det siste synes ikke å være fulgt opp, og det er ikke gjentatt i den siste klimaplanen.

NHO anbefaler at det etableres en miljøavtale med myndighetene hvor bedriftene forplikter seg til utslippskutt, kombinert med et CO₂-fond til finansiering av tiltak. Dette vil bidra til å oppnå våre felles klimaambisjoner og akselerere utviklingen av grønne løsninger og energiomstillingen i transportsektoren. Tiltaket vil bidra til utslippsreduksjon på verdensbasis og gi økte eksportmuligheter for grønne transportløsninger fra Norge. I tillegg kan Norge benytte sine kvoteinntekter fra transport (ETS) til å finansiere klimaomstillingstiltak i andre næringer.

Med intensjonsavtalen om klimapartnerskap mellom staten og arbeidslivets parter ligger det nå til rette for at transport- og anleggsnæringene skal kunne inngå gjensidig forpliktende klimapartnerskap som bygger videre på erfaringene fra klimapartnerskapene med maritim næring (innenriks skipsfart og fiske) og byggenæringen.

Grønt landtransportprogram

I 2020 etablerte NHO og en rekke andre næringsorganisasjoner Grønt landtransportprogram (GLP). Programmet er et offentlig-privatsamarbeid og ble igangsatt med støtte fra Klima- og miljødepartementet. Grunnlaget for etableringen var anerkjennelsen av at reell omstilling av den landbaserte næringstransporten krever økt kunnskapsdeling og mobilisering på tvers av sektorer og bransjer.

⁵ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/NDC%20Norway_second%20update.pdf

⁶ Klimatiltak i Norge mot 2030: Oppdatert kunnskapsgrunnlag om utslippsreduksjonspotensial, barrierer og mulige virkemidler - 2023 - Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)

⁷ Miljødirektoratet: Miljøavtalen med CO₂-fond: Modellering av kostnader og potensial for utslippsreduksjoner. Rapport: M-1047/2019 <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1047/m1047.pdf>

Siden oppstarten har GLP samlet en lang rekke partnerbedrifter, medlemsorganisasjoner og observatører. Gjennom møter, pilotarbeid, faggrupper og analyser samarbeider aktører fra hele verdikjeden for å nå klimamålene for transport om 50 prosent utslippskutt innen 2030.

Programmet er en arena for samhandling mellom næringsorganisasjonene, bedriftene og myndighetene.

Etter kort tid har blant annet pilotarbeidet ledet til omfattende bestillinger av utslippsfrie lastebiler, både el- og biogasslastebiler. Mangel på infrastruktur både til lading og fylling, mangel på arealer, for lite produksjon av biogass og kamp om plass i strømmettet pekes på som

de største flaskehalsene for at overgangen til utslippsfri transport skal gå enda raskere.

GLP er rigget for å skape raske endringer i transportnæringen, og er en opplagt aktør for å inngå klimapartnerskapsavtale med regjeringen om landbasert transport. Grønt landtransportprogram og Grønt skipsfartsprogram har flere synergimuligheter i arbeidet knyttet til lade- og fyllinfrastruktur for fartøy og landtransporten. En utnyttelse av synergiene mellom programmene kan også inngå i et klimapartnerskap for maritim sektor. Dette vil kunne bidra til både omstilling, fornyelse og klimakutt.

GLP har følgende konkrete mål:

- å samle verdikjeden: transportkjøpere, transport-leverandører, 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 transport, og til at utslippene reduseres på en samfunnsøkonomisk effektiv måte
- å skape grobunn for nye næringer og verdiskaping i grensesnittet mellom transportsektoren og energisystemer
- å være det sentrale kontaktpunktet for grønn omstilling i næringstransporten

⁷ Miljødirektoratet: Miljøavtalen med CO2-fond: Modellering av kostnader og potensial for utslippsreduksjoner. Rapport: M-1047/2019 <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1047/m1047.pdf>

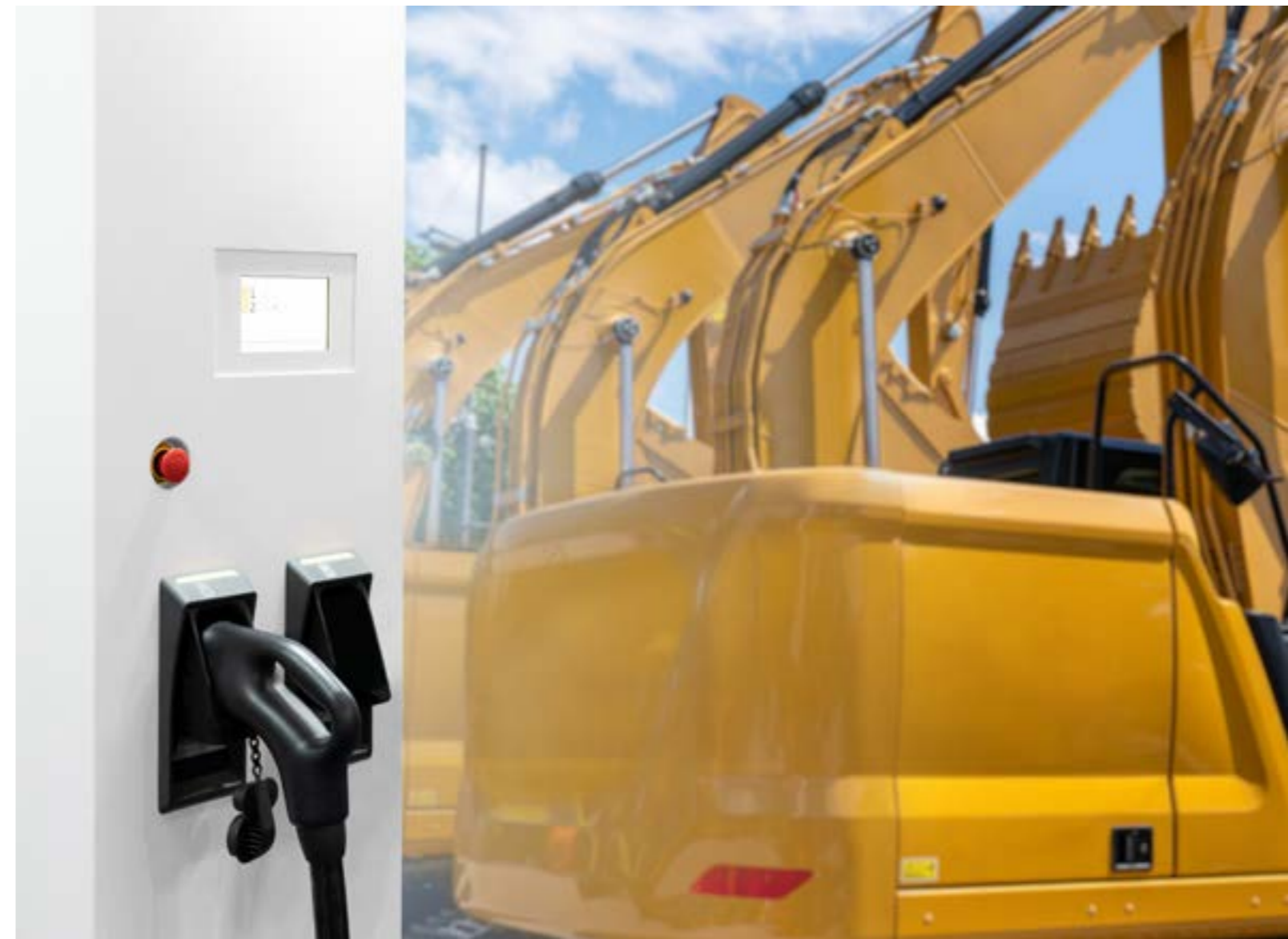
Bærekraftig biodrivstoff

En grønn omstilling av transportsektoren vil kreve at flere ulike null- og lavutslippsløsninger blir fasett inn. Batterieelektriske kjøretøy og maskiner vil vinne frem i de fleste segmentene der hvor teknologien fungerer i praksis og gjør jobben, spesielt i områder med forutsigbar ladeinfrastruktur og korte avstander. Batterielektrisk vil også kunne fungere i en hybridløsning i kombinasjon med en annen energibærer. I de tyngste segmentene av næringstransporten er det sannsynlig at hydrogen, ammoniakk og biodrivstoff vil spille en rolle fremover (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. I det nære bildet gir imidlertid Sveriges nylig varslede reduserte ambisjoner for reduksjonsplikt, samt ny svensk produksjonskapasitet, et overskudd i det nordiske markedet som Norge bør se på som en mulighet.

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 få andre alternativer, mens 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.

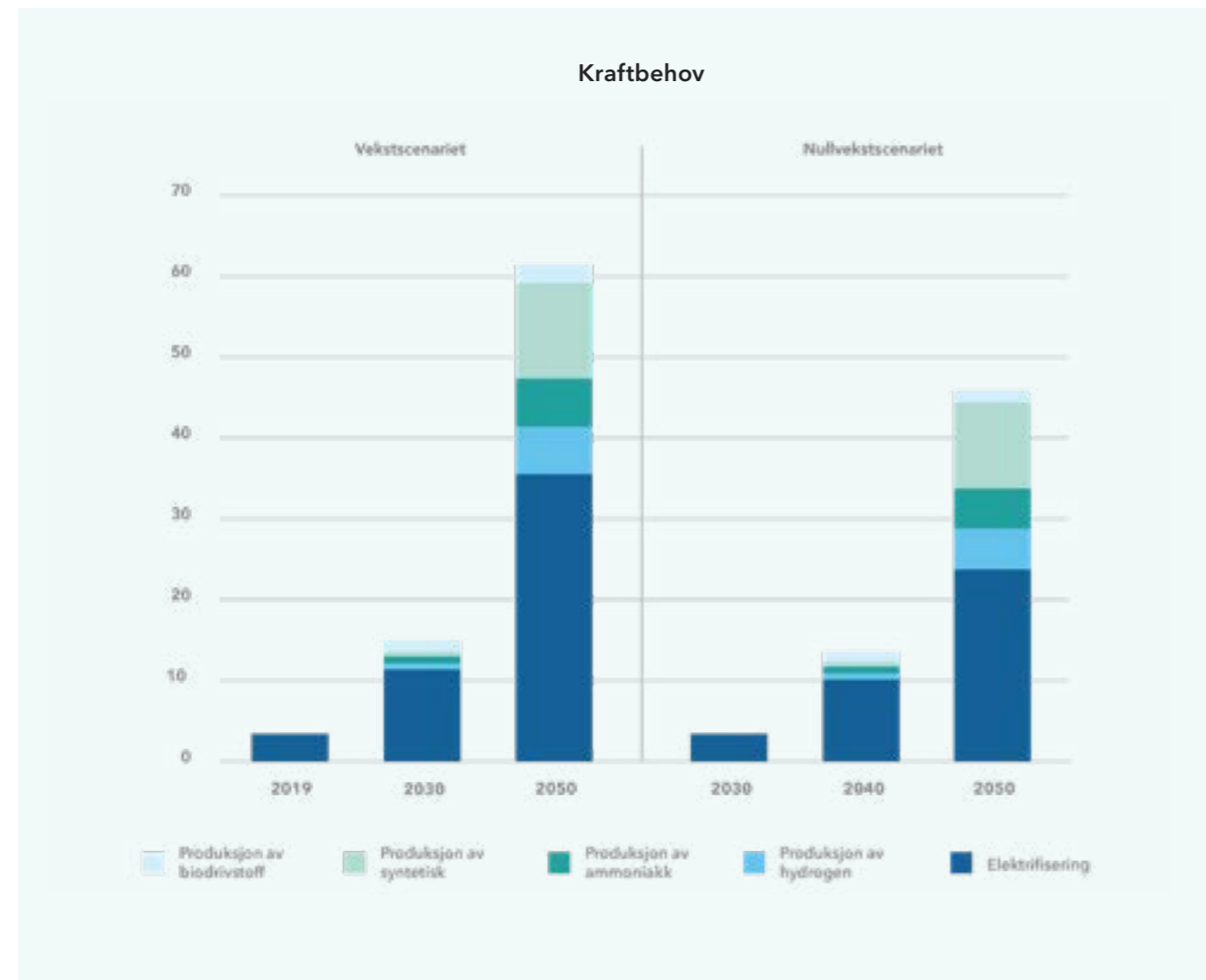


Dagens politikk gir en stor prisdifferanse mellom biodrivstoff og fossilt drivstoff, som fører til at omsetningskravet i praksis er et tak for bruk av klimavennlige løsninger, istedenfor et gulv for de virksomhetene som har større klimaambisjoner. NHO ønsker at omsetningskravet for biodrivstoff på sikt erstattes av en teknologinøytral reduksjonsplikt for salg av alt drivstoff. På kort sikt bør det gis fritak for veibruksavgift for 100 prosent HVO, slik som i Sverige, og alle offentlige anleggsprosjekter bør etterspørre biodrivstoff utover omsetningskravet.

Stort behov for energi(bærere) i transportsektoren

Tilgang til utslippsfrie energibærere er en forutsetning for at transportsektoren skal kutte sine utslipp. Beregninger fra Miljødirektoratet viser at kraftbehovet til transportsektoren vil øke fra dagens 2 TWh til mer enn 60 TWh i 2050 for et scenario med trafikkvekst.⁸

I et nullvekst-scenario vil behovet være 44 TWh. I 2021 var Norges samlede kraftproduksjon på 157 TWh. For å kunne møte disse utfordringene er vi avhengige av at planleggingen og utviklingen av transportsystemene skjer i tett sammenheng med utviklingen av energisystemene. Potensialet for produksjon av biogass er betydelig.



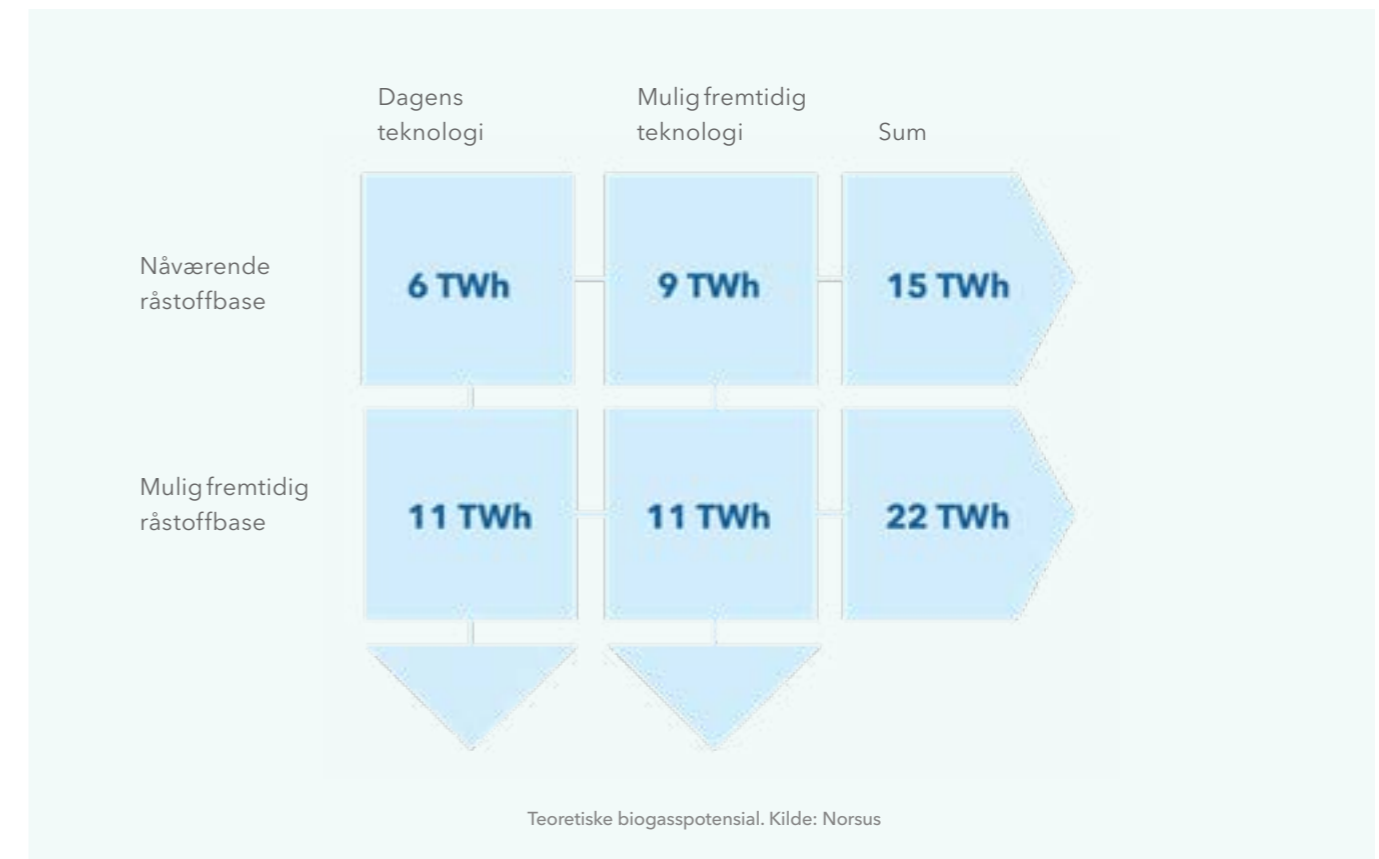
I dag produseres det kun 0,7 TWh biogass i Norge. Nye tall tyder på at med den eksisterende råstoffbasen og nåværende teknologien er det mulig å produsere inntil 6 TWh de kommende årene.⁹ Dette fordrer satsing på fabrikker og utrulling av fyllestasjoner. Omsetningen av biogass internasjonalt øker. Dersom norsk produksjon av biogass skal bidra til at utslippene i Norge går ned, må vi også legge til rette for at omsetningen i Norge øker, herunder til transport.

Landtransporten er kjennetegnet av et stort antall mindre aktører som ofte ikke har ressurser til å ta de store merkostnadene. Usikkerhet og bekymringer omkring infrastruktur forverrer naturligvis dette.

Tilstrekkelig infrastruktur er helt sentralt for at aktørene innenfor landtransporten skal velge å omstille seg. Utrullingen av ladeinfrastruktur og fylledeponier må ligge

i forkant av innkjøp av kjøretøy. I tillegg vil det være et stort behov for å øke innsatsen på fornybarproduksjon og forbedring av nettet i lys av den klima- og energiomstillingen vi skal gjennom de neste årene.

Utbygging av landstrøm og utvikling av ny teknologi for energistyring og effektivisering av logistikk er viktige elementer. Håndteringen av nye energibærere og teknologiske løsninger knyttet til digitalisering, autonomi og styring vil også stå sentralt, sammen med utviklingen av nye energiforsyningsløsninger, for eksempel ladestasjoner, batteriteknologi og hydrogenløsninger. Andre viktige innsatsfaktorer er håndteringen av drivstoff basert på fornybar kraft, hydrogen og biodrivstoff, i tillegg til LNG som drivstoff i skipsfart og nye digitale styringssystemer på systemnivå i transportsektoren (ITS).



⁸ Nullutslipptransport innen 2050 vil kreve mye kraft - Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)

⁹ <https://norsus.no/ny-rapport-om-mulighetsrommet-for-biogass-i-norge/>

3.3 En grønn og konkurransedyktig sjøtransport

Norge er verdens fjerde eller femte største sjøfartsnasjon og har det nasjonale fortrinnet som skal til for en stryket satsing på sjøtransporten. Hele 78 prosent av norsk industri ligger nærmere sjøen enn 20 kilometer, 80 prosent av Norges befolkning bor langs kysten, over 90 prosent av all eksport tar sjøveien og 50 prosent av den økonomiske veksten skal komme fra havet.

Studier viser at godstransport på sjø kan være lønnsomt ut fra et bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk perspektiv samt ut fra et miljøperspektiv, selv på relativt korte avstander. Til nå har 300 kilometer vært en norm for når godstransport går på sjø. Norskekysten og nærskipfartsområdet utgjør en utviklingsarena for den grønne omstillingen i dag, og vi ser en rekke eksempler som tyder på at transportavstanden ikke nødvendigvis må være over 300 kilometer for at sjøtransport skal kunne vurderes.

Transportalternativet i dag er i de fleste tilfeller lastebiler og trailere, som har høyere utslipp per transportert enhet, og som i tillegg medfører en høy belastning på veiene. Om noen år kan miljøargumentet være svekket, men trengselsproblematikken vil fortsatt gjelde. Utfordringer for sjøtransporten er retningsbalansen og utnyttelsesgraden, og dette krever økt oppmerksomhet fremover. Dette gjelder både i et økonomisk perspektiv og i et klimaperspektiv.

Et viktig premiss for at sjøtransporten skal vokse, er at den må være attraktiv. For å være attraktiv må den bli grønnere og mer digital. Dekarbonisering og digitalisering av skipsfarten (inkludert infrastrukturen og havnene) er to store drivere for endring fremover. I løpet av dette tiåret skal transportutslippene halveres. Det stiller store krav til rask bygging av ny infrastruktur og hurtig innfasing av lav- og nullutslippsteknologi, og i tillegg at vi tar i bruk nye digitale løsninger. Samtidig skal dette gjøres på en måte som sikrer konkurransekraften.

Digitalisering kan bidra til å bedre trafikkflyten og effektivisere drivstoffnyttelsen, fortrinnsvis ved bruk av bærekraftige løsninger for fartøy, driftsoptimalisering og energieffektive kjøremønstre. Dette inkluderer

tilrettelegging for autonomi på sjø og i tilknytning til havn, gjennom digital infrastruktur og digitale sikkerhetssystemer – se nærmere omtale under kapittel 4.2.

EU har nettopp vedtatt at dagens utslippsintensitet i drivstoffet for skip skal ned 2 prosent innen 2025, 6 prosent innen 2030, 14,5 prosent innen 2035, 31 prosent innen 2040, 62 prosent innen 2045 og 80 prosent innen 2050. Skip over 5000 bruttotonn (bt) innlemmes i kvotehandelen og blir en del av EUs mål om 55 prosent klimagassreduksjon innen 2030. Da blir det samtidig øremerking av midler for maritimt under Innovasjonsfondet. Dette kan starte en generell diskusjon om hvordan innbetalte midler kan bidra til maritim omstilling – også midlene direkte til Norge. En må også forvente at offshoreskip og etter hvert mindre skip under 5000 bt blir inkludert i ETS, og/eller at avgiftsnivået blir relatert til (en høyere) kvotepris.

3.4 Grønne godskorridorer

Videreutvikling av internasjonalt samarbeid muliggjør demonstrasjon og uttesting av grønne løsninger gjennom transportkorridorer med nullutslipp. Dette må også inkludere samarbeid for å øke sikkerheten ved nye løsninger samt samarbeid om infrastruktur.

Etableringen av grønne og effektive internasjonale korridorer er viktig både på land og til sjøs. Det gjelder blant annet både for jernbanen og skipsfarten. Det er viktig at norske myndigheter bistår i dette samarbeidet for å overkomme barrierer ved utviklingen av slike korridorer.

3.5 Havnas fremtidige rolle i transportsystemet

Grønne korridorer kjennetegnes av at aktørene som deltar, i fellesskap klarer å adressere barrierer for utslippsreduksjon. Myndigheter må, gjennom samarbeid med næringene, investere i grønne korridorer og infrastruktur som gir operatører, knutepunkter og vareeiere insentiver til å investere i lav- og nullutslippsløsninger for passasjer og varetransport. Dette vil igjen gi grunnlag for økt verdiskaping hos underleverandørene. Samarbeidet kan for eksempel skje i forbindelse med tilrettelegging av infrastruktur, kontraktsrammeverk, regulatoriske tiltak, informasjonsdeling og insentiver

som fremmer utslippsreduksjon gjennom bruk av lav- og nullutslippsteknologi og driftsoptimalisering.

Som knutepunkt mellom land- og sjøbasert transport er havnene en nøkkelfaktor i logistikkjeden og i utviklingen av grønne verdikjeder. En effektiv og profesjonell havn som tilbyr konkurransedyktige tjenester, er helt nødvendig for bedriftenes konkurransekraft. Havnene har dermed stor betydning for næringsvekst og regional utvikling.

NHO mener det er behov for en helhetlig strategi for å utvikle og spesialisere havnene og havneområdene. En slik strategi må omfatte både godsterminaler, digitale plattformer, autonomi og annen ny teknologi. Effektive

havner er også avhengige av gode tilførselsårer som vei og bane, samt farleder.

Det er stort rom for forbedring av dagens havner. I denne sammenhengen er det viktig å være oppmerksom på at distribusjons- og logistikkostnadene ikke bare relaterer seg til havnene, men også til terminalene i tilknytning til havnene. Derfor er det vesentlig å inkludere hele arealet rundt havner når forholdene skal utbedres.

Havneområdene bør utvikles med mer markedsbaserte løsninger, og man bør se på alternative prismodeller til dagens løsning med avgifter.



Karmsund havn er en god illustrasjon på hva som kreves for at havner skal kunne være et viktig verktøy i næringsutviklingen. Havnen har sikret seg samlokalisering med industri, god arealtilgang og sjønær lokalisering. I tillegg er det god tilførselsvei til havnen, gode farleder og god energitilgang.

NHO foreslår at det etableres en pilot i regi av Grønt skipsfartsprogram og Grønt landtransportprogram hvor det hentes erfaringer fra havner og havneområder som har lyktes, og som rederiene har god erfaring med. Målet må være å utvikle havnen til en grønn energihub, med god tilgang på lade- og fyllinfrastruktur, tilknytningsveier, omlastning, strømnnett og nettkapasitet.

Dette kan være forløperen til at havnene i fremtiden blir våre nye og grønne knutepunkter for infrastruktur, drivstoff og energi, hvor arealer blir tilgjengeliggjort for både fartøy og landtransport. Arbeidet med havnene som grønne energihubber kan også inngå som et element i å få etablert grønne transportkjeder og effektive nettverk med grønne knutepunkter for frakt av gods. Det er viktig at alle som har eierskap til utvikling av havner, deltar i piloten, herunder transportbrukerne og rederne.

Havnestrukturen langs hele kysten er viktig med tanke på både næringsutvikling og beredskap. Strukturen er preget av mange små havner, som blant annet er svært viktig for å dekke bygg- og anleggsnæringens behov for massetransport. En felles utfordring for både store og små havner er etterslepet på vedlikehold og behovet for utbedringer. For de større havnene er i tillegg tilførselsinfrastruktur en særskilt stor utfordring. Det er viktig at NTP tar opp dette.

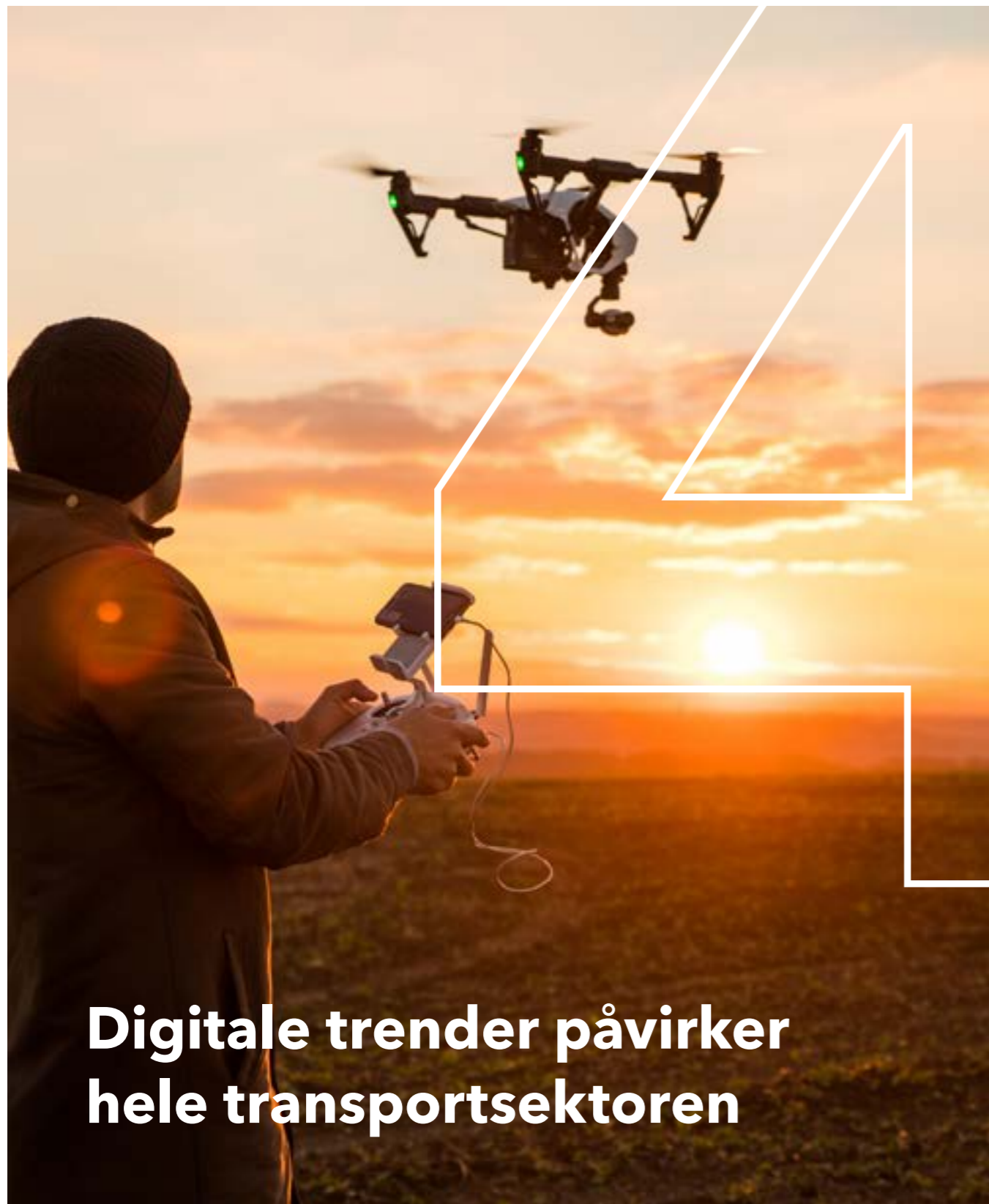
Målet må være å utvikle havnen til en grønn energihub, med god tilgang på lade- og fyllinfrastruktur, tilknytningsveier, omlastning, strømnnett og nettkapasitet.

For å få til lønnsom godstransport på sjø må vi samle volumer. En målsetning kan være at man gjennom ny teknologi, digitalisering og autonomi utnytter feederløsninger inn til større havner og får mere gods over på hubpunkter. De større skipene vil med en slik løsning gå mellom hubbene, og de mindre fartøyene vil samle varene fra de mindre havnene og distribuere dem dit. Et slikt system kan bidra til å bedre problemet med retningsbalansen og utnyttelsesgraden, samt redusere utslipp. Nærmere omtale av autonome og digitale havneløsninger finnes i kapittel 4.2.

Det er viktig at de havneområdene som har omlastnings-terminaler, 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. En forenkling av dagens system, slik at konkurransekraften økes, kan være et viktig fokusområde. Krafttilførsel og kortere saksbehandlingstid i kommuner er også viktig. Kostander knyttet til tilknytningsvei, omlastning, lade- og fyllinfrastruktur, bruk av strømnnett og nettkapasitet må ned. Det offentlige har også i oppgave å etterspørre sjøtransportløsninger, herunder de grønne løsningene.

NHO mener:

- En vellykket grønn omstilling av transportsektoren krever at vi kutter utslipp i høyt tempo, samtidig som vi utvikler de jobb- og verdiskapingsmulighetene som omstillingen gir.
- Det bør etableres klimapartnerskap mellom næringsliv og myndighetene hvor transport- og anleggsbedriftene forplikter seg til utslippskutt, kombinert med et CO2-fond til finansiering av tiltak.
- Myndighetene må koordinere utviklingen av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy. Drifts- og vedlikeholds kontraktene kan brukes som virkemiddel for etableringen, i dialog med anleggsnæringen.
- Grønt landtransportprogram er rigget for å skape raske endringer i transportnæringen, og er en opplagt aktør for å inngå klimapartnerskapsavtale med regjeringen om landbasert transport.
- Transportsektoren har behov for mye kraft. For å kunne møte denne etterspørselen er vi avhengig av at planleggingen og utviklingen av transportsystemene skjer i tett sammenheng med utviklingen av energisystemene.
- Produksjonen av biogass i Norge må økes i samsvar med potensialet.
- For å gi økt konkurransekraft til sjøtransporten må den gjøres mer attraktiv. Den må bli grønnere og mer digital.
- Etableringen av grønne og effektive internasjonale korridorer blir stadig viktigere. Det er avgjørende at norske myndigheter bistår i dette samarbeidet for å overkomme barrierer ved utviklingen av slike korridorer.
- Det er behov for en helhetlig strategi for å utvikle og spesialisere havnene og havneområdene. En slik strategi må omfatte både godsterminaler, digitale plattformer, autonomi og annen ny teknologi. Det må også settes av langt større midler til vedlikehold og utbedringer.



Digitale trender påvirker hele transportsektoren

Digitalisering og utvikling av nye teknologier griper inn i alle deler av samferdselssektoren og driver frem nye kjøretøykonsepter. Dette gir endringer i kundeinteraksjonen og i mobilitetsbehovet innenfor vare- og persontransporten.

Det påvirker planlegging, bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen,¹⁰ og gir mer effektiv styring av trafikken, uavhengig av sektor. Et mer integrert transportsystem der de ulike sektorenes fortrinn utnyttes, sørger for at transporten skjer så sømløst som mulig. De politiske prioriteringene må ta hensyn til dette.

NHO og flere landsforeninger har etablert prosjektet Mobilitet 2040. Prosjektet skal identifisere mobilitetsbehov i Norge i 2040. Hvordan kan teknologi og digitalisering løse fremtidens mobilitetsbehov rimeligere og mer effektivt, og samtidig redusere investeringsbehovet i fysisk infrastruktur?

Det er flere faktorer som samlet kan gi Norge et fortrinn innenfor smart transportteknologi, med tilhørende forretningsmuligheter. Digitalisering av transportsektoren genererer stadig økende mengder data, den norske befolkningen tar raskt i bruk ny teknologi, og Norge er relativt tidlig ute med autonome kjøretøy. Samtidig ser vi at EU har valgt mobilitetsdata som ett av ni satsingsområder innen tjenesteproduksjon og økt verdiskaping. Norge må derfor vente seg konkurranse på mobilitetsområdet.

4.1 Konsekvenser av økt digitalisering og automatisering i transportsektoren

Økt digitalisering og automatisering vil påvirke fremtidig transportbehov. Her er mulige konsekvenser for transportsystemet:

Endrede mobilitetsbehov kan påvirke transportmønsteret

- Varestrømmer går direkte til kunde og ikke via sentrallager.
- Det blir lettere å pendle over lengre avstander med bl.a. bedre nettilgang.

Nye kjøretøykonsepter

- Transporten blir mer autonom - det gjelder alle transportformer.
- Trafikkavviklingen blir mer effektiv, med økt grad av selvkjøring og bedre trafiksikkerhet.

Forretningsmodeller endres

- Digitale plattformer endrer hvordan mobilitet planlegges, og hvordan tjenester utvikles og tilbys.
- Delingstjenester og mer autonome kjøretøy fører til at flere går fra å eie kjøretøy til å leie eller kjøpe transporttjenester (MaaS (Mobility as a service)).

Digitale plattformer endrer kundedialogen

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

Mer eller mindre trafikk - forhold som trekker i ulik retning

- Det blir redusert bilbehov med transporttjenester som gjør at man i større grad selv kan bestemme avreisested og destinasjon.
- Når autonome privatbiler forurenser mindre kan det skape grunnlag for økt individualisme og handlefrihet. Flere autonome løsninger genererer potensielt vekst i trafikken.

Mer effektiv planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen

- Digitalisering kan bidra til mer effektive planleggings- og utbyggingsfaser, men bruk av bl.a. 3D-modellering.
- Sensorbaserte løsninger som varsler om behov for vedlikehold, gi mer optimalisert drift og vedlikehold og hindrer unødig stenging.
- Det bør satses på FoU-prosjekter for optimalisering av salt- og drivstofforbruk i driftskontraktene.
- Flerårige planer for vedlikehold og utbedringer i driftskontraktene på hele veinettet gir bedre ressursutnyttelse og lavere totale vedlikeholdskostnader.

¹⁰<https://www.nho.no/contentassets/198e11199155451bbfb36fdded7cce595/the-ma-rapport-2017-32---digitalisering-og-morgendagens-mobilitet---sluttrapport.pdf>

4.2 Autonome og digitale løsninger gir grønnere og mer sømløs transport

Systemer som snakker sammen skaper muligheter for å utnytte transportinfrastrukturen mer sømløst, uavhengig av transportform. ITS¹¹ muliggjør kommunikasjon, sanntidsinformasjon og veiledning, noe som øker sikkerheten og effektiviteten og reduserer miljøpåvirkningen fra kjøretøy. Med ITS kan man få bedre utnyttelse av restkapasiteten innenfor de ulike transportformene.

Med ITS-teknologi kan autonome kjøretøy/fartøy, sanntidsinformasjon og sammenkobling av data, for eksempel i en app, gi muligheter for sømløs planlegging, bestilling og betaling av reiser med ulike transportformer. Slik kan digitale verktøy endre kundeatferd i ønsket retning.

Økt digital samhandling og automatisering skaper nye muligheter for tjenester og løsninger, for eksempel for havnene og brukerne av disse. Eksempelvis kan det føre til økt sikkerhet for navigasjon, bedre organisering av data om skip og land samt bedre datautveksling og kommunikasjon mellom skip og mellom skip og land.

Digitale plattformer kan forenkle nyetableringer og bidra til nye måter å jobbe på, for eksempel ved å forenkle tilgangen til informasjon og mulighetene til dialog mellom havnene, transportbrukerne og rederiene.

Økt automatisering og bedre dialog mellom havneadministrasjonen og næringslivet/brukerne gir bedre kvalitet og reduserte kostnader. Automatisering vil imidlertid generere behov for ny kompetanse.

Utviklingen har åpnet for tilgang til enorme mengder informasjon, innhold og nye tjenester uavhengig av sted. For at havnene skal kunne dra nytte av nye teknologiske, digitale og autonome løsninger, må det være et mål å få på plass grunnleggende digital infrastruktur og sikker informasjonsforvaltning.

4.3 Politiske prioriteringer som følge av digitaliseringen

Myndighetene spiller en viktig rolle i digitaliseringen – som regulator og tilrettelegger. Hvordan denne rollen utøves, påvirker omstillingstempoet og næringsmulighetene. Samtidig blir myndighetene utfordret av at den teknologiske utviklingen går raskere og raskere.

Den teknologiske utviklingen innebærer at flere bransjer og næringer 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 tilfellet i dag.

Love og regler

Ny teknologi og nye digitale løsninger krever at regelverket tilpasses. Regelverksutviklingen i Norge på dette området må harmonisere med internasjonale love og regler, særlig de initiativene som kommer fra EU. 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.

4.4 Tilrettelegging for det digitale skiftet

Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur peker i sin rapport fra 2019 på fire hovedtrender som vil påvirke transportsektoren fremover:¹²

- 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 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 robust digital infrastruktur med høy kapasitet over hele landet kan ikke norske bedrifter eller samfunnet ellers dra nytte av de mulighetene som digitaliseringen gir. Innenfor transportsektoren vil

dette gjøre seg gjeldende i økende grad. Derfor må myndighetene legge til rette for ytterligere utbygging av ekomnett og ekomnettjenester. Videreføring og videreutvikling av bredbåndstilskuddsordningen som benyttes der det kommersielle grunnlaget for utbygging er svakt, vil være et viktig virkemiddel i denne sammenhengen.

Utrulling av 5G-nettet vil gi nye muligheter for samferdselssektoren. Det er derfor positivt at norske myndigheter var tidlig ute med å auksjonere ut 5G-frekvenser, og at byggingen av de nasjonale 5G-nettene er godt i gang. 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.



¹¹ ITS = intelligente transportsystemer, som innebærer kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur.

¹² https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e77/rapport-teknologiutvalget_web.pdf

Digital kompetanse

Tilgangen på digital kompetanse er en utfordring for både offentlig og privat sektor i Norge, også innenfor samferdsel. Vi og resten av verden trenger flere IKT-eksperter. NHOs Kompetansebarometer¹³ viser at nesten halvparten av NHO-bedriftene har et udekket behov for IKT-kompetanse. Dette er et akutt problem – og gapet kommer bare til å øke.

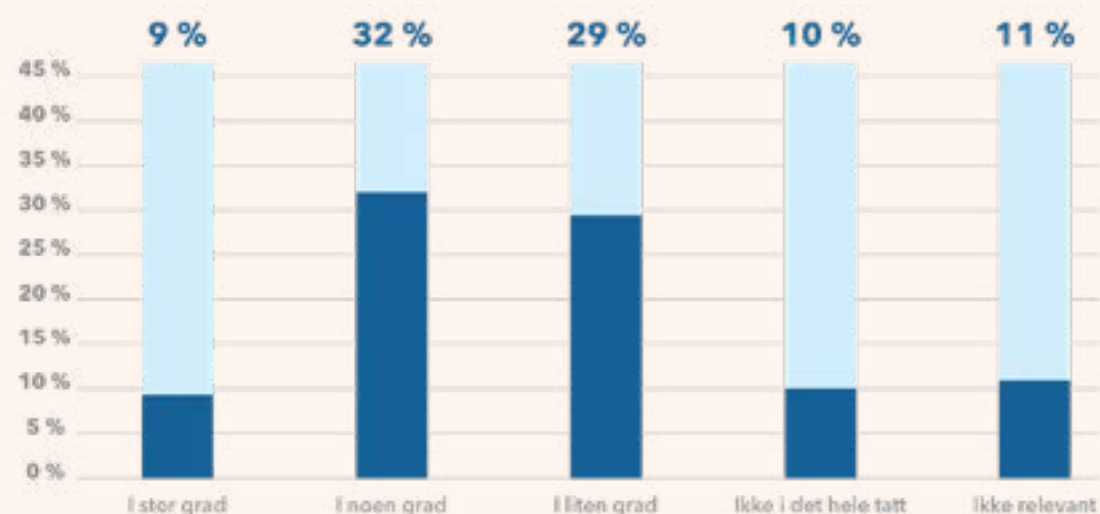
Dette er en stor utfordring for vår evne til nyskaping og omstilling, også innenfor transport. Vi trenger en tydelig satsing på et digitalt kompetanseløft, som må inneholde tiltak for spisskompetanse på både kunstig intelligens, stordata, tingenes internett, maskinlæring og autonome systemer samt kryptologi og cybersikkerhet. I tillegg trenger vi breddekompetanse på digitale ferdigheter og digitaliseringens påvirkning på samfunnet.

Sikkerhetsbildet har endret seg betydelig med et skarpere digitalt trusselbilde forsterket av krigen i Ukraina og et økende press på internasjonalt og globalt samarbeid og handel. Dette betyr at kravene til digital sikkerhet også i transportsektoren skjerpes, samtidig som kampen om IKT-kompetansen tiltar. Dette er en utfordring for mobilitetsbransjen, og det må settes i verk tiltak for å sikre bedre fremtidig tilgang på IKT-kompetanse på alle nivåer, inkludert personell som kan sikkerhetsklareres i Norge.

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 fra transportsektoren. Flere interessenter vil trenge tilgang til dataene. Veimyndighetene må ha data som bidrar til

Næringslivet må være en integrert del av utviklingen for å bidra til innovasjon og for at knappe kompetanseressurser kan utnyttes best mulig. Data fra transportsektoren vil være grunnlag for ny næringsvirksomhet og flere arbeidsplasser.



NHO-bedrifters vurdering av i hvilken grad de har udekket behov for IKT-kompetanse. Kilde: NHO

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 til data for å utvikle forretningsvirksomheter og nye tjenestekonsepser. Dataene bør forvaltes til beste for samfunnet, slik at det kan utvikles bedre tilpassede transportløsninger og nye tjenestetilbud. For Norges del vil det være interessant å se på mulighetene for et nordisk samarbeid for deling av data.

Næringslivet må være en integrert del av utviklingen for å bidra til innovasjon og for at knappe kompetanseressurser kan utnyttes best mulig. Data fra transportsektoren vil være grunnlag for ny næringsvirksomhet og flere arbeidsplasser. For å få dette til må data 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 dagsordenen.

Strategier for økt deling av data må forholde seg til det eksisterende juridiske rammeverket for eierskap og kontroll, personvernforordningen (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.

Cybersikkerhet

Digitaliseringen gir i seg selv økt sårbarhet og økte krav til cybersikkerhet. I tillegg er sikkerhetsbildet skjerpet av krigen i Ukraina og et mer urolig verdensbilde politisk.

I transportsektoren er det nødvendig å vurdere sårbarhet i form av både muligheter for tekniske feil 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.

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

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.

¹³ <https://www.nho.no/contentassets/07d0f9c814094babae078a1cb397429f/nifu-rapport2023-1.pdf>

NHO mener:

- Harmonisering av lover og regler opp mot det som skjer internasjonalt, 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.
- Samferdselsektoren må rustes kompetansemessig for å kunne realisere potensialet i digitaliseringen.
- Planlegging og utbygging av infrastruktur knyttet til vei og bane, elektrisk lading og elektronisk kommunikasjon må koordineres bedre for å sikre gode investeringer for fremtiden.
- De offentlige bestillerne må, i dialog med entreprenørene, stille krav til digitalisert dokumentasjon, og dermed benytte digitalisering som verktøy for å drive frem effektive klima- og miljøforbedringer.
- Norge trenger å utvikle en dataforvaltningsstrategi. Data fra samferdselsektoren 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 sikkerhet, personvern og konkurransesensitiv informasjon må ivaretas.



Samferdsel er næringspolitikk

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

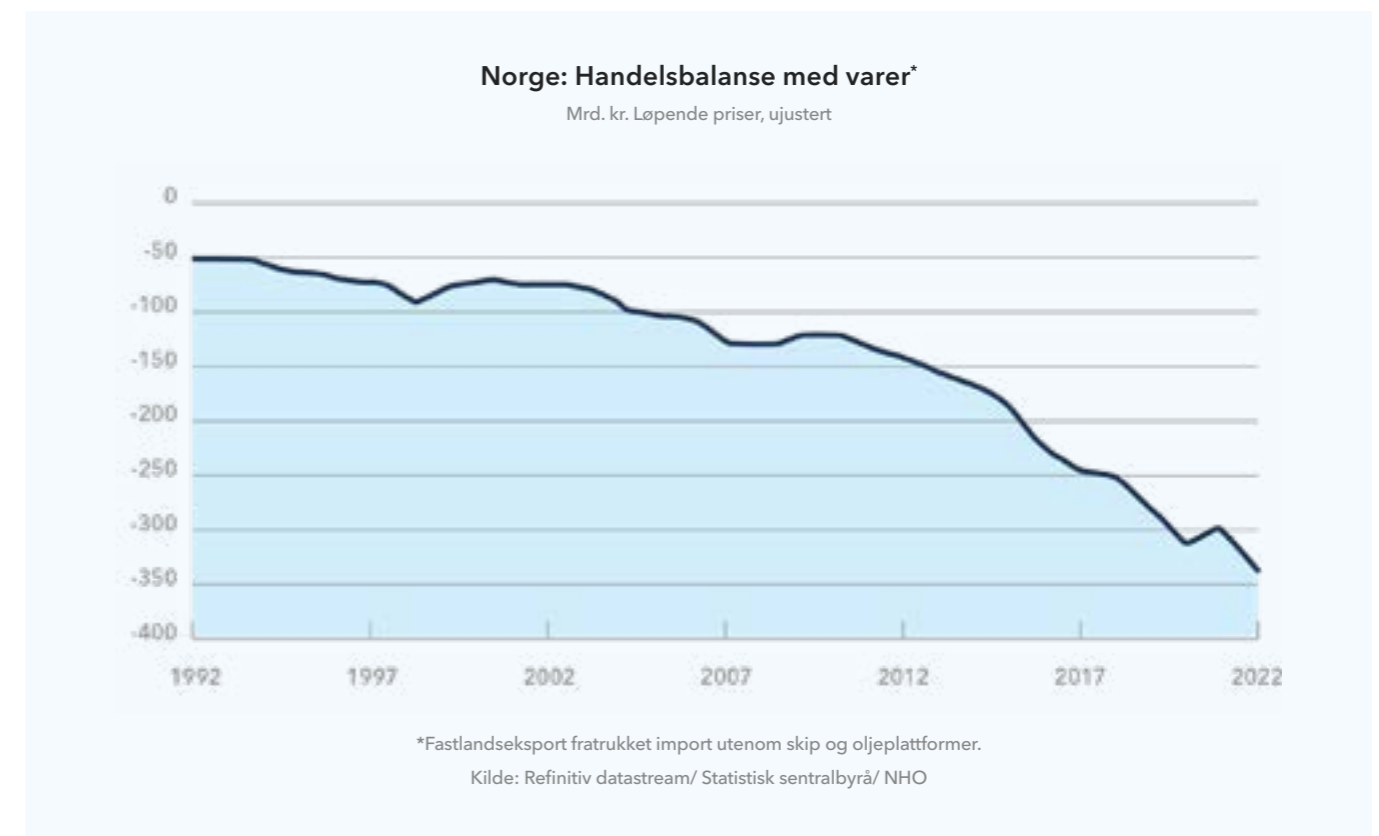
Fastlands-Norges handelsbalanse overfor utlandet har vært synkende siden 1990-tallet.

Regjeringens mål er å øke verdien av fastlandseksporten med 50 prosent inn mot 2030. NHO mener det er viktig at samferdselspolitikken og utvikling av ny infrastruktur bygger opp under slik næringsutvikling, hvor potensialet for verdiskaping og eksport er stort. Et tettere samarbeid mellom det offentlige og næringslivet er viktig for å lykkes.

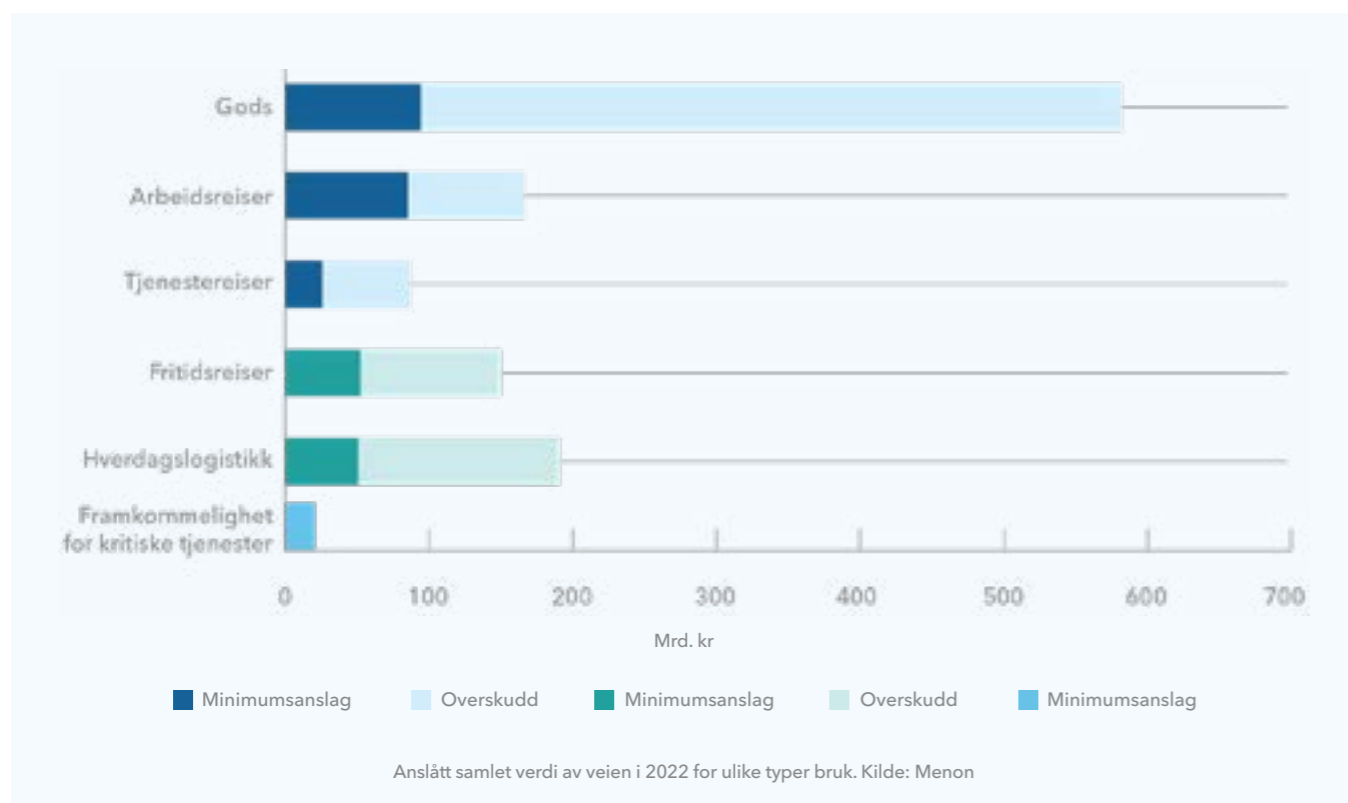
Satsingene må være kraftfulle og inneholde midler som gjør det realistisk å oppnå ønskede resultater.

Samferdselsinvesteringer legger til rette for økt produktivitet for et samlet næringsliv. Det skjer blant annet ved å redusere reisetid og forbedre fremkommeligheten for brukerne av infrastrukturen. I tillegg gir investeringer i samferdselsinfrastruktur ringvirkninger i tilgrensende verdikjeder når prosjektene gjennomføres, særlig i bygg- og anleggsrelaterte virksomheter.

Utbedringer av infrastrukturen de siste årene har gitt resultater. Hvis vi ser alle transportkorridorer under ett, er gjennomsnittlig reisetid 10 timer og 19 minutter kortere i dag enn for 13 år siden.¹⁴



¹⁴ utredningsrapport-endelig-l2254365.pdf (regjeringen.no)



En analyse utarbeidet av Menon¹⁵ for Statens vegvesen har forsøkt å gi et statusbilde på verdien av bruken av veien i 2022. Det inkluderer hele veinettet i Norge (riksveier, fylkesveier og kommunale veier). Det er ikke verdien av selve veiinfrastrukturen de har anslått, men den verdien brukerne får ved å bruke veien. Deres samlede anslag på verdien av veien i 2022 er 1 100 milliarder kroner. Om lag halvparten av denne økonomiske verdien omfatter godstransport, mens personreiser i forbindelse med arbeid utgjør cirka 20 prosent, og reiser utenom arbeid utgjør 30 prosent. Det er alltid usikkerhet knyttet til denne type analyser, men det indikerer at det er store verdier for samfunnet knyttet til det å ha et tjenlig veinett å tilby næringslivet og befolkningen.

NHO mener at transport og infrastruktur har et stort potensial for mer målrettet nærings- og produktutvikling. Norske bedrifter kan på flere områder være med og 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. Det er viktig at

samferdselspolitikken og utviklingen av ny infrastruktur bygger opp under slik næringsutvikling, hvor potensialet for verdiskaping og eksport er stort.

Et levende hjemmemarked har også betydning. Norsk næringsliv har best forutsetninger for å lykkes på transportområdet innenfor nisjer som har utgangspunkt i sterke eksisterende næringsmiljøer hvor Norge har et fortrinn. 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.

Det finnes også store muligheter for verdiskaping i forbindelse med det grønne skiftet og digitaliseringen som transportsektoren står overfor. NTP bør derfor i større grad enn tidligere konsentrere seg om hvordan samferdselspolitikken også kan være god næringspolitikk.

Økt satsing på FoU i NTP

For å styrke Norges innovasjons- og omstillingsevne er det behov for en forsterket innsats på forskning og innovasjon. Det gjelder særlig innenfor områdene null- og lavutslipp,

bærekraftige løsninger og digital transformasjon innen alle sektorer i næringslivet. Knyttet til infrastrukturutbygging og samferdsel ser vi særlig store potensial innenfor områder som automatisering, robotisering, autonomi og bruk av kunstig intelligens.

Det er flere grunner til lav grad av innovasjon og forskning innen samferdselsfeltet: Forskningsrådet har - utover penger til maritim og ENERGIX - cirka 100 millioner kroner per år. Det utgjør 1 prosent av Forskningsrådets årlige rammer. Samferdselsdepartementet bevilger langt lavere rammer til Forskningsrådet enn sammenlignbare departementer.

Videre har Statens vegvesen historisk hatt betydelige rammer til FoU. I forbindelse med opprettelsen av Nye Veier og overføring av veimidler til fylkene har dette, kombinert med økt innsats for å få mer vei for pengene, ført til at man er mer opptatt av innovasjon når man anskaffer til utbygging av vei. Vi mener det ligger mange muligheter for FoU før en anskaffelse finner sted. Jernbanedirektoratet og Bane NOR har inntil nylig knapt brukt ressurser på FoU, til tross for investeringer i størrelsesorden 30 milliarder kroner til sektoren. Til sist er det et fåtall av aktørene innen kollektivtransport og logistikk og transport som har ressurser, doktorgradskompetanse eller kultur for å søke Forskningsrådet og Innovasjon Norge om støtte til prosjekter. Det skal likevel bemerkes av det foregår mye innovasjons- og utviklingsarbeid i det løpende samarbeidet mellom utbyggere og entreprenører i de enkelte prosjektene.

Det finnes lyspunkter: Forskningsrådet har en betydelig portefølje innen maritim transport og skipsbygging, i tillegg til forskning og utvikling innen løsninger for bærekraft og nullutslipp. Statens vegvesen la nylig frem en ny FoU-strategi.¹⁶ Der finner vi mer oppmerksomhet rundt næringslivets fremkommelighet og den digitale veien (med alle de muligheter for kommunikasjon og utvikling av nye informasjonsløsninger som ligger der). Jernbanedirektoratet blitt med som deltaker i Europe Rail, hvor de vil få tilgang til nyttige nettverk innen digitale

og automatiserte operasjoner, smart vedlikehold, digitale godstjenester, bærekraftige løsninger og driftskonsepter.¹⁷

Forskningsmiljøer som TØI og SINTEF ser mer på mobilitetsløsninger for næringslivet innen selvkjørende busser og biler samt utvikling av nye tjenester innen bylogistikk, som pakkebokser, samlastningsterminaler og grønt luftfartsprogram. Det ligger videre interessante muligheter i å utvikle innsikt og løsninger nettopp i grensesnittene mellom de ulike trendene, der grønn omstilling kan kombineres med for eksempel utvikling av autonomi og deling av sanntidsinformasjon.

EU la i 2021 frem sin mobilitetsstrategi¹⁸ som fokuserer på smart mobilitet (utnytte potensialet som ligger i å samle inn og utnytte data, autonomi og integrerte løsninger for passasjer- og godstransport), robust mobilitet (utnytte infrastruktur, universell utforming, trafiksikkert, arbeidsvilkår for ansatte) og bærekraftig mobilitet (Fit for 55, kutt i klimagasser, økt togtransport, klimanøytrale byer og nullutslippfly på markedet fra 2035).

EUs forskningsprogram Horizon Europe løper til 2027 og har et budsjett på 1000 milliarder kroner. Horizon omfatter også transportforskningen innen Smart Resilient og Sustainable Mobility. Det er et mål at norske miljøer kan delta i partnerskap og FoU-prosjekter innen Horizon. At vi har små og fragmenterte miljøer, gjør det mer krevende å bygge opp en posisjon inn mot EU-programmene, hvor det kreves høy forskningskapasitet, langsiktighet og spisskompetanse.

NHO mener at NTP må sikre en forskningsinfrastruktur som er tilstrekkelig til å bygge et velfungerende økosystem mellom virkemiddelapparat, samferdselsmyndighetene, forskningsmiljøene og næringslivet. FoU-innsatsen er særlig lav innenfor samferdselsområdet. Trolig vil økt FoU-satsing også gi nye mobilitetsløsninger, som betyr at behovet for investeringer i fysisk infrastruktur på sikt kan reduseres. NHO mener at nivået på investeringer til forskning og innovasjon i NTP som et minimum bør dobles fra dagens nivå.

¹⁵ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/transportanalyser/samfunnsokonomiske-analyser/verdien-av-veien-menon-pub-110-2022.pdf>

¹⁶ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/forskning-innovasjon-og-utvikling/prioritering-og-virkemidler-foi-i-statens-vegvesen.pdf>

¹⁷ <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/om-oss/europes-rail/>

¹⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en



NHO mener:

- Det er viktig at samferdselspolitikken og utvikling av ny infrastruktur bygger opp under næringsutvikling hvor potensialet for verdiskaping og eksport er stort. Norske bedrifter kan på flere områder være med og utvikle morgendagens grønne og digitale løsninger.
- Norges innovasjons- og omstillingsevne må styrkes, særlig på områdene null- og lavutslipp, bærekraftige løsninger og digital transformasjon innen alle sektorer i næringslivet. Samferdselsetatene må som de største kundene i disse markedene ta en aktiv bestillerrolle for å stimulere til innovasjon og utvikling.
- Det må legges til rette for raskere og smidigere utvikling av lovverk og regelverk som er tilpasset den teknologiske utviklingen, og som gir bedre muligheter for uttesting og rask skalering av nye løsninger.
- Det må legges bedre til rette for at utviklingsarbeid kan inkluderes i kontrakter og kontraktlengder, slik at risikopremien ved uttesting av nye løsninger reduseres.
- NTP må sikre en forskningsinfrastruktur som er tilstrekkelig til å bygge et økosystem mellom virkemiddelapparatet, samferdselsmyndighetene, forskningsmiljøene og næringslivet.
- Nivået på investeringer til forskning og innovasjon bør dobles i NTP.



Krevende økonomiske rammer

6.1 Internasjonale og norske konjunkturer

Norsk og internasjonal økonomi har lagt bak seg noen krevende år. Først en pandemi og nedstengning og deretter krig i Europa. Verdensøkonomien har gått fra én krise til den neste. Gjennom 2022 avtok marsjfarten i global økonomi i møte med energi-, inflasjons- og rentesjokk. Sanksjonene som fulgte i kjølvannet av Russlands krig i Ukraina, skapte ubalanser i energimarkedene og resulterte i høye energipriser, særlig i Europa. Det fyrte opp under prisveksten som allerede hadde begynt å tilta som følge av flaskehals og vareknapphet i kjølvannet av pandemien. For høy inflasjon bidro til at sentralbankene hevet rentene raskt fra rekordlave nivåer. Utviklingstrekkene ventes å bidra til at aktivitetsveksten blir noe svakere fremover. IMF anslår at globalt BNP i gjennomsnitt vil vokse 3 prosent per år de neste fem årene, om lag $\frac{3}{4}$ prosentenheter lavere enn i perioden 2000–2019.

En liten, åpen økonomi som den norske påvirkes av det som skjer rundt oss. Og den norske økonomien har fått en fare energi-, inflasjons- og rentesjokket. Lavere marsj i global økonomi vil også dempe etterspørselsimpulsene i norsk eksport. Norsk økonomi står imidlertid ikke overfor noen bråbrems. Økte oljeinvesteringer vil stimulere fastlandsaktiviteten de neste årene, og store sparereserver vil kunne støtte opp under forbruket. Samlet ventes fastlandsøkonomien å vokse $\frac{1}{4}$ prosent i år, før aktivitetsveksten tar seg opp til om lag $\frac{1}{2}$ prosent de neste årene, tett på anslått trendvekst. Til sammenligning var gjennomsnittlig årlig vekst i BNP for Fastlands-Norge om lag $\frac{2}{2}$ prosent i de to tiårene forut for pandemien.

6.2 Strukturelle utfordringer og offentlige finanser

Norsk økonomi står overfor flere strukturelle utfordringer i årene som kommer. For det første står vi overfor endrede internasjonale rammebetingelser. Siden finanskrisen har proteksjonisme vært på fremmarsj. Flere handelsdiskriminerende enn liberaliserende tiltak er innført, og den regelstyrte handelsordenen utfordres blant annet ved at ankeorganet i Verdens handelsorganisasjon (WTO) er satt ut av spill. Økende geopolitisk fragmentering, illustrert ved Russlands krig i

Ukraina og stormaktrivaliseringen mellom USA og Kina, gjør internasjonalt samarbeid mer krevende og gjør det vanskeligere å finne felles løsninger på internasjonale problemstillinger. Samtidig bidrar økt digitalisering til at mer av verdiskapingen flyttes opp i skyen. Det bidrar også til å gjøre flere problemstillinger grensekryssende, for eksempel problemstillinger knyttet til skatt.

For det andre står Norge og verden foran en enorm utfordring med å redusere klimagassutslipp. Også her er utfordringene grensekryssende. Den grønne omstillingen vil ha konsekvenser for norsk økonomi. På samme tid ventes aktiviteten i petroleumsvirksomheten på norsk sokkel å bli mindre i tiårene fremover i takt med at petroleumforekomstene blir uttømt.

For det tredje blir vi flere eldre. I 2040 vil det være 500 000 flere personer over 65 år her i landet. Forsørgerbyrden, det vil si antallet eldre målt som andel av befolkningen i arbeidsfør alder, ventes å øke fra 30 til 45 prosent. At forsørgerbyrden øker, innebærer et press på velferden vår gjennom at utgiftene til de offentlige finansierede velferdsordningene øker, men også gjennom verdiskapingen i seg selv, ettersom en lavere andel av befolkningen vil bidra til verdiskapingen. Samlet vil dette svekke offentlige finanser ved at utgiftene øker, mens skattegrunnlaget og inntektene reduseres, alt annet like.

Presset på offentlige finanser blir også større som følge av at inntektene fra oljevirksomheten blir mindre, og at uttaket fra Statens pensjonsfond utland (SPU) av den grunn vokser svakere. Figuren under viser hvordan utgiftene til folketrygden øker i årene fremover og vil være større enn oljepengebruken indikert av handlingsregelen (3-prosentbanen). Riktignok avhenger 3-prosentbanen av flere faktorer, blant annet prisen på olje og gass, som det er stor usikkerhet rundt. Dersom olje- og gassprisene forblir på samme høye nivå som i 2022, vil 3-prosentbanen dekke inn de fremtidige utgiftene til folketrygden. Imidlertid vil bildet se ganske annerledes ut dersom man legger mer nøkterne energiprisforutsetninger til grunn, jamfør 3-prosentbanen fra Perspektivmeldingen 2021¹⁹ eller Nasjonalbudsjettet 2022.

¹⁹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20202021/id2834218/>

For de offentlige finansene er det også usikkerhet knyttet til den fremtidige avkastningen på SPU. Som følge av at nær hver femte krone på budsjettet kommer fra SPU, vil verdifall i globale aksjemarkeder og størrelsen på SPU ha betydning for de offentlige finansene og inndekningen i budsjettet. I tillegg har markant svekkelse av kronekursen den siste tiden bidratt til å øke verdien av SPU målt i norske kroner.

Handlingsregelen skal sikre stabil utvikling i norsk økonomi på kort og lang sikt. Siden en stor del av statsbudsjettets utgifter finansieres av SPU, bør en ansvarlig finanspolitikk

ta høyde for risikoen knyttet til et betydelig fall i fondsverdien. Det kan skje som følge av et tilbakeslag i internasjonale finansmarkeder eller av at kronekursen styrker seg. Tilsvarende vil fall i prisen på olje og gass redusere avsetningene til fondet. Samtidig vil usikkerhet om den økonomiske utviklingen fremover, blant annet som følge av geopolitiske motsetninger, det videre forløpet i Ukraina-krigen og høy pris- og renteoppgang, også ha følger for budsjettpolitikken.

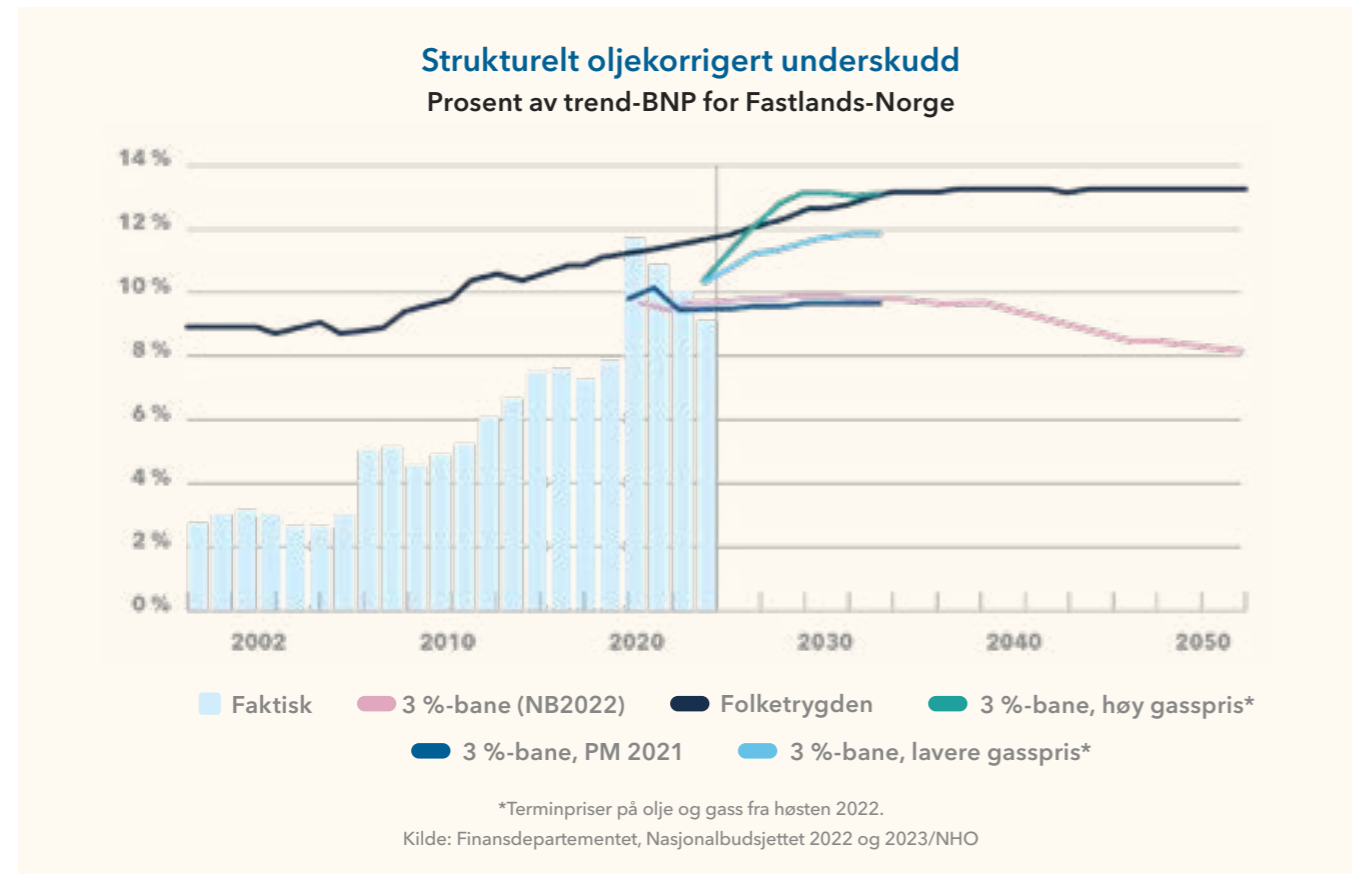
For at statsfinansene skal være bærekraftige, må statens inntekter og utgifter være i balanse over tid. Gapet mellom

6.3 Mulighet for økt satsing på samferdsel

At budsjettene ventes å bli strammere fremover, kan også illustreres ved at det gjennomsnittlige årlige handlingsrommet i statsbudsjettene blir mindre fremover, se figuren under. Handlingsrommet er her definert som årlig økning i skatte- og fondsinntekter, fratrukket økte utgifter til folketrygden. Slik sett vil handlingsrommet kunne brukes til å dekke demografidrevne kostnader i helseforetak og kommuner, samt andre prioriterte formål. I perioden 2011–2019 økte handlingsrommet til nye satsinger i gjennomsnitt med 21 milliarder kroner per år.

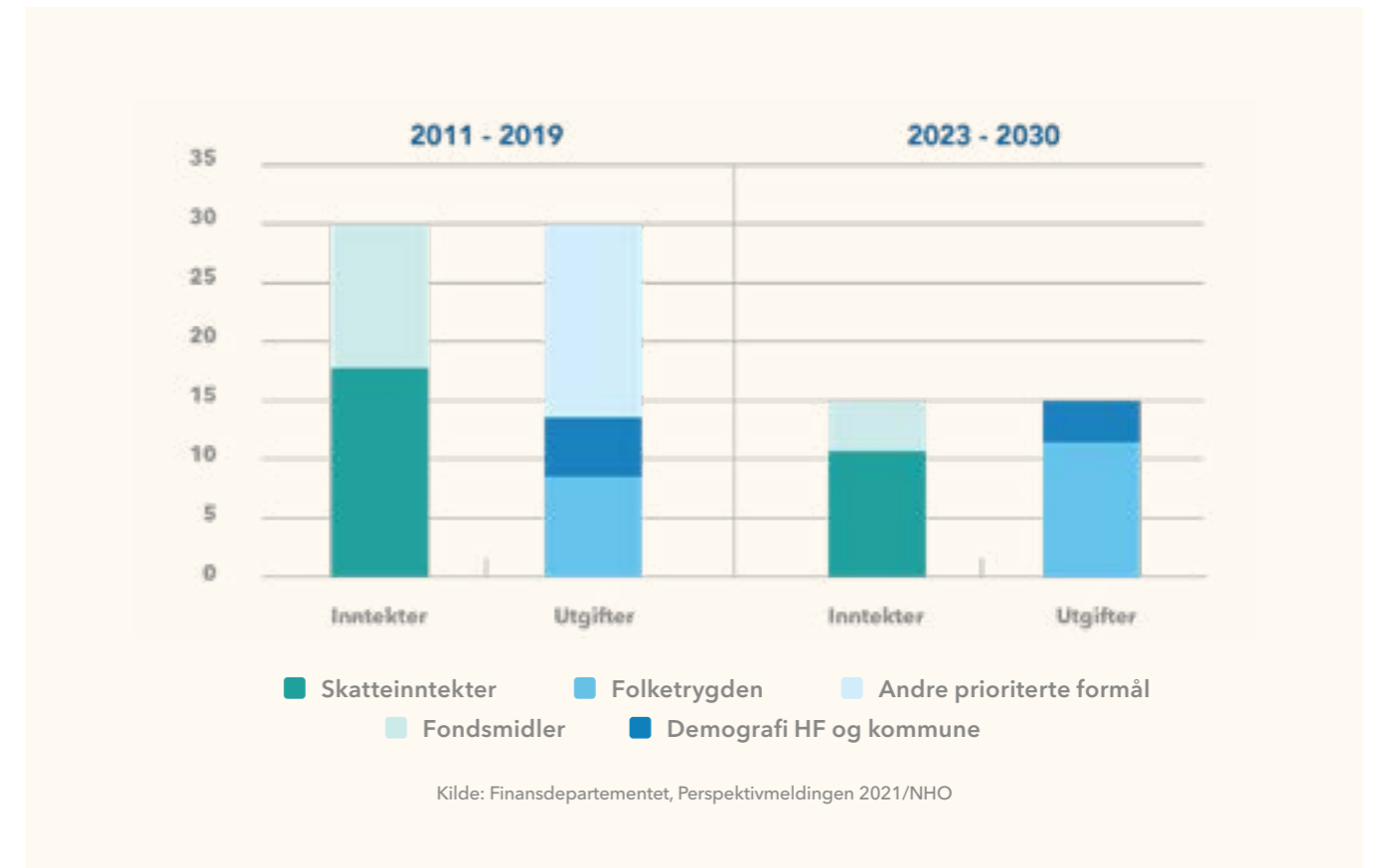
I Perspektivmeldingen 2021 anslo Finansdepartementet at handlingsrommet frem mot 2030 vil bli vesentlig lavere. Gjennomsnittlig årlig handlingsrom i budsjettene ble anslått til om lag 4 milliarder kroner frem mot 2030. Dette tilsvarer forventet vekst i demografiutgifter i kommuner og helseforetak.

Med andre ord vil hele handlingsrommet gå med til å dekke økte utgifter i helseforetak og kommuner (dersom disse utgiftene i sin helhet skal dekkes over budsjettet). Ser vi lenger frem enn 2030, vil vi stå fremfor et økende



offentlige inntekter og utgifter, den såkalte «haikjeften», må derfor dekkes inn. I scenarier der energiprisene eller avkastningen på SPU blir lavere, vil 3-prosentbanen ligge lavere enn utgiftene til folketrygden. Man står da overfor

ulike valg for å finansiere velferdsstaten: (i) tappe penger fra SPU, (ii) øke skattene, (iii) jobbe mer eller smartere eller (iv) kutte i velferdstilbudene.



inndekningsbehov. Med strammere budsjetter kreves tydeligere prioriteringer fremover. Et redusert handlingsrom betyr at dersom myndighetene skal øke bevilgningene til andre prioriterte formål, slik som samferdsel, må bevilgningene til andre formål reduseres eller skattene økes innenfor gitte budsjettammer. Utfordringene knyttet til aldring, klimaomstilling og geopolitisk uro vil trolig bety at

helse- og forsvarsbudsjettene, samt utgiftene til regelstyrte ordninger i folketrygden, neppe vil bli mindre. I forslaget for Statsbudsjett 2023 utgjorde disse postene over halvparten av det samlede budsjettet på 1 800 milliarder kroner. Bevilgningene til samferdsel var drøyt 80 milliarder kroner, tilsvarende om lag 5 prosent av statsbudsjettet.

6.4 Den økonomiske rammen til NTP bør økes

Samferdselsinvesteringer blir hovedsakelig finansiert over offentlige budsjetter, men med varierende grad av brukerbetaling (bompenger). Fremover forventes økt press på statsbudsjettets utgiftsside som følge av demografiske endringer og behovet for å styrke forsvars- og beredskapsvevnet og for å gjennomføre energi- og klimaomstillingen, med mer. En fellesnevner er at store utfordringer må løses innen knappe økonomiske rammer. Det krever effektiv ressursbruk og tydelige prioriteringer innenfor alle samfunnskritiske områder. Samtidig er det viktig at samferdselsinvesteringer ikke bare ses på som en utgift, men også som investeringer for fremtidig verdiskaping.

Mer krevende budsjettammer har allerede gjort seg gjeldende i 2023-budsjettet. Flere viktige og gryteklare prosjekter ble utsatt eller forskjøvet. Det har skapt usikkerhet for videre fremdrift for disse prosjektene, som det allerede er lagt ned store investeringer i for å klargjøre og forberede. NHO mener det er viktig at man i kommende NTP sørger for at innsparinger og større endringer i komplekse utbyggingsprosjekter skjer så tidlig som mulig i planfasen.

Transportetatene er bedt om å planlegge innspill til neste NTP etter tre ulike økonomiske rammer for neste tolvårsperiode. Ett alternativ er videreføring av 2023-budsjettets ramme, de to andre er henholdsvis 10 prosent økning og 10 prosent reduksjon fra 2023-budsjettets ramme. Regjeringen har uttalt at innværende NTP er urealistisk, og at de ønsker å legge seg på en lavere investeringsramme. NHO er opptatt av at NTP skal være realistisk, og støtter derfor dette. Samtidig presiserer vi at alle de tre rammene som transportetatene er bedt om å vurdere i sine innspill til neste NTP, utgjør en lavere økonomisk ramme enn det som legges til grunn for innværende NTP. En reduksjon på 10 prosent sammenlignet med 2023-budsjettet vil innebære at samferdsel nedprioriteres vesentlig, og støttes ikke.

I tillegg til knappe økonomiske rammer har sektoren opplevd en kraftig kostnadsvekst, og utsiktene fremover tilsier ikke at den vil avta med det første. Konsekvensen blir en dobbelskvis, der man har lavere økonomiske rammer, og får mindre infrastruktur for de pengene som bevilges.

Transportetatens utredninger og prioriteringer som er laget som grunnlag til kommende NTP, viser tydelig at med de trange økonomiske rammene og det kostnadsbildet man vil møte fremover, blir det ikke rom for veldig mange nye prosjekter. I tillegg viser analysen blant annet at det er store fremkommelighetsutfordringer på flere veistreknings, og dessuten at stenginger og forsinkelser påfører samfunnet store tap. For bane er situasjonen preget av et stort omfang driftsbrudd og innstillinger i togtrafikken. Dette bekymrer også næringslivet.

I lys av store uløste behov og vesentlig økte kostnader i gjennomføringen anbefaler vi en ramme med opp mot 10 prosent økning fra 2023-budsjettet. Det gir best samsvar mellom de ønskede ambisjonene og realismen og forutsigbarheten i gjennomføringen. Uansett vil handlingsrommet avgjøres av prioriteringer i det enkelte budsjett. Rammene angir gjennomsnittet over en tolvårsperiode. Det vil være noe fleksibilitet med innfasingsprofilen, men det er viktig at profilen baseres på forutsigbarhet.

Det betyr videre at det er nødvending å se på mulige grep som sikrer best mulig utnyttelse av de midlene som bevilges. I kapittel 7 presenteres en rekke tiltak som kan bidra til at vi får mer igjen for de pengene som bevilges til sektoren.

6.5 Bompenger, avgifter og insentiver

I dag utgjør bompenger en vesentlig del av de samlede samferdselsinvesteringene. Av rammene til investeringer utgjør bompenger rundt 28 prosent. I utgangspunktet skal bompenger være en supplerende finansieringskilde, der prosjekter som det ikke er mulig å realisere raskt nok uten, kan få vedtak om delfinansiering fra bompenger.

Bompenger har også i økende grad blitt en løsning for å regulere kjøreatferd i byområder og for å delfinansiere kollektivtilbud gjennom såkalte bypakker. NHO har støttet en moderat bruk av bompenger for å realisere samferdselspolitiske mål.

Fritak fra bompenger for elbiler og andre nullutslippsbiler stimulerer til en raskere innfasing av slike kjøretøy, men det kan samtidig undergrave inntekspotensialet til bompenger og bidra til økt trafikkmengde og kø i byområdene. Med en raskt økende andel nullutslipps-

biler i trafikken vil utslippene reduseres, uten at kø, trengselsproblematikk og tidstap for næringstransporten blir mindre. Det er naturlig å justere insentivene for rask innfasing av nullutslippskjøretøy når det gjelder lette personbiler. Skal vi få en tilsvarende overgang til lav- og nullutslippskjøretøy også for tunge kjøretøy til næringsbruk, vil det være et økende behov for å bruke grønne fordeler rettet mot denne kjøretøygruppen.

I 2018 utarbeidet Vista Analyse rapporten *På ville veier - om avgifter, insentiver og finansiering i veisektoren*.²⁰ Hovedkonklusjonen deres er at dagenes finansieringsordninger for vei ikke er bærekraftige.

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 insentiver som stimulerer til det grønne skiftet, både for varetransport og persontransport.

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

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.

6.6 Veipricing

NHO mener man bør vurdere å legge om finansierings-systemet i veisektoren. Det er viktig at et fremtidig system er forutsigbart og fremtidsrettet. Kostnadene ved å bruke veiene må fordeles på en bedre måte enn ved dagens system, der nullutslippskjøretøy er gitt store fordeler. En bærekraftig og treffsikker pricing av vei bruk gjør at aktørene kan innrette seg i tråd med det gjeldende systemet, som igjen gir forutsigbarhet og stabile rammevilkår. Systemet bør fortsatt gi insentiver som premierer grønn omstilling av kjøretøyparken, også for næringstransport.

Samtidig er det også viktig å ha med seg at mobilitet er et gode, ikke bare noe man ønsker å begrense. Norge er et langstrakt land, med store geografiske avstander. Det er en etablert politikk at man ønsker å legge til rette for at folk kan

bo og arbeide i hele landet. Vi har også et næringsliv som er avhengig av å få folk på jobb og varer ut til markedene. Det må et fremtidig veipricingssystem ta hensyn til.

Veipricing innebærer et system med betaling for antall kilometer kjørt, tiden på døgnet kjøringen skjer, veislitasje, ulykkesrisiko for andre trafikanter og miljøegenskaper ved kjøretøyet. Samhandlende intelligente transportsystemer og såkalte oppkoblede kjøretøy gir mulighet for en målrettet og dynamisk pricing som er styrt etter valgte parametere (luftforurensning, sikkerhet, trafikk tetthet og så videre).²¹



²⁰ <https://www.vista-analyse.no/no/publikasjoner/pa-ville-veier-om-avgifter-insentiver-og-finansiering-i-veisektoren/>

NHO mener systemet må utformes slik at det bidrar til en mer hensiktsmessig brukerbetaling og bygging av fremtidig infrastruktur. Veiprising vil i praksis innebære å gå fra å betale for ny vei til å betale for bruken av veien og de eksterne kostnadene som bruken til alle slags kjøretøy medfører.

Et slikt system kan være mer forutsigbart og føre til en mer rettferdig fordeling av kostnadene ved å bruke veien. Systemet vi gi høyere priser for veibruk i byområder enn andre områder, der kjøring også medfører høyere eksterne kostnader. Det vil kunne gi lavere eller ingen pris for veibruk i områder med mindre trafikk. Et slikt system må være fleksibelt og tilpasningsdyktig, og bør utvikles med varsomhet.

NHO vil sterkt fraråde at en større andel av de samlede kostnadene veltes over på trafikantene enn det som er tilfellet i dag. Prinsippet om at veiutbygging først og fremst skal finansieres over offentlige budsjett, må fortsatt være hovedregelen. Det er derfor viktig at ulike modeller utredes nærmere, og at næringslivet blir involvert i prosessen videre.

6.7 Byvekstavtaler

Byvekstavtaler mellom staten og regionale myndigheter er utviklet for effektiv arealbruk og boligutvikling og for å stimulere til at flere velger sykkel, gange og kollektivtransport i de ni største byområdene i landet. Flere reiser uten bruk av privatbil 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.

Byvekstavtalene som er inngått, krever i dag konsensus fra partene i avtalen for at man skal kunne gjennomføre tiltak. Hvis det skjer endringer i inntekts- og kostnadsstrukturer, kan det være krevende å oppnå de mest funksjonelle løsningene.

Erfaringer der man har svikt i inntekter eller økte kostnader viser at man reduserer kvalitetskrav i prosjektene der man muligens burde kuttet hele eller deler av enkeltprosjekter. Man bør gjennomgå beslutningsstrukturen i avtalene for å sikre best mulig bruk av ressurser.

I byvekstavtalene vil staten bidra med midler til kollektiv-, gange- 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 gjeldende NTP pekt på ordinære bypakker med bompengefinansiering som et aktuelt virkemiddel for å finansiere transporttiltak. Dette må utredes ferdig og utformes hensiktsmessig. Det bør åpnes for at flere regionbyer kan inngå langsiktige, forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåene, etter modell fra byvekstavtalene. Dette for å sikre bærekraftig transport, helhetlig, kostnadseffektiv, klimavennlig og attraktiv byutvikling og bedre folkehelse. Byggenæringens Landsforening (BNL) lanserte i 2022 rapporten Bærekraftig areal- og transportplanlegging.²² Rapporten utreder hvor viktig det er å samordne transport- og arealpolitikken i vekstområder, og viser hvordan modellen med byvekstavtaler kan være et egnet verktøy for å få til dette.

NHO vil ta til orde for mer fleksible byvekstavtaler som stimulerer til økt bruk av gange, 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 veiprising, parkeringsrestriksjoner for privatbilisme og bedre areal- og transportplanlegging.

NHO mener:

- Norsk økonomi møter flere strukturelle utfordringer i årene som kommer, og strammere budsjetter krever tydeligere prioriteringer fremover.
- Ambisjonene for kommende NTP må videreføres når det gjelder effektiv og sømløs mobilitet. Det anbefales å planlegge med en ramme med opp mot 10 prosent økning fra 2023-budsjettet. Det gir best samsvar mellom de ønskede ambisjonene og realismen og forutsigbarheten i gjennomføringen.
- Det må tilstrebes en mer effektiv ressursbruk som gir lavere kostnader.
- En moderat bruk av bompenger er nødvendig for å realisere samferdselspolitiske mål.
- Det er naturlig å justere insentivene for rask innfasing av nullutslippskjøretøy, primært når det gjelder personbiler. For en tilsvarende overgang til lav- og nullutslippskjøretøy for næringstransporten kreves det økt bruk av grønne fordeler rettet mot også denne trafikantgruppen.
- Det er fornuftig med målet om nullvekst i de største byene, satsing på kollektivtransport, knutepunktfortetting og bruk av insentiver som stimulerer til det grønne skiftet, både for persontransport og varetransport. Byvekstavtaler der areal- og transportpolitikken samordnes, er en riktig og nødvendig politikk.
- En omlegging av finansieringssystemet i veisektoren bør vurderes. Systemet må være forutsigbart og fremtidsrettet. Et fremtidig veiprisingssystem må utformes slik at det bidrar til en mer hensiktsmessig utvikling av brukerbetaling og bygging av fremtidig infrastruktur. Det er viktig at ulike modeller utredes nærmere, og at næringslivet blir involvert i prosessen videre.

²¹ Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf

²² Bærekraftig-areal-og-transportplanlegging_rapport_ensidig.pdf (bnl.no)



**Mer for
pengene**

7.1 Få mer for pengene når vi bygger

Med utgangspunkt i situasjonen med betydelige og varige kostnadsøkninger og strammere rammer for både utbygging og vedlikehold av infrastrukturen blir det enda viktigere å sikre best mulig utnyttelse av ressursene.

Anleggsentreprenørene har gjennom mange år opparbeidet seg erfaring med hvilke prosesser og tiltak som gir konkrete effekter for kostnader og ressursbruk.

Å sette av nok tid til planlegging og prosjektering er helt sentralt. Det er i denne fasen de viktigste grepene tas. Entreprenørene, rådgiverne og leverandørene må kobles inn tidlig nok til at deres erfaring og kompetanse kan bli nyttiggjort i prosjektene. Langsiktig planlegging og tilstrekkelig forutsigbarhet bidrar også til god ressursutnyttelse og derigjennom lavere kostnader.

Reduserte klimaavtrykk og å unngå unødige naturinngrep er to andre viktige målsettinger og rammebetingelser for all anleggsvirksomhet fremover. Fra bransjen selv understrekes det at disse målene ikke står i konflikt med hverandre, heller tvert imot. En viktig lærdom fra en rekke store prosjekter er at når man lykkes med god planlegging og godt samspill, høster man gevinster innen både klima, natur, kostnader og gjennomføringstid.

Landets største anleggsentreprenører er i hovedsak organisert i Entreprenørforeningen - Bygg og Anlegg (EBA). Under følger en liste over konkrete råd fra bransjeorganisasjonen som kan bidra til mer effektiv ressursbruk, og som bør være en del av kommende NTP:

Faktaboks

Ni konkrete råd - slik får vi mer for pengene når vi bygger

1. Prosjektene planlegges med tidlig involvering av entreprenør, slik at kompetansen og erfaringen kan utnyttes i prosjektutformingen.
2. Prosjektene utformes slik at det i størst mulig grad legges til rette for gjenbruk av arealer, masser, materialer og konstruksjoner.
3. Prosjektene blir i størst mulig grad bestilt ut fra funksjonskrav, der optimalisering av konkret løsning overlates til tilbyderne som en del av konkurransen.
4. Kostnadsoptimalisering og minimering av klimaavtrykk ses i sammenheng. Gjennom god planlegging er det oftest mulig å oppnå gevinster på begge områder samtidig.
5. Risikofordelingen i prosjekter og konkurranser er så balansert og forutsigbar som mulig, slik at unødige risikopåslag unngås. Den parten som best kan bære og håndtere risikoen, må ta den.
6. Prosjektene dimensjoneres slik at de kan optimaliseres for balanse og håndtering av masser. Dette er også et av de viktigste klimatiltakene.
7. Omforente standardkontrakter og felles bransjestandarder benyttes i alle prosjekter der det er relevant. Å benytte den omforente standarden for normert tunnelbyggetid er et eksempel på dette.
8. Bygherrer må følge opp seriøsitetsskrav, slik at de sikrer rettfærdige markeds- og konkurranseforhold for de seriøse aktørene.
9. Omfanget av krav til kontroll og rapportering bør vurderes i hvert enkelt prosjekt og med felles mål om lavest mulig ressursbruk.

Bedre utnyttelse av veinettet

Effektivisering av godstransporten på vei kan spare samfunnet både penger og klimagassutslipp. Aktuelle tiltak er blant annet å øke andelen modulvogntog, tillatte større vogntog og forbedre kundetjenester.

Åpning for 10 tonn aksellast, 60-tonns veinettet og 25 meter lange modulvogntog og testing av 74 tonns tømmervogntog gjør det mulig å frakte mer last i hver bil. Dermed kan det leveres et økende transportarbeid (tonnkilometer) uten en tilsvarende økning i trafikkarbeid (kjørte km), utslipp knyttet til transport og produksjon av kjøretøyer og kapitalbinding i kjøretøyflåten. Riksveinettet er tilrettelagt for modulvogntog (25 meter lange) med unntatt av én strekning: E6 mellom Fauske og Narvik. Her er det planlagt flere veiprojekter som vil gjøre at slike vogntog kan tillates. På fylkesveinettet er det mulig å åpne for modulvogntog på ytterligere 23 000 kilometer med små midler. Det er stor variasjon i tilrettelegging mellom

fylkene, og tilretteleggingen må tilpasses næringslivets behov. Store deler av fylkesveinettet er i dag åpnet for 24 meter lange tømmervogntog, og det er teknisk sett liten grunn for at de ikke skulle kunne åpnes også for modulvogntog.

7.2 Ta vare på det vi har - økt søkelys på drift og vedlikehold

Fremover vil det bli enda viktigere å ta godt vare på det vi allerede har, og ta igjen så mye som mulig av etterslepet på vedlikehold. Entreprenørene har også på dette området blitt utfordret til å systematisere kunnskap og erfaringer om hvordan vi kan få mest ut av ressursene. Gjennomgående er det mange effektiviseringsgevinster i å skape forutsigbarhet i vedlikeholdsarbeidet, utnytte disponerte ressurser i drifts- og vedlikeholdskontraktene bedre, og i større grad erstatte til dels veldig detaljerte oppgavebeskrivelser i kontraktene med krav til funksjon og løsning.

Faktaboks

Sju konkrete råd - slik får vi mer for pengene innen drift og vedlikehold

1. Drift- og vedlikeholdskontraktene utformes med nødvendige rammer og forutsigbarhet, slik at vedlikeholdsarbeidet kan planlegges og gjennomføres på en effektiv måte.
2. Vedlikeholdsplaner må utarbeides og inngå som en langsiktig og forutsigbar del av drifts- og vedlikeholdskontraktene.
3. Mye ressurser i form av personell og maskiner er disponert til beredskap i driftskontraktene. Med et forutsigbart planverk for vedlikehold og fornying kan disse ressursene utnyttes bedre.
4. En del fornyingsarbeid bør også kunne legges inn i drifts- og vedlikeholdskontraktene. Da kan arbeidet planlegges bedre og ledige ressurser utnyttes mer effektivt.
5. Den kunnskapen som samles inn gjennom det løpende driftsarbeidet, må brukes til å planlegge og prioritere systematisk vedlikehold.
6. Avtaleverket rundt driftskontrakter er over tid blitt veldig omfattende og detaljert. Av dette følger en god del pålagte oppgaver som ikke nødvendigvis er relevante for alle kontrakter. Avtaleverket bør oppdateres og forenkles.
7. Det er entreprenøren som er ute på veien, som best ser hvilke oppgaver som bør prioriteres for å sikre fremkommelighet og trafiksikkerhet og for å ta vare på infrastrukturen. Detaljerte oppgavebeskrivelser bør erstattes med funksjonskrav der dette er mulig.

7.3 Redusert planleggingstid

Redusert planleggingstid har lenge vært et tverrpolitisk ønske. I gjennomsnitt tar det rundt ti år fra planlegging til utbyggingsstart for samferdselsprosjekter. Ambisjonene burde være å halvere tiden det tar å planlegge. Det er viktig med gode prosesser når man planlegger samferdselsinfrastruktur. Allikevel kan det bli en konflikt mellom målet om raske planprosesser og målet om å gjennomføre planprosesser i henhold til krav og intensjoner i regelverket. Tidligere Nasjonale transportplaner har satt mål om effektive planprosesser og redusert planleggingstid.

NHO mener det bør være mulig å redusere planleggingstiden til fem år ved å gjennomføre en rekke tiltak. Først og fremst etterlyser vi en tydeligere stat for å redusere omfanget av medvirkningsprosesser, forhandlinger og utredninger i planprosessene etter at konseptvalg, standard og nivå på investeringsprosjektene er besluttet, se faktaboksen på denne siden.

NHO etterlyser en mer konkret oppfølging av disse ambisjonene. Neste NTP bør inneholde konkrete grep som bidrar til at planleggingstiden reduseres. Det bør settes tydelige mål for hvor mye planleggingstiden skal reduseres. Vi anbefaler at det innføres en årlig rapportering på dette i budsjettene fremover, slik det gjøres på andre områder, for eksempel antall kilometer bygd motorvei, antall døgnhvileplasser, antall kilometer med kollektivfelt og mer.

Faktaboks

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 konseptvalgutredning (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. Deltakelse i tidligfase må være forpliktende.

7.4 Innovative anskaffelser

Dagens og fremtidens utfordringer innen klima og bærekraft krever nye løsninger. Og med et trangere økonomisk handlingsrom er det viktigere enn noen gang å benytte innkjøpsmakten det offentlige besitter, til å etterspørre bedre og enda mer innovative og effektive løsninger.

Infrastruktur er ett av områdene hvor innovative anskaffelser har et særlig stort potensial. Vi tenker da særlig på andelen av de offentlige budsjettene det handles for, og de samfunnsutfordringene denne sektoren skal løse; spesielt med tanke på klima- og miljøutfordringene. Det er allerede mange og gode eksempler på slike nye og bedre løsninger når man har utfordret markedet. Utslippsfrie ferger er bare ett av mange eksempler på dette. Klimavekting med en pris per kilo/tonn CO₂ i infrastrukturprosjekter kan være et annet eksempel på innovative anskaffelser. Klimavekting i vedlikeholdskontraktene for asfaltering av riks- og fylkesveier har redusert utslipp av CO₂ med 25 prosent fra 2020 til 2022, og enda mer i enkeltanskaffelser.

For at potensialet i offentlige anskaffelser skal kunne benyttes best mulig i jakten på fremtidens bærekraftige løsninger, må stat og kommune utfordre næringslivet ved å

- etterspørre løsninger basert på behovsrettede ytelses- og funksjonskrav istedenfor mer detaljerte krav som i tradisjonelle anskaffelser
- stille krav til klimagassutslipp som er i tråd med nasjonale mål om 55 prosent utslippsreduksjon innen 2030
- kreve at klima skal vektes minimum 30 prosent i forskrift om offentlig anskaffelse
- gi forutsigbarhet for etatenes miljøkrav, for å fremme investeringer i innovative løsninger
- benytte dialog med markedet i forkant av konkurransegjennomføring for å få innspill til løsninger som best mulig svarer til behovet, også med tanke på behovet for økonomisk bærekraft
- søke etter innovasjon og utvikling for oppskalering av løsninger som kan gi ønskede effekter i stort omfang
- benytte drivere som digitalisering, klima og miljø og bærekraft ved å stille krav til bedre løsninger
- etterspørre verktøy for klimavekting av infrastrukturprosjekter

Slike anskaffelser vil bidra til at bedrifter på leverandørsiden som tilbyr ny teknologi, nye forretningsmodeller og nye smarte, effektive løsninger, får innpass i det offentlige markedet. Mer innovasjon i anskaffelser vil gi positive ringvirkninger ved at det blir satt nye og ønskede markedsstandarder. Det vil også bidra til næringsutvikling, skalering av løsninger, muligheter for eksport og nye arbeidsplasser.

Leverandørutviklingsprogrammet (LUP) er en pådriver for å få mer innovasjon inn i offentlige anskaffelser. LUP har 4 programeiere (NHO, KS, Innovasjon Norge og Forskningsrådet) og 30 partnere (fylker, statlige virksomheter og store kommuner) som har satt innovative anskaffelser på dagsordenen som et strategisk verktøy for å løse de samfunnsoppgavene de har ansvaret for, deriblant Statens vegvesen og Nye Veier. Siden starten i 2010 har programmet bistått kommunale og statlige virksomheter i mer enn 400 innkjøpsprosesser.

Det er mange eksempler på gjennomførte innovative anskaffelser innen samferdsel, og LUP²³ har vært en pådriver ved flere:

- Betydelig reduserte klimagassutslipp fra utslippsfrie byggeplasser og utslippsfrie hurtigbåter
- Kostnadsbesparelser med mobil energi til utslippsfri byggeplass (unngå utbygging av midlertidig infrastruktur for strøm)
- Rimeligere, raskere og mer miljøvennlig sveiseteknologi for bruer
- Livreddende løsning for selvbergning i tunnel når uhellet først er ute
- Tryggere og rimeligere løsning for snøskredvarsling på norske veier

Men for å utnytte potensialet i innovative anskaffelser for å nå målene i NTP må også offentlige virksomheter skalere opp bruken av det, og flere må ta metoden i bruk.

Den strategiske bruken av anskaffer som muskel for nye og bedre løsninger er i dag for lav. Kun cirka 3 prosent av alle offentlige anskaffelser er innovative. Andre land, for eksempel Finland, har satt seg mål om 10 prosent.

²³ <https://innovativeanskaffelser.no/finn-losninger/>

Medså store investeringer som NTP uansett vil representere, er det også her et betydelig potensial dersom man legger inn noen strategiske mål om innovative anskaffelser i den. Det vil også gi viktige signaler til de ulike vei- og transportaktørene om et målrettet arbeid på området.

Mangel på etterspørsel etter innovasjon fra ledelsen er en av de viktigste barrierene mot innovative anskaffelser. Å sette strategiske mål i NTP vil utvilsomt påvirke dette. Kompetanse og risikoavlastning er også viktig. Her kan LUP være en nøytral koblingsaktør og bidra med prosessbistand. I tillegg er økonomisk risikoavlastning både for anskaffer og leverandørene viktig, og midler til innovasjonspartnerskap fra Innovasjon Norge eller andre vil være sentralt. En rekke av de nye løsningene som nå ser dagens lys, og som anskaffes, har kommet til nettopp takket være slike innovasjonspartnerskap.

7.5 Utbedringsstrekninger

Det er nødvendig å teste ut ulike strategier for utbedringen av deler av riksveinettet. Eksisterende riksveinett har stort behov for utbedring og utvikling. For mange riksveier

vil videre utvikling i eksisterende trasé være en god løsning. Dette gjelder først og fremst for riksveier med lav trafikkmengde, der det ikke er aktuelt å bygge firefelts vei. Her kan mange av dagens utfordringer løses uten bygging av helt ny vei. Ved å utvikle dagens vei etter en noe enklere standard, og uten alle kravene som følger med bygging av ny vei, kan man få mer vei for pengene, samtidig som man også får lavere klimaavtrykk. Dette kan gjøres samtidig som man ivaretar fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Statens vegvesen jobber med slik utbedring av eksisterende vei etter "godt nok-prinsippet" mange steder i landet. Tilstanden på eksisterende vei kartlegges, og ut fra dette iverksetter de tiltak der det er nødvendig, og utbedrer og forsterker der de kan. Riksvei 3 i Østerdalen, riksvei 9 i Setesdal og E6 Helgeland er eksempler på strekninger der Statens vegvesen har hatt god erfaring med denne utviklingsstrategien. Erfaringer viser at tidlig involvering av entreprenører gjennom samspill gir utbyggeren og entreprenørene mulighet til å utbedre etter godt nok-prinsippet på en kostnadseffektiv måte. Den økte trafiksikkerheten og bedre fremkommeligheten er dessuten samfunnsnyttig.



7.6 Videreføre reformarbeidet

NHO mener hovedoppgavene til samferdselssektoren må være å tilby en effektiv, trygg og klimavennlig transport av personer, gods, varer og tjenester i hele landet, samt bidra til å gjøre bo- og arbeidsmarkedsregionene større. Hvordan vi organiserer sektoren, bør være den måten som løser disse hovedoppgavene på en mest mulig effektiv måte. Det har også stor betydning for utvikling av et modent og mangfoldig leverandørmarked til offentlige byggherrer.

De siste årene er det gjennomført flere store reformer i samferdselssektoren, der målet har vært å effektivisere ressursbruk blant annet gjennom økt konkurranse. NHO mener det er klokt at disse reformene får virke en stund, og at man skaffer seg videre erfaring før man eventuelt justerer.

I veisektoren er etableringen av Nye Veier AS en viktig beslutning som har skapt en ny dynamikk. Både jernbanereformen og etableringen av 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. Vi mener selskapet har bidratt til nytenkning innen veibygging i Norge. Det har medført konkurranse, som har gitt raskere gjennomføring til lavere kostnader. Vårt inntrykk er at dette også har gjort at Statens vegvesen har utviklet seg og levert prosjekter raskere og rimeligere enn tidligere. Selskapet har fått gunstige rammebetingelser og stor handlefrihet.

Dette har bidratt til en positiv dynamikk og mulighet for effektivt å gjennomføre prosjekter og kostnadsreduksjoner. Den økonomiske totalrammen som er fastsatt, bidrar til at alle deler av organisasjonen tenker på kostnadene. 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.

Etter vår vurdering bør selskapet få utvidet sin portefølje i forbindelse med rulleringen av neste NTP. Hvis de skal overta flere prosjekter, betyr det også at den årlige økonomiske rammen som selskapet får tildelt, må økes.

Nye Veiers portefølje ble betydelig utvidet i inneværende NTP-periode, uten at de årlige rammene ble økt. Derimot ble perioden for de årlige tilskuddene til Nye Veier utvidet frem til 2041. Nye Veiers årlige tilskudd blir justert i takt med utviklingen i konsumprisindeksen (KPI). De siste årene har imidlertid prisstigningen innen bygg- og anleggssektoren (anleggsindeksen) vært langt høyere enn KPI. Dermed innskrenkes Nye Veiers handlingsrom betydelig, samtidig



som en økende andel av de årlige bevilgningene må brukes til drift og vedlikehold av allerede utbygde strekninger. Dette vil i sum innebære at viktige strekninger med høy samfunnsnytte kan komme til å bli betydelig forsinket, sammenlignet med målene for disse strekningene da Nye Veier fikk tildelt sin opprinnelige portefølje.

Prosjektene Statens vegvesen har ansvar for, får en kostnadsjustering basert på utviklingen i anleggsindeksen, mens Nye Veiers økonomiske rammer altså justeres i takt med KPI. I perioder der anleggsindeksen avviker betydelig fra KPI, bidrar dette til mindre forutsigbarhet og fare for betydelige forsinkelser i fremdriften til prosjekter med høy samfunnsnytte i Nye Veiers portefølje.

Konkurranse mellom Nye Veier og Statens vegvesen har vært skjerpene for begge selskapene. Videre mener vi det er avgjørende at måten Nye Veier jobber på, overføres til og inspirerer andre deler av samferdselssektoren. Vi har for eksempel sett tilsvarende effekter ved å utsette enkelte jernbanestrekninger for konkurranse. For å realisere ønskede effekter må rammebetingelsene tilpasses. Erfaringene fra Nye Veier AS bør etableres som prinsipper

Spørsmålet er om dagens organisering av sektoren er rigget for å møte disse utfordringene, eller om det er en risiko for mangelfull koordinering, og om det kan innsnevre mulighetene for nytenkning og brukerorienterte innspill. Samlet sett kan dette svekke grunnlaget for innovasjon og utvikling som møter fremtidens behov.

En utfordring i dag er at Stortinget praktiserer til dels storstilt detaljstyring av enkeltprosjekter. Dette kan igjen påvirke fremdriften og gi løsninger som ikke ivaretar helheten. Dagens transportpolitikk handler først og fremst om enkeltprosjekter og konkrete investeringer, ikke om prinsipper for politiske veivalg og målkonflikter.

NHO mener Stortingets rolle i mye større grad må være å diskutere infrastrukturinvesteringer i et større bilde og kun gi overordnede føringer om hvilke korridorer som skal prioriteres og bygges ut. Det bør overlates til etater, utbyggingselskaper og andre som får ansvaret, å bestemme utbyggingsrekkefølge og mer – ut fra hva som gir en mest mulig effektiv og hensiktsmessig utbygging.

Etablering av et samlet samferdselsdirektorat som er ansvarlig for helheten i den langsiktige strategiske transportplanleggingen, kan etter vår vurdering være en løsning. Et samlet direktorat vil også bedre ivareta sammenhengen mellom ulike regionale planer og se ulike transportformer i sammenheng når det skal prioriteres. 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. En slik samling av transportetatene vil også kunne sikre sterke fagmiljøer og en bedre samkjøring og utnyttelse av ressursene.

Tidspunktet for når det kan være realistisk med en etablering av et samferdselsdirektorat, er usikkert. Det er mange forhold som må avklares. Vi mener det er naturlig at man i kommende NTP starter arbeidet med erfaringsinnhenting, utvikler prinsipper og gjør andre forberedende arbeider med sikte på å få på plass et samferdselsdirektorat i løpet av første fireårsperiode av NTP 2025–2036.

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.

7.7 Fremtidig organisering av etatene

Etter vår vurdering er det viktig at organiseringen av samferdselssektoren er tilpasset de endringene sektoren har gått gjennom de siste årene. Reformarbeidet, teknologiutviklingen og transportformer er blitt stadig mer integrert og krever en helhetlig, strategisk og langsiktig planlegging og gjennomføring. En stadig raskere teknologisk utvikling øker behovet for raskere tempo i gjennomføringen og for bedre ressursutnyttelse i samferdselsprosjekter.

NHO mener:

- Det er viktig å sette av nok tid til planlegging og prosjektering. Det er i denne tidlig-fasen de viktigste grepene tas.
- Tidlig involvering av entreprenørene, rådgivere og leverandører er avgjørende for at deres erfaring og kompetanse kan bli nyttiggjort.
- Kostnadsoptimalisering og minimering av klimaavtrykk må ses i sammenheng.
- Bruk omforente standardkontrakter og felles bransjestandarder i alle prosjekter der det er relevant.
- Ta godt vare på det vi allerede har bygget, og ta igjen så mye som mulig av etterslepet på vedlikehold. Det gir mange effektiviseringsgevinster å skape forutsigbarhet i vedlikeholdsarbeidet. Flerårige budsjetter og planer på området vil bidra til bedre ressursutnyttelse.
- En del fornyingsarbeid bør også kunne legges inn i drifts- og vedlikeholdskontraktene.
- NTP må signalisere en klar ambisjon om å halvere planleggingstiden og presentere tiltak som bidrar til tidsbesparelser.
- Offentlige virksomheter må opptre som en krevende kundesom etterspør innovasjon og setter tydelige miljøkrav i sine innkjøp.
- Som hovedregel bør det offentlige bruke markedet fremfor å utvikle konkurrerende virksomhet. Der det offentlige opptre i konkurranse med bedriftene, må konkurransen være på like vilkår.
- For å utnytte potensialet i innovative anskaffelser for å nå målene i NTP må også offentlige virksomheter skalere opp bruken av metoden, og flere må ta den i bruk.
- Det påbegynte reformarbeidet i samferdselssektoren må videreføres.
- Porteføljen til Nye Veier bør utvides. Erfaringene fra Nye Veier AS er så langt gode når det gjelder realisering og fremdrift i prosjekter, og selskapet har bidratt til nytenkning innen veibygging i Norge.
- Flest mulig av rammene for Nye Veier AS må gjøres gjeldende for de øvrige byggherrene innenfor samferdselsområdet.
- Kommende NTP bør starte arbeidet med erfaringsinnhenting, utvikle prinsipper og gjøre andre forberedende arbeider med sikte på å få på plass et samferdselsdirektorat i løpet av første fireårsperiode av NTP 2025–2036.



Natur og infrastruktur

Norge har forpliktet seg til å verne mer natur gjennom å undertegne naturavtalen man kom til enighet om under COP15 i Montreal desember 2022. Det betyr at kampen om arealene blir enda tøffere i årene som kommer, og den vil få konsekvenser for hvordan vi bygger infrastruktur. De to punktene i naturavtalen som får størst innvirkning på samferdselssektoren, er vern og bevaring av 30 prosent av landområder samt restaurering av 30 prosent ødelagt natur.

Tap av biologisk mangfold er en av vår tids største utfordringer, og arealendringer er den største enkeltårsaken til tap av biologisk mangfold. Dette må selvfølgelig tas hensyn til når man bygger infrastruktur. Om lag to prosent av Norges landareal er bebygget, og av dette utgjør veier den største andelen. Samtidig er vei- og baneinfrastruktur en naturlig del av et land, og en moderne infrastruktur kan bidra til at vi har et levende næringsliv i alle deler av landet. Dette kan gi oss arbeidsmarkedsregioner av en viss størrelse, og ikke minst en infrastruktur som bygges slik at det er mulig å nå nullvisjonen. På samme tid må utbyggingene være skånsomme mot sårbart plante- og dyreliv.

8.1 Avbøtende tiltak

Kartlegging

Selv om det kan hevdes at all natur har en verdi, er det lite kontroversielt å hevde at den har ulik verdi. NHO mener derfor det er nødvendig med en systematisk kartlegging av naturen. Vi må ha kunnskap om hvilke naturtyper som finnes på ulike lokasjoner, og hvilke økosystemer som vil bli forstyrret ved inngrep. Dess mer kunnskap vi har, dess lettere blir det å bygge ut uten store kontroverser og tidkrevende prosesser i forkant. Godt kartgrunnlag vil altså være både konfliktdempende og samfunnsøkonomisk lønnsomt. På bakgrunn av et godt kartgrunnlag vil det være lettere for planleggere og utbyggere å gjøre de vurderingene som trengs.

Gjenbruk av eksisterende infrastruktur

Gjenbruk av trasé vil naturligvis være et tiltak som reduserer arealinngrep vesentlig. Det å fastslå hvorvidt eksisterende trasé kan gjenbrukes, bør derfor undersøkes tidlig i prosessen. Hvis gjenbruk ikke er mulig, må man vurdere om traséen skal tilbakeføres til natur, eller om den skal inngå i et lokalt veinett. Det å vedlikeholde, istandsette og oppgradere vil bli viktigere enn å bygge nytt i fremtiden.

Tunnel

Tunnel er en dyr løsning. Det er kostbart i byggeprosessen, men fremfor alt når det gjelder vedlikehold. For å spare areal og dermed natur og biologisk mangfold bør likevel tunnel som alternativ vurderes i utsatte områder.

Arealnøytralitet

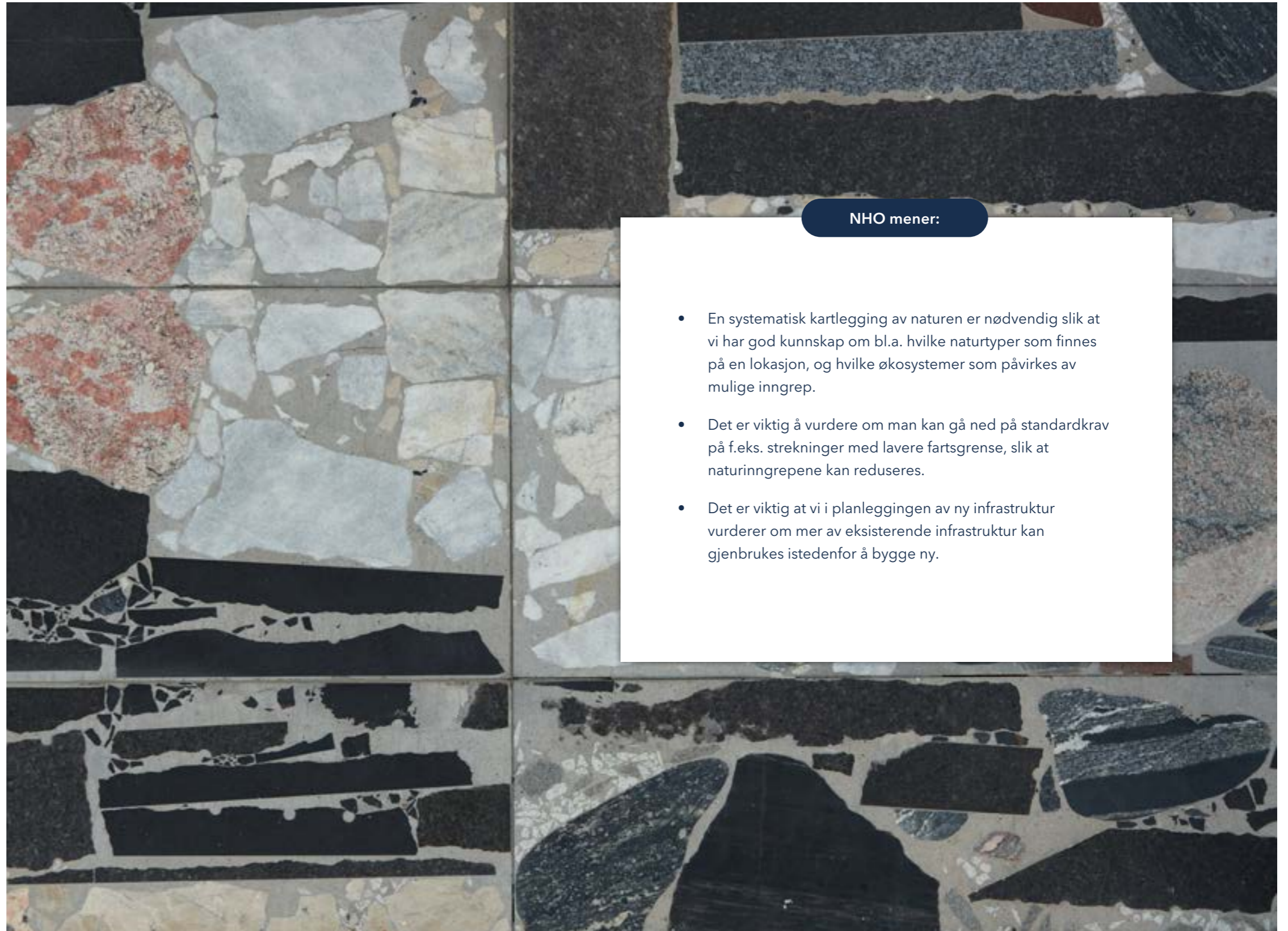
Arealnøytralitet betyr at det samme arealet som går til utbygging, blir restaurert et annet sted, slik at faktisk arealtap av natur er netto null. Når ny infrastruktur skal bygges, bør en slik nøytralitet legges som premisse for prosjektet. Statens vegvesen har utviklet en metodikk som stiller krav til bruk av hele tiltakshierarkiet (unggå, avbøte, restaurere og kompensere) og til dokumentering av hvordan dette er brukt. Enkelte kommuner har vedtatt prinsippet om arealnøytralitet og begynt å se på mulighetene for hvordan dette skal gjennomføres i praksis. Montrealavtalen gjør naturlig nok at dette blir ytterligere aktualisert.

Det pågår også et arbeid med et naturregnskap. Dette skal brukes til å systematisere kunnskap om naturens goder og tjenester og forhåpentligvis gjøre oss i stand til å sette en verdi på det. Får vi satt en pris på natur, kan det innføres en naturavgift. Denne kan danne grunnlaget for et naturfond som øremerkes naturrestaurering og bevaring av tilsvarende biologi andre steder. Et slikt fond kan bidra til å sikre en bærekraftig ressursforvaltning samlet sett.

Valg av standard

Motorveistandard krever mest areal per kilometer vei. Ved å redusere hastigheten fra 110 kilometer i timen til 100 kilometer i timen vil kravet til veibredde bli redusert, og mye natur kan bli spart. En annen heldig tilleggseffekt er mindre strenge krav til veiens kurvatur. På en motorvei med 110-grense er det høye krav til trasévalg for å unngå svinger i størst mulig grad. Veier med lavere hastigheter kan i større grad tilpasses terrenget, og de kan legges utenom de mest verdifulle naturområdene. Veiene vil også kunne ha lavere anleggskostnader, siden man kan ha mindre fyllinger og skjæringer. Mindre behov for massetransport vil igjen føre til lavere CO2-utslipp knyttet til utbyggingen.

I naturavtalen fra Montreal stilles det krav om naturrestaurering. Dette kan være en god løsning i tilfeller der det faktisk ikke er noen andre alternativer enn å bygge ny vei i et område med urørt natur. I slike tilfeller bør det vurderes om den gamle traséen kan tilbakeføres til natur. Det samme kan ellers gjelde i tilfeller hvor det viser seg at matjord må bygges ned til utbyggingen.



NHO mener:

- En systematisk kartlegging av naturen er nødvendig slik at vi har god kunnskap om bl.a. hvilke naturtyper som finnes på en lokasjon, og hvilke økosystemer som påvirkes av mulige inngrep.
- Det er viktig å vurdere om man kan gå ned på standardkrav på f.eks. strekninger med lavere fartsgrense, slik at naturinngrepene kan reduseres.
- Det er viktig at vi i planleggingen av ny infrastruktur vurderer om mer av eksisterende infrastruktur kan gjenbrukes istedenfor å bygge ny.



Nærmere omtale av politikkområder

9.1 Vei

Den totale transporten av varer og gods har økt betydelig de siste årene og vil antakelig fortsette å øke fremover, men noe mindre enn det som ble lagt til grunn ved forrige NTP. Fremskrivninger anslår at den gjennomsnittlige årlige veksten i transportarbeidet i Norge blir 1,5 prosent frem mot 2060.²⁴ Det innebærer at det samlede transportarbeidet øker med nærmere 36 prosent i perioden 2020 til 2060.

Transportarbeidet øker mest på vei, der det er beregnet en økning på 55 prosent i perioden 2020 til 2060. Det innebærer en gjennomsnittlig årlig vekst på 1,1 prosent. Når mesteparten av økningen i transportmengden vil komme på vei, vil det utfordre både veiinfrastruktur og trafiksikkerhet. I dag er det norske veinettet på cirka 90 000 kilometer, hvorav cirka 11 000 kilometer er riksveier. Riksveinettet håndterer om lag 90 prosent av transportarbeidet for person og rundt 30 prosent av godsmengden.²⁵

En vellykket politikk for godstransport på bane og sjø kan redusere godstrafikken på vei. Det har i lang tid vært en felles ambisjon å overføre mer godstransport fra vei til sjø og bane. Historien viser at dette ikke har 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. Vi mener det fremover bør jobbes med å styrke hver enkelt transportform sin andel av godstransporten fremfor å tallfeste overføringsmål fra en transportform til en annen.

9.2 Bane

Jernbanen har over tid hatt store utfordringer med driftsforstyrrelser som følge av svikt i infrastrukturen. Manglende vedlikeholds- og utbedringsarbeid er en av hovedårsakene. Det har svekket tilliten til jernbanen som en pålitelig transportløsning. Fremføringsevne er et viktig premiss for frakt av gods. Gods på bane kan likevel vise til vekst og positive markedsutsikter de siste årene. Blant annet har flere store vareeiere, sjømat og dagligvarebransjen bidratt til veksten.

Når utviklingen i veitransporten går i retning av lav- og nullutslippskjøretøy, vil miljøfortrinnet jernbanen har hatt, reduseres. Et forutsigbart jernbanetilbud vil uansett være en bærekraftig og effektiv transportform, både for samfunnet og for godstransporten, uavhengig av teknologit utviklingen 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.

Næringslivets ønske om mer gods på bane tilsier at jernbanens konkurransekraft må styrkes. Det fremtidige kostnadsbildet for bruk av jernbanen er uoversiktlig på grunn av at kjøreveisavgiften trappes opp, og at det innføres ERTMS (European Rail Traffic Management System). Samtidig står vi overfor kapasitetsbegrensninger i jernbanenettet. Disse vil dessuten øke fremover, spesielt rundt de største byene, ettersom tilbudet for persontransporten forbedres med nye forbindelser og hyppigere avganger.

Et velfungerende samfunn er avhengig av god mobilitet som skaper attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner. Verdiskapende regioner i hele landet trenger moderne infrastruktur som bidrar til god flyt av varer, tjenester og reisende.

²⁴ https://www.toi.no/getfile.php/1374677-1674213535/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2022/1918-2022/1918-2022_Sammendrag.pdf

²⁵ <https://www.regjeringen.no/contentassets/2426a22cfef14e16b1d3028442fc78df/utredningsoppdraget-leveranse-januar-2023/utfordringer-i-transport-korridorer-l2254364.pdf>

Kombinerte transporter jernbane 2001 - 2022



Det må derfor tas grep for å investere i gods på bane. Det må åpnes for å kjøre lengre tog på flere strekninger, slik at man får utnyttet kapasiteten bedre. Dermed vil enhetskostnader kunne reduseres og styrke jernbanens konkurransekraft. For å hente ut effektene raskt bør det prioriteres strekningsvis.

Godstogene må 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 ruteplanlegging for godstog.

En forutsetning for mer effektiv godstransport er å sørge for opprustning og tilstrekkelige krysningspunkt på ulike baner.

NHO mener det er direkte sammenheng mellom midler til fornyelse av jernbanen og oppetid og reduksjon i

driftsforstyrrelser. Det er derfor viktig med forutsigbarhet og en økning i bevilgninger til fornyelse av jernbanen. Bygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur krever høy jernbanefaglig kompetanse og tilgang til en kostnadsintensiv maskinpark. Et velfungerende marked forutsetter god forutsigbarhet for kommende aktivitetsnivå, samt stabile og forutsigbare rammebetingelser. Da kan leverandørene investere i maskiner og utstyr, bygge kompetanse og drive frem innovasjon.

9.3 Godsterminaler

Godsterminalene er navet for togoperatørene. I dag er det kun Stavanger som har tilfredsstillende godsterminal tilpasset fremtidens behov. Ved Alnabru i Oslo er det kapasitetsutfordringer, i Bergen er Nygårdstangen under oppussing, og i Trondheim er det fortsatt uenighet om fremtidig lokalisering. Godsterminalen i Trondheim er dessverre et godt eksempel på 20-30 års planlegging og diskusjon uten resultat: Taperne blir sentrumsutvikling i byen, regionen Trøndelag og ikke minst konkurransekraften for gods på bane.

For Oslo-området må terminalkapasiteten utvikles, og viser at det vil være behov for avlastning av Alnabru, blant annet gjennom nyutvikling i Vestbyområdet. Drammen havn har også en god intermodal løsning med jernbanetilbud for resten av landet.

Også ved Bodø er det behov for terminalutvikling for å sikre Nord-Norge-linjen. Det må sikres tilstrekkelig kapasitet for Nordlandsbanen, slik at effektiv distribusjon til Nord-Norge kan skje med containerskip.

Godstogene til Narvik (Arctic Rail Express og North Rail Express) er konkurransedyktige med bilfremføring når punktligheten er god.

I gjeldende NTP er det flere tiltak som vil legge til rette for en kraftig effektivisering av tømmertransporten på jernbane. De ulike terminalene har ulik modenhet i prosessen, både teknisk og planmessig. Det er knyttet ulike problemstillinger til hver av disse terminalene. Beregningene som er gjennomført, viser at de nye terminalene til sammen vil redusere biltransporten av skogråstoff/massevirke på Østlandet med cirka 20 prosent. I tillegg til nye tømmerterminaler på Hauer seter og i Kongsvingerregionen er det nødvendig å bygge ut kapasiteten på jernbanenettet. Jernbanetiltak langs Sørlandsbanen er viktig for å støtte opp om investeringer på Sørlandet. Det er viktig at ikke godstransport taper for satsing på persontrafikk. Tiltak som flere krysningsspor, flere tilsvinger og elektrifiseringer er viktig.

9.4 Bylogistikk

Når norske byer beskriver fremtiden, vektlegger de det gode liv, opplevelser, kultur, rekreasjonsarealer (parker, elver og strender) og bærekraftig bevegelsesfrihet. En forutsetning for at dette skal realiseres, er at klærne finnes i butikkene, at kaffebarene har kaffebønner, og at lysriggen er klar til konserten. Det er behov for å sikre en bærekraftig bylogistikk som tar i bruk fremtidens digitale løsninger (autonomi, nullutslipp og støyfrie løsninger) for distribusjon. Dette vil gi bedre fremkommelighet for gående og syklende og redusere omfanget av komplekse trafikksituasjoner i byområdene.

Videre må byene utvikle logistikkplaner som ivaretar alt fra arealbruk til lade- og fylleinfrastruktur, gatebruksplaner og varelevering til myndigheter, bedrifter og forbrukere.

Nødvendig fremkommelighet må sikres, samtidig som hensyn til sikkerhet og støy ivaretas.

9.5 Fylkesveier

I de nasjonale transportkorridorene inngår det ikke bare europaveier og riksveier, men også fylkesveier og enkelte kommunale veier. Det økende vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene er en stor utfordring. Standarden på de ulike delstrekningene i en korridor er svært varierende, og det bidrar til å fordyre og komplisere transporten. NHO mener derfor man må opparbeide kunnskap om standarden på de mest sentrale korridorene, og følge opp med en plan for vedlikehold. Det finnes heller ikke en samlet oversikt over hvilke fylkesveier som har størst betydning for bedriftenes transportruter.

Det er også nødvendig med mer kunnskap om hvilke fylkesveier som har betydning for bedriftenes transportruter og dermed for jobb- og verdiskaping. NHO ønsker en samlet kartlegging av fylkesveinettet for å kunne oppnå en bedre prioritering av viktige korridorer. Velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner bør også inkluderes som et element i en slik kartlegging.

I Hurdalsplattformen ble det vist til at regjeringen ønsket å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene. NHO forventer at en slik plan må leveres så raskt som mulig, og at den må være forpliktende for å sikre et mer helhetlig standardnivå på det totale veinettet.

I tillegg til den ovennevnte kartleggingen er det nødvendig med en mer helhetlig utbedring av viktige korridorer, uavhengig av hvem som eier eller har ansvaret for veien. Vi ser at en videre utbygging og forbedring av riksveinettet fører til at forskjellene 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 ulempe for norske produsenter langs kysten. Industrien er gjerne plassert i distriktene nær råvaren, og den 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 på å bygge konkurransekraft og legge til rette for verdiskaping og arbeidsplasser i hele landet.

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

Flaskehals på fylkesveinettet i form av bruer

Næringslivet ønsker at bruprogrammet fra inneværende NTP videreføres og styrkes. Man må sørge for en mer fleksibel og effektiv administrering og ressursbruk.

En ukjent andel bruer i de lave bruksklassene mangler teknisk informasjon, og ingen vet hvor mye de faktisk tåler, eller hvilken oppgradering som trengs. Det er viktig at ulike veimyndigheter tilføres ressurser og kompetanse til å ivareta jobben med å utvikle bruer med tanke på å fjerne flaskehals i fylkesveinettet.



Godt vedlikehold kan for eksempel forlenge levetiden til bruer med flere tiår, og det vil redusere behovet for å erstatte dagens bruer med nye. Vedlikeholdskostnadene og klimagassutslippene er en brøkdel av kostnadene og utslippene for en ny bru. Å forhindre forfall er således samfunnsøkonomisk lønnsomt.

9.6 Næringsveier

NHO mener det må være en strategisk målsetning i NTP å legge til rette for effektiv næringstransport. Næringstransporten starter eller ender ofte på fylkesveinettet. Store deler av norsk næringsliv har tilhold i distriktene. Det gjelder særlig industrien som er plassert nær råvarene, og som er avhengig av gode veiforhold og utbedring av flaskehals på tilførselsveiene for effektiv utføring av varene.

Produksjon av sjømat, bildeler, legemidler eller større innsatsfaktorer til industrien skal transporteres på fylkesveinettet, for så å transporteres videre på riks- og europaveinettet ut til verdensmarkedene. Den store standardforskjellen på fylkesveinettet og riks- og europaveinettet gjør transporten til tider komplisert og unødig tidkrevende. På enkelte strekninger hindres også nødvendig transport som følge av for lav standard. Dette er igjen med å legge store begrensninger for næringsutvikling og hemmer etablering av arbeidsplasser.

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er stort og bekymringsverdig, og vi ser at fylkeskommunene sliter med å opprettholde kvaliteten på sentrale veistrekninger. Det er et stort behov for mer helhetlig planlegging, utbygging og oppgradering av sentrale næringsveier, uavhengig av veieier, for å sikre en mer helhetlig standard på transportkorridorer som er av vesentlig betydning for verdiskapingen.

Sentrale næringsveier må ha tilstrekkelig bæreevne slik at veien tåler høyere akseltrykk og større vogntog kan kjøre ut store verdier fra små lokalsamfunn, uten omlasting. Det er også behov for betydelig breddeutvidelse og bedre kurvatur og skredsikring på disse veiene. Dette vil gjøre transporten tryggere for alle trafikanter, og vil bedre fremkommeligheten for næringstransporten.

Det finnes ulike modeller som kan sikre bedre fremkommelighet for næringstransporten. Tilskuddsordningen for viktige næringsveier for sjømatnæringen, der fylkene kan søke om penger til utbedring og staten dekker inntil 40 prosent av kostnaden, er et eksempel. Tilsvarende ordninger finnes også for tømmertransporten. Slike tilskuddsordninger må forsterkes fremover, for å sikre konkurransekraften til bedriftene i hele landet.

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.

9.7 Rasutfordringer og rassikringsmidler

Klimaendringene har allerede gitt et tøffere klima med mer ustabil vær. Ifølge Statens vegvesen vil det resultere i mer ras og flere rasutsatte områder – både vinter og sommer. Svært mange rasutsatte områder er langs en fylkesvei. Dette reduserer trafiksikkerheten og fremkommeligheten betydelig. Mer ekstremvær vil stille høyere krav til beredskap og vedlikehold. Ras og rasutsatte områder utgjør en betydelig fare for kjøretøy og folk. NHO mener det er avgjørende å få i gang flere ITS-prosjekter som kan bistå med varsling til transportører, mer treffsikkert vedlikehold og bedre kommunikasjon mellom veieier og transportører. Dette kan sikre tryggere ferdsel og bedre forutsigbarhet for transporten. I kommende NTP må følgende prioriteres:

- Skredforebyggende tiltak/prosjekter
- Tiltak til forebyggende skredkontroll, støttebygninger og skredvarsling
- Flere teknologiske løsninger for å øke trafiksikkerheten og informasjon til trafikanter

9.8 Ferge

Store deler av fergeflåten er i ferd med å skiftes ut med nye og miljøvennlige fartøy. De nye fartøyene er også mer effektive enn de som skiftes ut. Dersom alle fylkene følger opp med miljøkrav i anbudene, kan hele den norske fergeflåten være utslippsfri før 2030. Da har man kuttet 5-600 000 tonn CO₂, som tilsvarer cirka 1 prosent av Norges samlede CO₂-utslipp.

Overgangen fra fossil energi til strøm bidrar ikke bare til reduserte klimagassutslipp, men også reduserte

driftskostnader. Detsker mye utvikling i fremdriftsteknologi med nye energibærere. Samtidig skjer det en løpende utvikling på andre områder, for eksempel bruløsninger, styringssystemer 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.

Som et ledd i det grønne skiftet i fergesektoren er utvikling av infrastruktur for lav- og nullutslipp svært viktig. Det er behov for landstrøm og lading, bunkring av hydrogen og eventuelt andre lav- og nullutslippskilder langs hele kysten for sjøtransporten. Tilrettelegging for dette fra myndighetene vil sette ytterligere fart på innfasingen av nye energibærere i fergeflåten og standardisering av lading for grønne løsninger.

Forutsigbar fremkommelighet for bedriftene og næringslivet er avgjørende for verdiskapingen i hele landet. Ferger er forlengningen av riks- og fylkesveinettet. God frekvens og åpningstider på fergesambandene i fylket er en forutsetning for å kunne drive og utvikle bedrifter for nasjonal og internasjonal konkurranse. Brukerbetaling på ferger kan heller ikke være vesentlig høyere enn brukerbetaling på vei.

Det er viktig både for varelogistikk og arbeidskraftmobilitet at fylkene og Statens vegvesen sikrer god frekvens og gode åpningstider på fergesambandene. Finansieringen av rutetilbudet både på ferge og hurtigbåt må være forutsigbar og ta høyde for perioder med ekstra høye energipriser og kostnader i forbindelse med overgang til lav- og nullutslippsløsninger. Statens vegvesen har en mer forutsigbar finansieringsmodell, og vi mener derfor at man bør vurdere å overføre de største fergesambandene til staten.

9.9 Kollektivtransport

Vi bor i et langstrakt land, hvor bilen for mange er et nødvendig transportmiddel og gode. For samfunnet er det et poeng å bygge opp under en mest mulig bærekraftig persontransport. Norge har forpliktet seg til å utvikle bærekraftige og trygge byer og lokalsamfunn, og transportens rolle er nærmere definert i FN's bærekraftsmål 11.2. Et godt og rimelig kollektivtilbud gjør at flere kan reise sammen.

Det er et bidrag til en mer sosialt rettferdig klimapolitikk og reduserer behovet for å bygge ut kostbar infrastruktur med tilhørende natur- og miljøinngrep, særlig inn mot de store byene. Kollektivtrafikk er ikke et mål i seg selv, men et virkemiddel for å nå politiske mål innen miljø, klima, fremkommelighet, folkehelse og mobilitet til alle samt nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken.

Det har vært en politisk satsing på kollektivtrafikk i mer enn 15 år. Dette resulterte i flere kollektivreisende og økte kollektivandeler frem til 2020. Under koronapandemien ble kollektivtilbudet opprettholdt som en samfunnskritisk funksjon, men kollektive reiser ble frarådet. Hjemmekontor og nye digitale vaner har trolig gitt et varig endret mobilitetsbehov. Reisevanene er også endret etter covid-19, og bilen økte sin markedsandel fra 83 prosent i 2019 til 87 prosent i 2021. Kollektivtrafikken trenger rammevilkår og konkurransekraft for å kunne ivareta sin funksjon og utvikle tilbudet i tråd med nye mobilitetsbehov og -vaner. Forutsigbar finansiering av et kostnadseffektivt og attraktivt kollektivtilbud er viktig.

Fylkeskommunene har ansvar for lokalt og regionalt kollektivtilbud, inkludert skoleskys. De har valgt å bestille transporttjenestene på kontrakter med operatørene i tråd med EUs kollektivtransport-forordning. Vista Analyse AS finner at konkurranser gir vedvarende effektivisering, innovasjon og utvikling i rutebussmarkedet.²⁶ Spesialisering og kompetansebygging hos både bestiller og operatør forklarer deler av effektiviseringen på 10-15 prosent. Dette frigir midler til å styrke kollektivtilbudet eller til å finansiere andre offentlige velferdstjenester. De ansatte er ivaretatt gjennom tariffavtaler og regler om virksomhetsoverdragelser ved skifte av operatør. På steder hvor det kun er skoleruter, er det vanskelig å tilby hele stillinger til alle sjåførene. Bedre samordning av ulike offentlig bestilte transporttjenester i samme kontrakt kan gi gode synergier.

Det totale kollektivtilbudet bør også samordnes bedre, 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 reisen sammen med sykkel og gange. De fleste kollektivreiser gjennomføres med buss. Det er en betydelig mangel på yrkessjåfører både i Norge og i resten av Europa. Svakere tilgang på utenlandsk arbeidskraft enn tidligere forsterker behovet for kvalifisert arbeidskraft. Næringen må både rekruttere nye bussjåfører og beholde eksisterende arbeidstakere for at kollektivtilbudet skal fungere i hele landet. NHO mener det er avgjørende med en koordinert innsats fra relevante offentlige myndigheter for å sikre at yrkessjåfører gis prioritet når det gjelder utdanning, erverv og fornyelse av førerkort for tunge klasser. En norsk turbusspark sikrer også transportberedskap når togene står eller det er behov for akutt evakuering.



9.10 Luftfart

Som kollektivtrafikkmiddel over lange avstander er luftfarten den transportformen som dekker hele landet best. Luftfarten reduserer avstandsurempene 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. Derfor er det viktig å sikre at vi har et godt luftfartstilbud i hele landet.

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

²⁶Vista Analyse rapport 2021/28

Norsk luftfart er opptatt av å ta miljøansvar. Flyene blir stadig mer energieffektive, med lavere utslipp av klimagasser per produserte enhet. I 2019 stod sivil norsk innenriks luftfart for 2,2 prosent (SSB) av de nasjonale klimagassutslippene, mens utslippet totalt medregnet utenriks luftfart tilsvarte 5,5 prosent. I tillegg kommer effekten av utslipp i høye luftlag.

Norsk luftfart til destinasjoner innenfor EU- og EØS-området er med i EUs klimavotesystem, og fra 2021 har de norske flyselskapene vært 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 innført et omsetningskrav til bærekraftig biodrivstoff. Dette innebærer at 0,5 prosent av drivstoffet som selges til den innenlandske luftfarten, skal være såkalt avansert biodrivstoff.

EU har satt seg som mål at Europa skal bli klimanøytralt innen 2050 – med et delmål om å redusere utslipp med 55 prosent innen 2030. For å nå dette målet må transportsektoren bidra med store utslippskutt de kommende årene, og det foreslås fra EUs side en rekke innstramninger i EUs kvotesystem, en karbonavgift/CO₂-avgift for luftfart samt et omsetningskrav for avansert bærekraftig drivstoff i luftfarten. 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 betydelig ytterligere reduksjon frem mot 2050. Norsk luftfart har derfor lansert et veikart til fossilfri luftfart. Målet der er at norsk luftfart, i og fra Norge, skal være fossilfri innen 2050. Dette er et ambisiøst mål som vil kreve betydelige investeringer og



²⁷Electrofuels, altså elektrodrivstoff, der hydrogen, CO₂ og elektrisk kraft brukes for å produsere syntetisk drivstoff.

effektive virkemidler fra myndighetene. Luftfartsbransjen i Norge arbeider med en rekke utslippsreducerende tiltak:

- fornying av selskapenes flyflåte
- innfasing av konkurransedyktig bærekraftig drivstoff, inkludert e-fuels²⁷
- løsninger for elektrisitet og hydrogen som energibærere
- effektivisering av bruk av luftrommet
- effektiv lufthavndrift
- tilbringertjenesten til lufthavnene

Selv om det nå foregår pilotering og testing av fly der energibæreren er elektrisitet eller hydrogen, virker 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 innenfor de neste ti årene.

De senere årene har det vært en voldsom økning i bruk av droner i Norge, og i dag er det over 12 000 registrerte operatører av flyvende droner. Norske myndigheter var tidlig ute med å stille krav til blant annet opplæring av droneoperatører. Allerede bruker mange norske virksomheter droner til blant annet filming, inspeksjoner og andre kontrolloppgaver. Myndighetene benytter tilsvarende droner til overvåking 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 førerretet på området. Eksport av kompetanse og nye løsninger vil igjen kunne bidra til økonomisk vekst og flere nye arbeidsplasser.

NHO mener:

- Fremover bør man jobbe med å styrke hver enkelt transportform sin andel av godstransporten fremfor å tallfeste overføringsmål fra en transportform til en annen. Flere grep er nødvendig: Investere i gods på bane, åpne for å kjøre lengre tog på flere strekninger slik at man får utnyttet kapasiteten bedre, sikre godstogene ruteleier som gjør det mulig å ha effektive fremføringstider og sikre tilstrekkelig med kryssningsspor på ulike baner.
- Godsterminalene er navet for togoperatørene. I Oslo-området er det behov for større kapasitet, og i Bodø trengs det terminalutvikling.
- Det er viktig at godstransport ikke taper konkurransekraft. Tiltak som flere kryssningsspor, flere tilsvinger og elektrifisering av banestrekninger er viktig.
- Man må satse på terminalstruktur for å støtte opp om industriinvesteringer, eksempelvis på Hauer seter, langs Kongsvingerbanen og langs Sørlandsbanen.
- Dagens avgiftsregime for sjøtransporten bør gjennomgås og forenkles for å øke konkurransekraften for denne transportformen.
- Bylogistikk må få økt oppmerksomhet i kommunal planlegging, og det må utvikles logistikkplaner som bl.a. ivaretar arealbruk til lade- og fylleinfrastruktur.
- Kunnskap om standarden på de mest sentrale fylkesveikorridorene må frembringes, særlig knyttet til hvilke veier som har betydning for jobb- og verdiskaping.
- Bruprogrammet fra inneværende NTP bør videreføres og styrkes for å fjerne flaskehalsen på fylkesveinettet.
- Det er stort behov for en mer helhetlig planlegging, utbygging og oppgradering av sentrale næringsveier.
- Man bør åpne opp større deler av fylkesveinettet for modulvogntog.
- Det er viktig både for varelogistikk og arbeidskraftmobilitet at fylkene og Statens vegvesen sikrer god frekvens og gode åpningstider på fergesambandene.
- Man bør vurdere å overføre de største fergesambandene til staten.
- Kollektivtrafikken trenger rammevilkår og konkurransekraft for å kunne ivareta sin funksjon og utvikle tilbudet i tråd med nye mobilitetsbehov og -vaner.
- Det totale kollektivtilbudet bør samordnes bedre, slik at lokaltrafikk og rutetilbud mellom regioner og landsdeler fungerer mest mulig sømløst.
- Kollektivtransporten (busser og ferger) må fortsatt settes ut på anbud for å sikre gode og effektive tjenester.
- Det er viktig å sikre at vi har et godt luftfartstilbud i hele landet.
- Gjeldende miljøavgifter for luftfarten bør i større grad brukes til å fremme omlegging av luftfarten i klimariktig retning, herunder sikre tilgang på bærekraftig drivstoff.



Kriterier for prioriteringene våre

10.1 Utgangspunkt

En godt utbygd samferdselsinfrastruktur skal bidra til å skape nye arbeidsplasser og øke verdiskapingen. God og forutsigbar mobilitet er viktig for bedrifter over hele landet og er et sentralt trekk ved et attraktivt og velfungerende samfunn. Næringslivet er avhengig av effektiv fremkommelighet for varer og tjenester. Transporten skal fra produksjonsstedet til markedet. Det er transportkorridorenes funksjon som er viktig.

Beslutningsgrunnlaget for prioriteringene i 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 i 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.

10.2 NHOs kriterier for prioriteringene våre

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 og for verdiskaping, arbeidsplasser og utvikling av naturlige bo- og arbeidsregioner. Prosjektene modenhet, det vil si hvor klare prosjektene er til bygging, har også innvirkning på prioriteringene våre.

I prioriteringsarbeidet har vi gjennomgått eksisterende prioriteringer og vurdert hvilke nye transportløsninger som skal prioriteres i hver enkelt region og bransje. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er fortsatt et viktig kriterium for prioriteringene våre. Avvik må være begrunnet i mernytte (netto ringvirkninger) fra prosjektene som ikke fanges godt nok opp i analysen.

Dette inkluderer forhold som:

- Nærings- og jobbskaperperspektiv:
- 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
- Økt produktivitet gjennom utvidede arbeidsmarkeder og klynger og styrket byutvikling
- Klima- og naturperspektiv:
- Prosjekter som bidrar til å løse klimautfordringene og finner løsninger som reduserer unødige naturinngrep
- Sikkerhetsperspektiv:
- Styrket trafiksikkerhet og annen sikkerhets- og beredskapsevne

10.3 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
- 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 sjø så vel som bane.
- Prosjekter som utløser teknologiske muligheter som lar seg skalere videre
- Dette innebærer opptrapping av FoU-innsatsen på samferdselsområdet, ordninger for pilotering og testing samt innføring av infrastruktur som skalerer nye grønne og digitale løsninger.

Vi har konsentrert oss om konkrete prioriteringer for første seksårsperiode. For øvrig har vi forutsatt at løpende prosjekter fra NTP 2022-2033 blir gjennomført som planlagt.

10.4 Prosjekter det er særlig kritisk for næringslivet at gjennomføres

I arbeidet med å utvikle forslagene våre til prioriteringer har vi involvert bedrifter, landsforeninger, bransjer og regionene. Dialogen med medlemsbedriftene har vært særlig viktig, siden 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 regionskontorer.

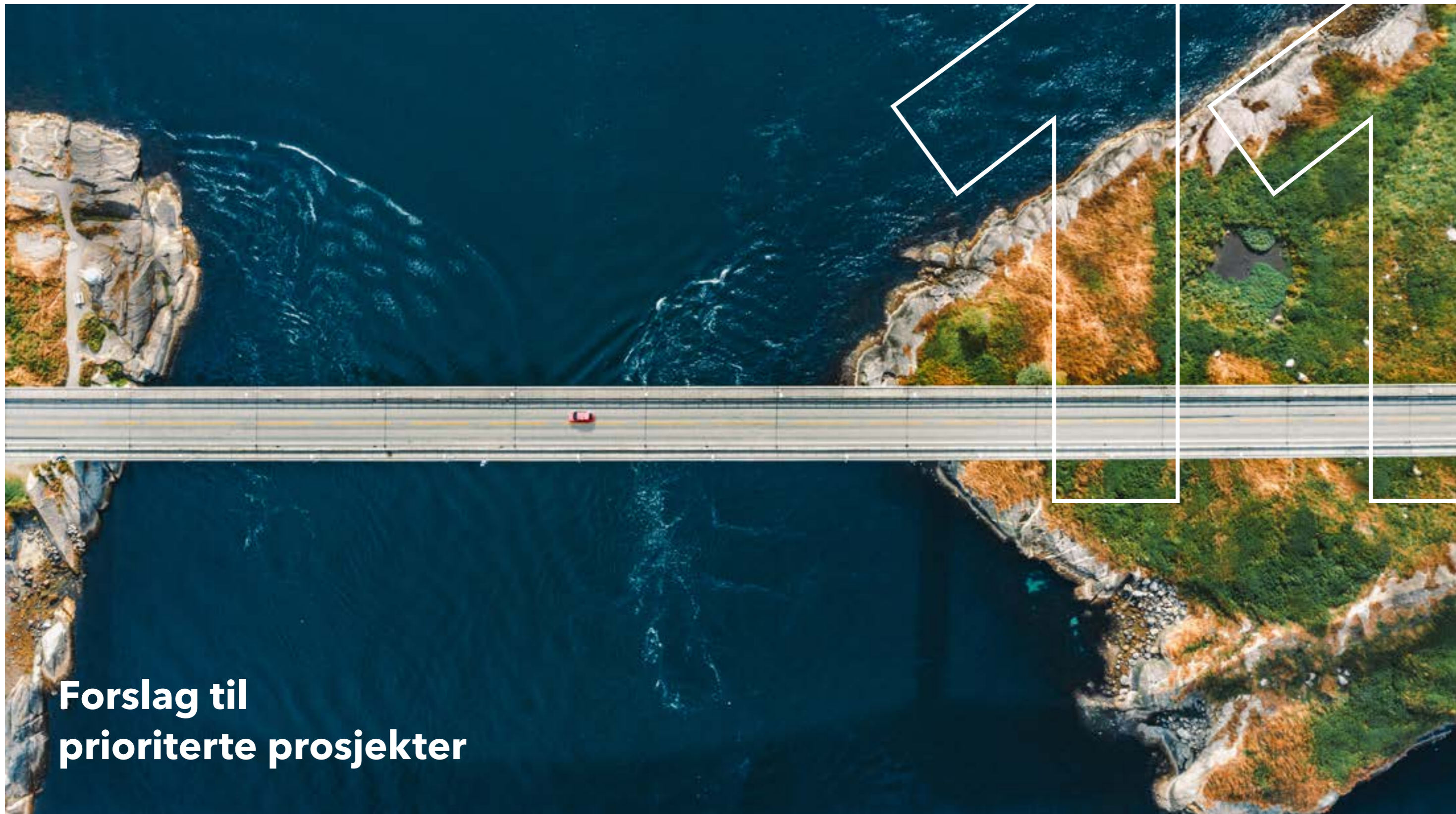
Næringslivet er tydelig på at det fortsatt er store udekkede behov for å investere i ny samferdselsinfrastruktur i Norge. Tilbakemeldingene fra næringslivet viser at det er nødvendig å sette i gang en rekke nye prosjekter i hele landet. Ønskene og behovene er gjerne større enn handlingsrommet i en tolvårsperiode. Det er derfor en krevende øvelse å samles om de aller viktigste prosjektene. I kapittel 11 er det nærmere omtaler av hvilke prosjekter som er viktige for de ulike regionene. Blant de viktige prosjektene som medlemmene våre har spilt inn, har vi prioritert følgende prosjekter.

Disse er særlig viktige for næringslivet, og vi mener det bør finnes rom for å starte dem opp i kommende NTP:

- E45 Kløfta
- E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene)
- Trønderbanen - to tog i timen Melhus-Steinkjer
- E39 Vik-Molde
- Fellesprosjekt Arna-Stanghelle
- E39 Os-Stord (Hordfast)
- E39 Osli-Ålgård
- E134 Haukelifjell (Vågsli-Seljestad)
- InterCity Stokke-Sandefjord
- Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen
- InterCity, to tog i timen til Lillehammer
- InterCity, to tog i timen på strekningen Sarpsborg-Oslo
- E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2
- Rv. 4 Mjøsbrua-Oslo, prosjekt rv. 4 Roa-Grua

NHO mener:

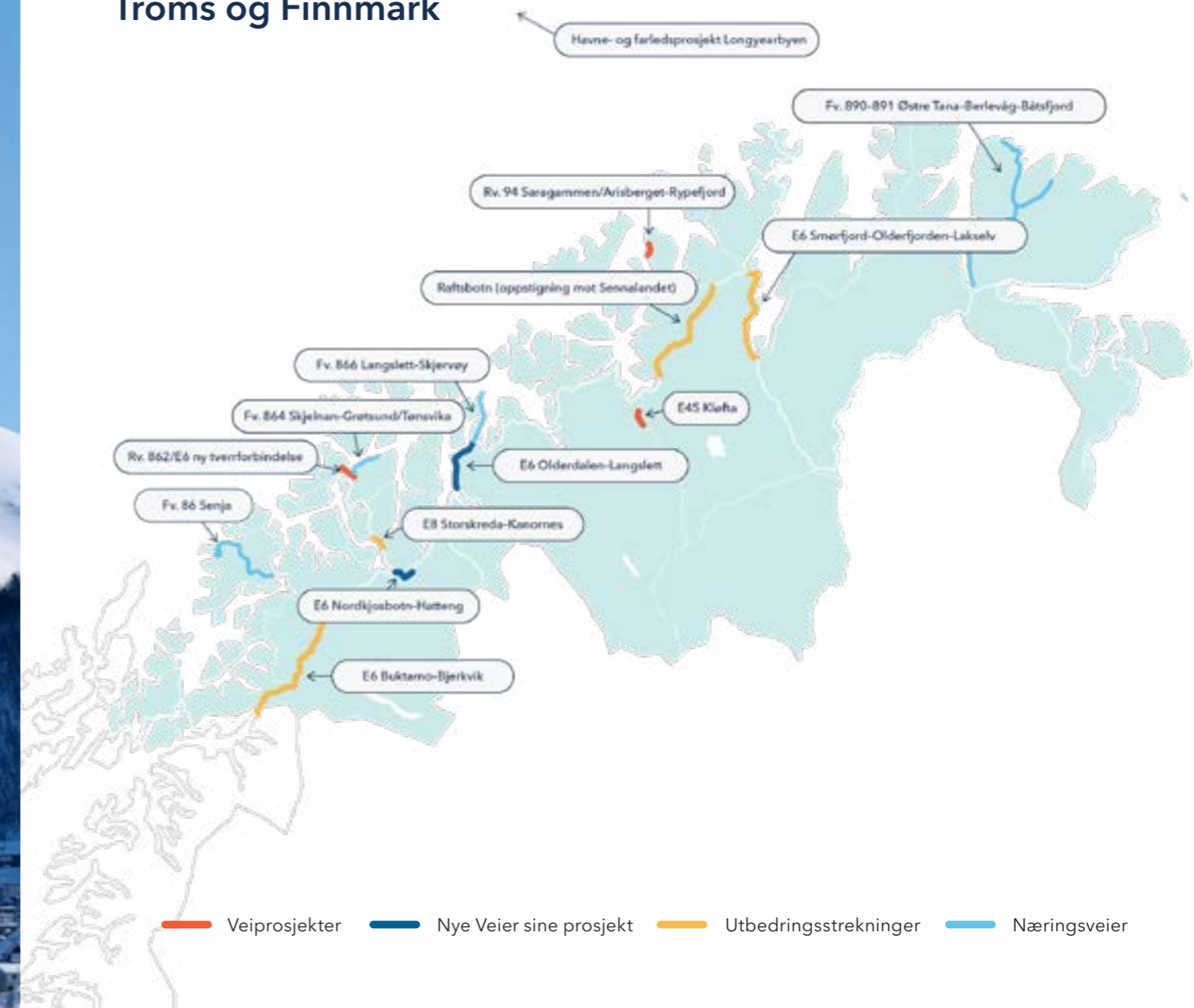
- Gode prioriteringer som støtter opp under næringslivets behov, er avgjørende.
- Samfunnsøkonomisk nytte er fortsatt et viktig kriterium for prioriteringene våre. Avvik må begrunnes særskilt.
- Kost-/nytte-vurderingene i de samfunnsøkonomiske analysene må videreutvikles, slik at de tar bedre hensyn 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 feilinvestering må balanseres mot risikoen for underinvestering.



Forslag til prioriterte prosjekter



Svalbard , Troms og Finnmark



Viktige prosjekter

E45 Kløfta
Rv. 862/E6 ny tverrforbindelse i tunnel og ny vei til Tromsø lufthavn
Rv. 94 Saragammen/Arisberget-Rypefjord
Fiskerihavner Nord-Senja (Husøy og Botnhamn), utbedring av havn, molo og farled
Havne- og farledsprosjekt Longyearbyen
Innseiling Kjøllefjord havn
Innseiling Årviksand havn, Skjervøy kommune

Viktige prosjekter i Nye Veiers portefølje

E6 Olderdalen-Langslett
E6 Nordkjosbotn-Hatteng

Innledende omtale

Investering i infrastruktur er det viktigste enkeltstående næringspolitiske virkemiddelet – i tillegg til de generelle rammebetingelsene – for økt jobb- og verdiskaping. Troms og Finnmark er et stort eksportfylke som produserer store verdier som er avhengig av effektiv og trygg transport. Troms og Finnmark ligger langt unna de store markedene som varene skal fraktes til, og er derfor sårbart og avhengig av gode transportkorridorer.

Infrastrukturen i nord har relativt lav standard. Flere riksveistrekninger mangler gul midtstripe og er ikke dimensjonert for den store økningen i tungtransporten. Flere strekninger er svært rasutsatt, og vinterstid er det store forsinkelser over fjellovergangene på grunn av mye vær. Fiskerihavnene har gjennomgående lav standard og er ikke dimensjonert for dagens flåte.

Fylkets største næringer er sjømat, reiseliv, industri, energi, bygg og anlegg, og tilhørende tjenesteytende næringer. Dette er næringer som har stort potensial for økt jobb- og verdiskaping, men som også er avhengig av god infrastruktur.

Fylkeskommunene fikk ansvaret for fiskerihavnene i 2020, men på grunn av stor uenighet ble ansvaret ikke formelt effektivt i Troms og Finnmark. Derfor har det heller ikke vært utført store fiskerihavntiltak. I perioden der fylkeskommunene hadde eierskap til fiskerihavnene, gjennomførte Kystverket i liten grad utredninger som kunne gi et godt grunnlag for beslutninger om å iverksette tiltak. Ved samtlige havner er det høy aktivitet og stor vekst i antall båter og volum som landes. Samtidig har det vært stillstand i vedlikeholdet og oppgraderingen, og flere av havnene er nå utdaterte og for små, slik at de ikke imøtekommer dagens eller fremtidens behov.

Det er avgjørende at infrastrukturbygging bygger opp under å

- redusere avstands- og konkurranseulempen for nordnorske bedrifter
- øke standarden på infrastrukturen i fylket
- legge til rette for økt jobb- og verdiskaping i fylket
- sikre bedre mobilitet og større bo- og arbeidsmarkedsregioner

Næringsveier i regionen (fylkesveier)

Havner, næringsveier (fylkesveier) og riksveier må ses i sammenheng i landsdelen. Transporten er avhengig av en høyere og mer gjennomgående standard for å kunne gjennomføre effektiv transport av verdifullt gods. I dag er det store standardforskjeller mellom fylkesveiene og riksveiene. Få fylkesveier er godkjent for modulvogntog, og fremkommeligheten er svært varierende, særlig for varetransporten, men også persontransporten, og da særlig på vinterstid. Dette gjør transporten mer utrygg, kostnadsdrivende og lite effektiv. Vedlikeholdsetterslepet øker på fylkesveiene, og de store standardhevingene på fylkesveiene har uteblitt. Derfor er bedriftene i nord veldig tydelige på at fylkeskommunen må settes bedre i stand til å ruste opp og investere i viktige næringsveier på fylkesveinettet.

- Fv. 866 Langslett-Skjervøy
- Fv. 890-890 og 891: Østre Tana-Berlevåg og Båtsfjord
- Fv. 86 Senja
- Fv. 864 Skjelnan-Grøtsund/Tønsvika

Utbedringsprosjekter

Det er et stort vedlikeholdsetterslep i Troms og Finnmark. Det er stort behov for en standardheving og betydelig oppgradering av E6 i nord. Trafikkmengden, særlig tungtransporten, har økt i volum, samtidig som bevilgningene ikke har økt i takt med behovet. Det har ført til stor slitasje på og forringelse av veinettet. Det er behov for følgende:

- Økt vintervedlikehold, særlig fjelloverganger i Troms og Finnmark på E6, E8 og E10
- E8 Storskreda-Kantornes (Lavangsdalen)
- E6 Buktamo-Bjerkvik
- Raftsbotn (oppstigning mot Sennalandet)
- E6 Smørfjord-Olderfjorden-Lakselv
- Mudring og utbedring av havneforholdene på Sørøya

Andre periode

Transportbehovet i nord har økt betydelig de siste ti årene på grunn av en eventyrlig vekst i sjømatnæringen, industrien og reiselivet. Dessverre har ikke infrastrukturen i nord fulgt samme utvikling som transportbehovet. I KVVU Nord-Norge, som ferdigstilles høsten 2023, utredes infrastrukturbehovet i nord i større grad.

I det arbeidet utredes også jernbaneforlengelse nordover. Jernbane sikrer forutsigbare forsyningslinjer i Nord-Norge, der næringstransport og folk gis en alternativ transportmulighet til vei. Det alternative stopper i dag i Nordland. Like fullt er jernbanen en svært viktig transportform for store mengder gods til og fra Nord-Norge. I dag fraktes alt gods som går på jernbane, med Ofotbanen eller Nordlandsbanen. Det er behov for et godt utbygd jernbanenett med bedre kapasitet, slik at mer gods kan flyttes over på bane, både av miljøhensyn og av trafikale sikkerhetsmessige årsaker. Det er behov for oppgradering av dagens bane for å bedre transportens forutsigbarhet og forsyningsikkerhet og for å øke kapasiteten.

For NHO er det viktigste at transportbehovet i nord imøtekommes med investeringsvilje for å bedre infrastrukturen. Infrastrukturen må ikke forbli en flaskehals for videre jobb- og verdiskaping i nord. Infrastrukturen må bidra til økt bli- og bolyst og gjøre det mer attraktivt for bedrifter og folk å holde til i nord. Det er behov for betydelig standardheving og for mer effektive og bærekraftige transportkorridorer på vei, på bane, på sjø og i luft.





Nordland



Viktige prosjekter
E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene)
E6 Narviktunnelen
E10 Lofoten (Nappstraumen-Å)
Andenes havn
Nordlandsbanen
Ofotbanen
Værøy havn
Røst havn

Viktige prosjekter i Nye Veiers portefølje
E6 Sørrelva-Borkamo

Innledende omtale

Nordland er et fylke med rikt og variert næringsliv som spenner fra industri og sjømat til reiseliv og mineraler. Det er et langstrakt fylke med mer enn 800 kilometer den korteste veien fra Bindal i sør til Andenes i nord. Nordland bindes sammen av gods- og persontransport. Nærings- og persontransport foregår både på vei, på sjø, på bane og i luft.

Nordland er en stor eksportør av varer og tjenester til Europa og resten av verden. Mesteparten av verdiskapingen i Nordland skjer i transportintensive næringer som sjømat, kraftintensiv industri og reiseliv. I 2022 eksporterte fastlandsbedrifter i Nordland varer for 51,4 milliarder kroner. Fisk, metaller og kjemiske produkter utgjør størsteparten av eksportverdiene.

Nordland har store muligheter for vekst og utvikling i årene som kommer. Investeringer i samferdselsinfrastruktur er blant de viktigste næringspolitiske sakene i Nordland, og et helt sentralt premiss for vekst i jobb- og verdiskaping i fylket.

Nordland har også lang kystlinje med stor marin og maritim verdiskaping og mye sjøverts transport og aktivitet. Flere samfunn, som Værøy og Røst, har ikke fastlandsforbindelse og er helt avhengige av fungerende sjøverts kommunikasjon. Fartøyene er blitt større, mer miljøvennlig og effektive. Dette gjør behovet for utdyping av farled og havn presserende flere steder for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet.

Bane

Nordlandsbanen er kategorisert som overbelastet, og det er ikke kapasitet for å møte etterspørselen etter mer godstransport. Nordlandsbanen og Ofotbanen har stort potensial, og med oppgraderinger kan disse banene bidra til mer grønn, forutsigbar og hurtig frakt. Det fordrer at teknologien oppgraderes og kapasiteten økes. Kapasitetsbehovet på Ofotbanen vil på sikt kreve dobbeltspor.

Næringsveier i regionen (fylkesveier)

En stor del av transporten av folk og varer starter og slutter på en fylkesvei. Strategien Fra kyst til marked må være retningsgivende for fremtidige satsinger. Det må på plass en ny finansieringsløsning med nok volum for investeringer i næringsveier på fylkesveinettet.

I Nordland er det viktige næringsveier som har stort behov for oppgradering og nyinvestering for å sikre forutsigbar og sikker fremkommelighet. Viktige næringsveier med behov for investeringer nevnes spesielt:

- Fv. 810 / fv. 12 Mo i Rana-Stokkvågen (Bustneslia)
- Fv. 76 Tosenveien
- Fv. 17 Ørnes-Glomfjord

Utbedringsprosjekter

Riksvei 80 mellom Fauske og Bodø er Nord-Norges mest trafikkerte vei. De seneste årene har det her vært hyppige stengninger på grunn av ras og ulykker i forbindelse med ras.

- Rv. 80 Sagelv-Sandvik

Vintervedlikehold

Det bør legges inn ekstra innsats med ITS-løsninger og forsterket vintervedlikehold for mer stabil og forutsigbar fremkommelighet vinterstid. Dette gjelder særlig på nevnte strekninger, men NHO Nordland minner om at ressursbruken på vedlikehold også på fylkeskommunale strekninger må opprettholdes dersom fremkommelighet og forutsigbarhet ikke skal reduseres ut over dagens nivå.

- Økt vintervedlikehold på fjellovergangene E6 Saltfjellet og grenseovergangen E10 Bjørnfjell for stabil og forutsigbar fremkommelighet vinterstid

Farledsgjennomgang og utredningsprosjekter

Sjøveien og kystfart er svært viktig for gods og persontransport langs kysten. Nå gjenstår farledsgjennomgang for strekningen Mo i Rana-Bodø for gjennomgang og utredning av aktuelle tiltak. Mo i Rana er et viktig industrisentrum og betydningsfullt for etablering av ny grønn industri i Norge. Det er i dag uavklart hvordan transportsystemet i regionen bør utbedres, og det må derfor prioriteres inn i kommende NTP at transportvirksomhetene gis oppdrag om en overordnet transportutredning, primært KVVU for E6 og transportsystemet i Mo i Rana.

- E6 med sideveier, Mo i Rana
- Farledsgjennomgang, Mo i Rana-Bodø

Andre periode

Det er viktig å dimensjonere og velge løsninger for fremtidens transportkorridorer i Nordland som møter de næringstrendene som ventes å bli sentrale i årene som kommer.

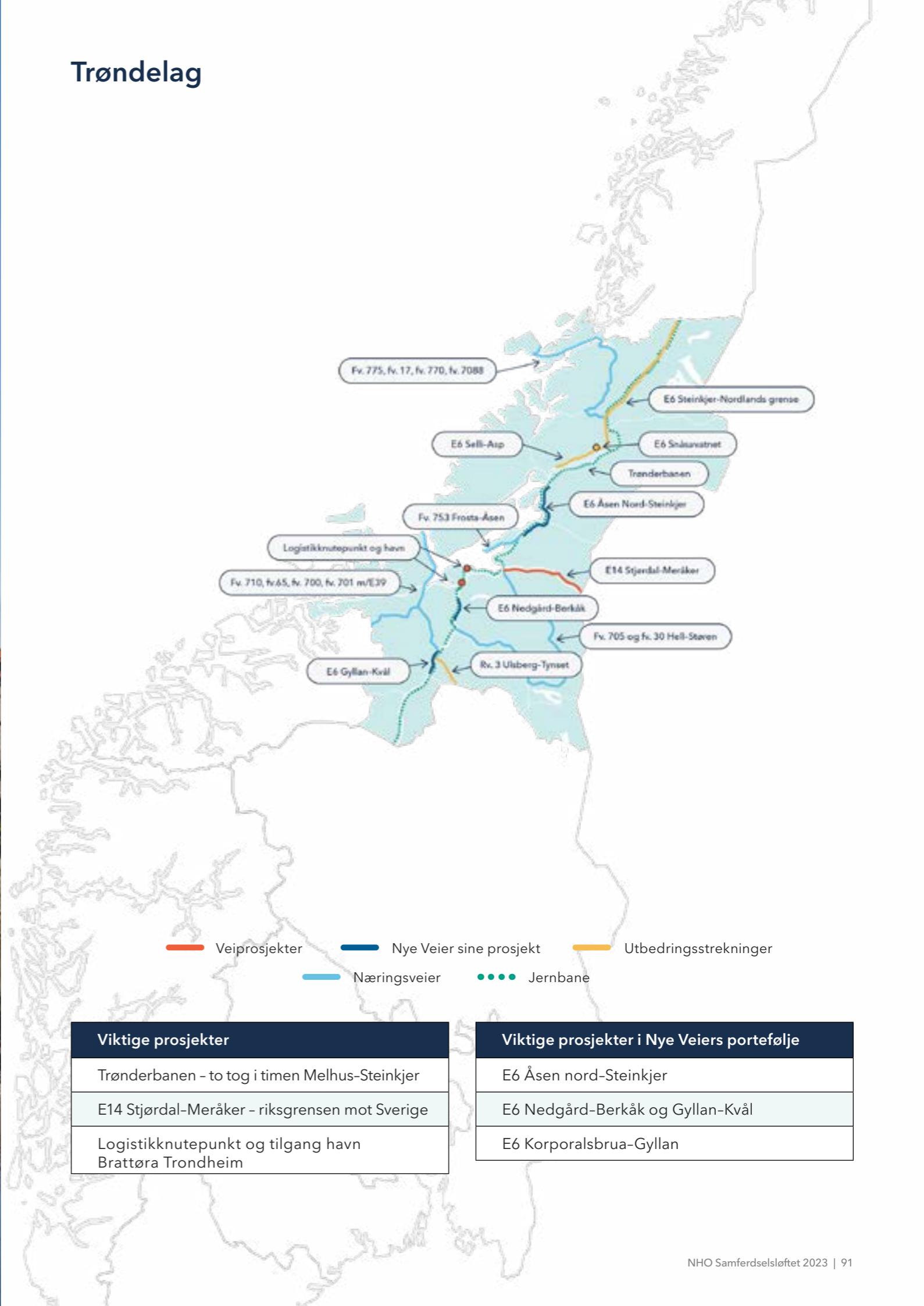
Det er og ventes vekst i energi, ny og grønn industri samt bygg og anlegg. Mye av veksten i Nord-Norge vil komme i havnæringene. Dette vil utfordre dagens infrastruktur. Det er også ventet sterk vekst i reiselivsnæringen og i mineralnæringene.

For siste periode av NTP 2025–2036 bør særlig følgende prosjekter være prioritert:

- Døgnåpen E6 er viktig for økt jobb- og verdiskaping. Dette er gjerne omtalt som fergefri E6, men vi mener det er presist å omtale dette som en transportkorridor som er åpen til alle døgnets tider.
- 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 Fiskebøl-Å: Prosjektet vil øke sikkerhet og fremkommelighet samt legge til rette for én felles bo- og arbeidsmarkedsregion i Lofoten.
- Ballstad havn bør utbedres.



Trøndelag



Innledende omtale

Nye Veier har en stor og avgjørende portefølje i Trøndelag, som vil gi helhetlig standard på veiene og økt kapasitet for en raskt voksende godsmengde. Porteføljen består nå av åtte E6-prosjekter i regionen: fire sør og fire nord for Trondheim. Snart bygges Berkåk-Vindalsliene, mens Ranheim-Stjørdal og Kvithamar-Åsen nord er under bygging. Delprosjektene i storprosjektet E6 Åsen nord-Steinkjer bør utvides fra Mære til Asphaugen og inkludere Selli-Asp-prosjektet med mål om å omgå rundkjøringene i Steinkjer sentrum. Videre står Nedgård-Berkåk og Gyllan-Kvål for tur, og vi venter at alle disse tre prosjektene blir klare for utbygging i første periode. Uforutsatte utfordringer og kostnadsøkninger har forskjøvet flere prosjekter som er under planlegging, fra Ulsberg i sør helt til Asphaugen nord for Steinkjer. Nye Veier bør derfor sikres tilstrekkelige ressurser.

Statens vegvesen har nå en utbygging av riksvei 706 Nydalsbrua med tilknytninger til E6 i Trondheim og oppgradering av E6 Fjerdingen-Grøndalselv og Fiskemelv-Nes bru, nord for Steinkjer, samt de tre delprosjektene av veiprojektet E39 Betna-Stormyra mot grensen til Møre og Romsdal.

For jernbanestrekningene våre, Trønderbanen, Meråkerbanen og Rørosbanen, er det nå igangsatt delelektrifisering av de to førstnevnte, samt utbygging av enkelte krysningsspor, plattformtiltak og signalsystemet ERTMS. Utvikling av Trønderbanen er avgjørende for å nå mål i Byvekstavtalen i Trondheimsregionen, men to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer er utsatt flere ganger – og nå sist helt til 2027. Det er heller ingen videre satsing på logistikkknutepunkt på Heggstadmoen i Trondheim. Det ventes stor økning i godstransporten i og gjennom Trøndelag, og dette fordrer helhetlige transportløsninger som ser samferdselsformene i sammenheng. Vei, bane, havn og sjø må gi sømløse dør til dør-løsninger for gods.

Videreviløkt kapasitet for persontransport på Trønderbanen ytterligere bidra til vekstmuligheter. Begrensningene for utvikling i bedriftene er gjerne mangel på arbeidskraft, og denne sterke arbeidsmarkedsregionen vil utvides gjennom doubling i kapasitet i kollektivtilbudet på Trønderbanen. Måloppnåelsen i Byvekstavtalen i Trondheimsregionen avhenger også av denne kapasitetsutvidelsen. NHO

Trøndelag påpeker den skjevfordelingen av midlertidig jernbane som allerede eksisterer i Norge, og krever ruteøkning med to tog i timen på Trønderbanen senest i 2027.

NATO-utvidelsen og beredskap

E14 Stjørdal-riksgransen er 67 kilometer og hovedveiforbindelse mellom Norge og Sverige i Midt-Norge. Strekningen blir stadig viktigere i beredskapssammenheng med NATO-utvidelsen, og planleggingsmidler og konkretisering for utbygging av flere tiltak er nødvendig. En endret sikkerhetssituasjon tilsier at prosjektet bør løftes frem sammen med Meråkerbanen for å knytte landene sammen og gi Sverige tilgang til isfri havn i Trondheimsfjorden.

Både i beredskapssammenheng og for å håndtere økte godsvolum er en satsing på tilgangsveier, havneutvikling og sjøtransport avgjørende. Kystverket viser til et potensial for økt containertransport over distriktshavnene, og Forsvaret trenger tilgang til flere RORO-havner. Her bør staten og de kommunalt eide havnene i større grad løfte sammen, både av beredskapshensyn og for kommersiell satsing. Mange trønderske havner har potensial for økte varestrømmer og forsvarsaktivitet, når også tilkomstveier og bruer oppgraderes. NHO Trøndelag mener derfor det bør utarbeides nye samarbeidsformer for å løfte tilgangsveiene og havnene i regionen. Trøndelag fylkeskommune kartlegger nå viktig infrastruktur for beredskap og forsvar, som videre bør kobles opp mot kommersielle muligheter.

I Trøndelag mangler fortsatt utbyggingen av et logistikkknutepunkt med jernbaneterminal på Heggstadmoen. Dette ville gitt økt kapasitet og sikret tilgang på en kommersiell havn og en transitthavn ved Brattøra i byfornyelsen i området.

Næringsveier i regionen (fylkesveier)

Fylkesveiene i Trøndelag er i stadig dårligere forfatning. Et nytt kostnadsanslag over etterslepet på vedlikehold viser at det er på 7,5 milliarder kroner. Dette er opp fra 6 milliarder kroner i løpet av en tiårsperiode. Både fylkesveiene og de kommunale veiene er avgjørende for bedriftene i regionen, og det trengs et løft i forbindelse med både flaskehals og bruer, ras, asfaltering og mer fleksible veinormaler. Det bør vurderes nye nasjonale finansieringsordninger som stimulerer til flaskehalsutbedringer av mindre størrelse, men som kan utløse oppskrivning av bruksklasser for lengre godstrekninger.

De viktigste næringsveiene er

- Lakseveg nord fv. 775, fv. 17, fv. 770, fv. 7088 Gartland-Flerengstrand
- Grønnsaksvegen fv. 753 Frosta-Åsen
- Orkdalspakken, E39 sees i sammenheng med fv. 710 til Agdenes, fv. 65, fv. 700 og fv. 701 til Surnadal og Berkåk fra Orkland
- Fra Hell over til Støren fv. 705 og fv. 30 til Selbu, Tydal, Røros og Støren – spesielt flaskehalsen Hell bru

Utbedringsprosjekter

- Disse strekningene trenger standardheving, eller er rasutsatt og viktige godstrekninger:
- E6 Steinkjer-grensen til Nordland

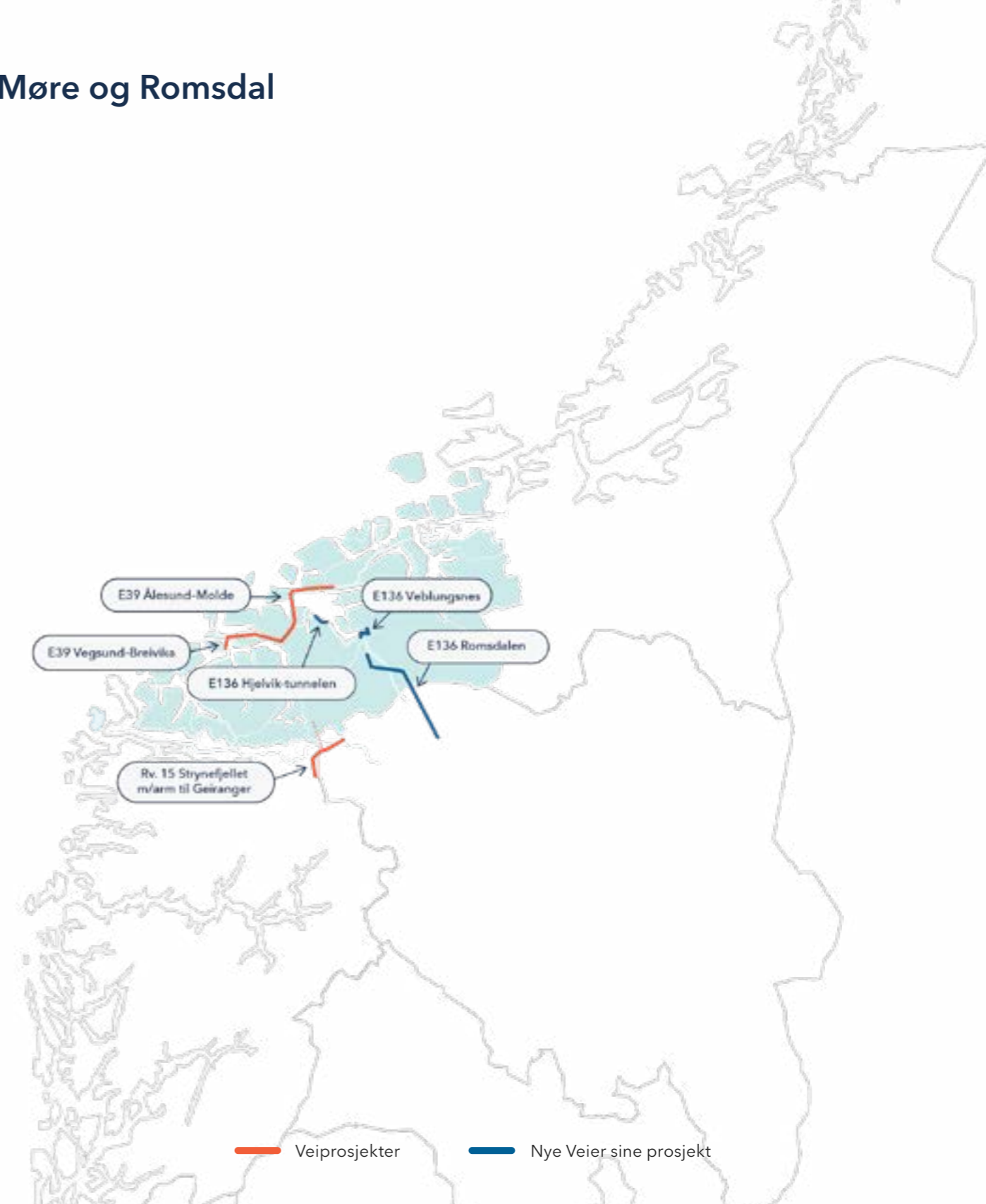
- E6 Snåsavatnet, stadig rasutsatt område
- Rv. 3 Ulsberg-Tynset

Andre periode

- Det er fortsatt behov for å bygge toplanskryss på Klett i Trondheim. Krysset er nybygd, og ombygd etter 2019 til 40 millioner kroner, men det mangler permanent utbedring til toplansløsning. Det er behov for dette siden krysset er navet for all godstransport der E39 møter fylkesvei 707 og E6.



Møre og Romsdal



Viktige prosjekter
E39 Vik-Molde
E136/E9 Vik-Ålesund (planlegging)
E39 Vegsund-Breivika (planlegging)
Rv. 15 Stryn-Otta

Viktige prosjekter i Nye Veiers portefølje
E136 Veblungnes
E136 Romsdalen
E136 Hjelvik-tunnelen

Innledende omtale

Møre og Romsdal er et av Norges største verdiskapingsfylker og den nest største eksportregionen med en fastlandseksport på 57 milliarder i 2022 (SSB). Regionen har et internasjonalt rettet næringsliv innen næringer som marine, maritim, olje og gass, offshore, prosessindustri, møbel og reiseliv. Næringslivet har sterk evne til omstilling, innovasjon og nyskaping.

E136 Ålesund-grensen til Innlandet er den viktigste samferdselsåren i Møre og Romsdal fylket, både for persontransport og viktige og tidskritiske varer som skal inn og ut av regionen. Store deler av denne veien er langt unna å oppfylle dagens krav til standard. Det er unison enighet innad i fylket om at strekningen, omtalt som eksportveien, må prioriteres i Nye Veiers portefølje.

En annen akse er verdiskapningsaksen, som er nord-sør-integrasjonen av fylket (E39). Denne er viktig for intern person-, vare- og godstransport og for å styrke konkurransekraften som bo- og arbeidsmarkedsregion.

Verdiskapningsaksen fra Volda til Kristiansund krysser Sulafjorden, Romsdalsfjorden og Halsafjorden. Fjordkryssninger over disse fjordene vil erstatte fem-seks av dagens fergesamband og sikre døgnåpne veier for næringsliv og befolkning.

En samlet utbygging av fjordkryssingsprosjektet E39 Ålesund-Molde er nærmest gryteklart og må prioriteres med midler til snarlig igangsetting. Strekningen E136 er samlokalisert med E39 Ålesund-Ørskogfjellet, og reguleringsarbeidet her må intensiveres og prioriteres på lik linje med den undersjøiske kryssingen av Romsdalsfjorden. Dette vil nær halvere reisetiden mellom de to største byene i fylket og styrke Møre og Romsdal som bo- og arbeidsmarkedsregion.

Næringslivet vil på generelt grunnlag understreke betydningen av at fylkesveiene blir utviklet samtidig med riksveinettet, siden det er fylkesveiene som går dit de viktige bedriftene er. Fergetilbudet, gjennom åpningstider og frekvens, er en viktig del av dette veinettet.



Vi forutsetter også at Stad skipstunnel følger fremdriftsplanen med planlagt byggestart i 2024. Gryteklare prosjekter må bygges så snart de er klare.

Andre periode

Det er av stor betydning å få koblet de sterke industriklungene i Indre og Søre Sunnmøre til byene Ålesund, Molde og Kristiansund, samt eksportveien E136 og Ålesund lufthavn Vigra. Bruløsningen over Sulafjorden utvider bo- og arbeidsmarkedsregionen og vi gi store samfunnsøkonomiske effekter.

Videre sørover er kryssingen av Ørstaffjorden og løsningen rundt Eiksund viktig for god trafikkavvikling. Halsafjordsambandet er viktig for vare- og persontransport mellom Møre og Romsdal og Trøndelag, og for å knytte bo- og arbeidsmarkedet på Nordmøre tettere til Romsdal og fylket ellers.

E39 Vegsund-Breivika er fylkets mest trafikkerte strekning, og trafikkmengden er økende (Årsdøgntrafikk (ÅDT)

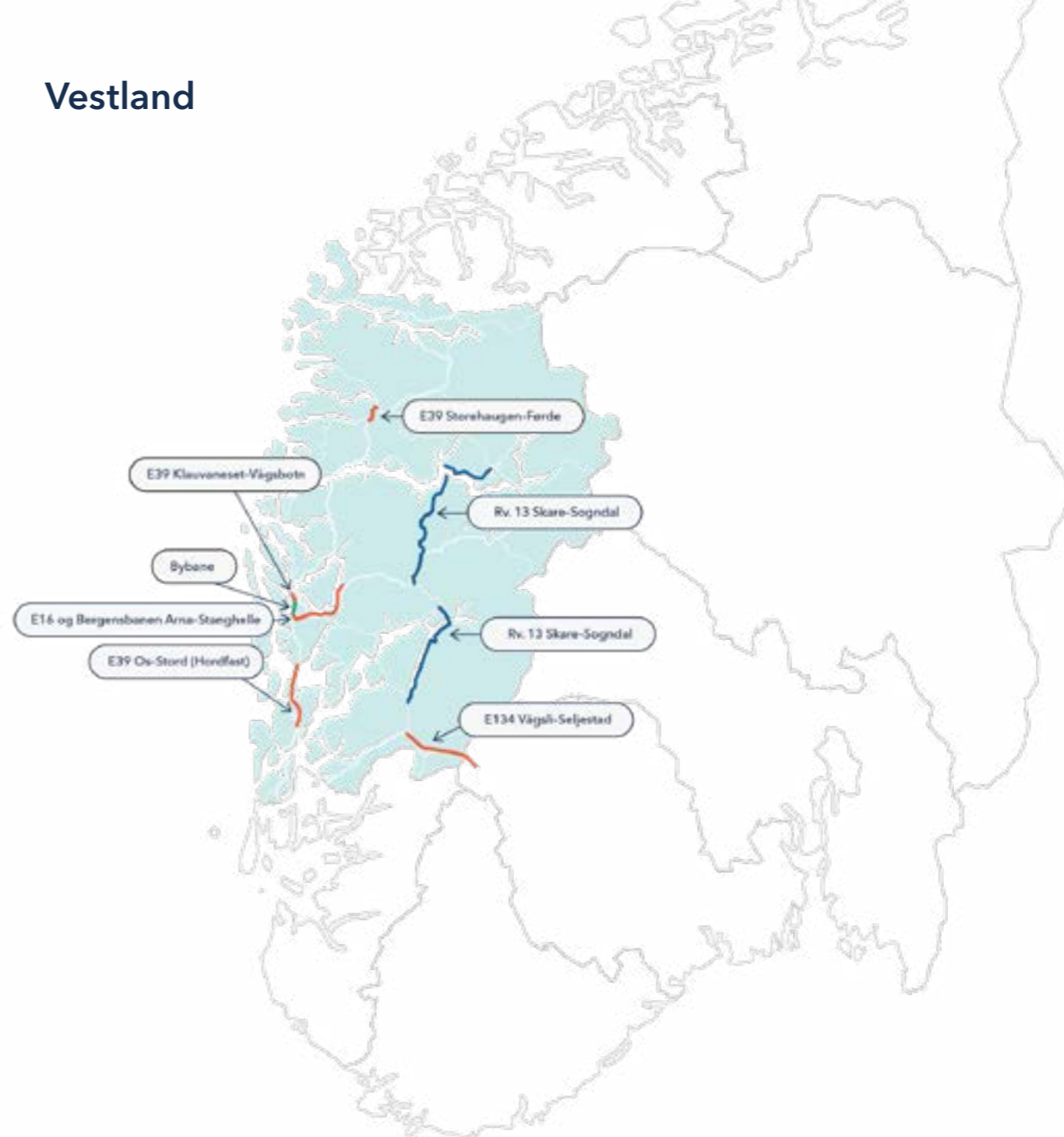
ca. 30 000). Det er stort behov for utbedring for å bedre trafikkflyten og sikkerheten på den ulykkesutsatte veien, som må prioriteres med planmidler.

Den viktigste transportkorridoren fra Indre og Søre Sunnmøre mot Østlandet og Europa er riksvei 15 Stryn-Otta. Mange store bedrifter har dette som sin viktigste ferdselsåre, blant andre verdens største lakseslakteri på Eggesbønes i Herøy. Det er også en betydelig mengde turisttrafikk i sommerhalvåret. Strekningen har smale, brannfarlige tunneler uten nødnett, slukkevann og havarinisjer og oppfyller ikke dagens krav til sikkerhet. Det forslåtte alternativet B1 med arm til Geiranger vil gi en sikker helårsvei mot Østlandet og sikrer viktig beredskap og evakuering ved ras fra Åkerneset og påfølgende tsunami. Det er viktig for næringslivet at prosjektet får tildelt planmidler med tanke på byggestart i siste seksårsperiode i NTP.





Vestland



— Veiprosjekter
 — Nye Veier sine prosjekt
 — Bybane

Viktige prosjekter
Fellesprosjektet Arna-Stanghelle
E39 Stord-Os (Hordfast)
E134 Haukelifjell (Vågsli-Seljestad)
E39 Storehaugen-Førde
Bybanen til Åsane
E39 Klauvaneset-Vågsbotn

Viktige prosjekter i Nye Veiers portefølje
Rv. 13 Skare-Sogndal

Innledende omtale

Bedriftene i Vestland eksporterer for om lag 215 milliarder kroner, ekskludert olje og gass, til Europa og hele verden. Derfor er Vestland fylke en viktig motor for hele Vestlandet, men også hele landet. Bedriftene i Vestland er fremoverlente og tar nye markeder i en krevende internasjonal konkurransesituasjon, og gir Norge store inntekter som bidrar til å opprettholde velferdsstaten. Olje- og gasssektoren, med tilhørende leverandørindustri, i tillegg til havbruk, fiske og metallindustri er fylkets største bransjer. Regionen er dessuten en betydelig leverandør av kraft. I tillegg har vi en sterk bank- og finansnæring med Bergen som tyngdepunkt.

Verdiskapingen som skjer i Vestland, er avgjørende 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. NHO mener 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 tabellen mener NHO at det bør prioriteres strekningsvise utbedringsprosjekter langs E39 knyttet til skredsikring og etablering av en sammenhengende gul midtstripe langs Europaveien.

Vi forutsetter at Stad skipstunnel følger fremdriftsplan med byggestart 2024, slik Stortinget har vedtatt.

Fellesprosjektet Arna-Stanghelle er Norges største tunnelprosjekt og et viktig skredsikringsprosjekt. Strekingen mellom Arna og Voss, som er en viktig del av hovedfartsåren mellom vest og øst, er i dag en svært utdatert og farlig transportåre både på vei og bane. I dag er standarden svært dårlig, og det går ofte ras som er til fare for liv og helse.

Det er et stort behov for å løfte standarden på jernbanestrekningen her, som er en avgjørende del av Bergensbanen. Opprustning av togstrekningen mellom Arna og Stanghelle og bygging av Ringeriksbanen vil gjøre Bergenbanen til et attraktivt alternativ for å få flere reisende og mer gods over på tog. Dette vil være med på å styrke næringslivet og utvikle arbeidsplasser i Vestland.

E39 Stord-Os (Hordfast) er et av landets viktigste samferdselsprosjekter. Det vil knytte sammen én million mennesker og etablere flere felles bo- og arbeidssteder langs kysten på Vestlandet. Prosjektet har svært høy samfunnsnytte, og er derfor blant de høyest prioriterte prosjektene til Statens vegvesen. Reisetiden mellom Bergen og Stavanger vil reduseres betraktelig med ferdigstilling av Rogfast (under bygging) og Hordfast, fra 4 timer og 45 minutter til om lag 2 timer og 30 minutter. For næringslivet vil det bety store besparelser å bygge sammen kysten og to av Norges største byer med gode samferdselsårer.

Ny Røldalstunnel er første del av E134 Vågsli-Seljestad. Prosjektet er et av de høyest prioriterte av Statens vegvesen i deres porteføljeforslag. Veiprojektet vil gi 11 kilometer kortere kjørelengde og føre til 1000 færre høydemeter for trafikken som passerer. En ny vei på E134 Haukelifjell vil føre til betydelig reduksjon i stenging og kolonnekjøring på en vei som er avgjørende for næringslivet som frakter varer mellom øst og vest.

E39 Storehaugen-Førde i Sunnfjord kommune vil korte ned reisetiden for næringslivet med 10-15 minutter. Det vil både bedre trafiksikkerheten og redusere transportkostnadene. Gjennomgangstrafikken vil forsvinne ut av Førde sentrum. Det vil også bedre situasjonen for tungtrafikken betraktelig ved å unngå utfordringene med den svingete og bratte Hallbrendslia.

Bybanen er ryggraden i kollektivsystemet i Bergen. Den har vært en viktig driver for byutvikling siden etableringen av første byggetrinn til Nesttun. Bybanen har bidratt til å redusere biltrafikken og klimautslippene, samtidig som den har ført til fortetting og transformasjon av byen.

Sammen med Bybanen til Åsane skal E39 Fløyfjellstunnelen forlenges, og det skal bygges hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane. I dag er Fløyfjellstunnelen stengt over hundre ganger i året. Bybaneprojektet og en forlenget Fløyfjellstunnel vil føre til et langt mer robust transportsystem. Det vil også frigjøre områder til mer handel og næringsliv.

E39 Klauvaneset-Vågsbotn er en 5,3 kilometer lang firefeltstunnel fra Vågsbotn i Åsane til Nordhordlandsbrua. Dagens trasé er svært trafikkert med en årsgjenntrafikk på over 20 000. Strekingen er ulykkesutsatt og har mange avkjørsler. Ny tunnel vil føre til kortere reisetid og trygghet for både kjørende og medtrafikanter. I dag er det også et

rekkefølgekrav som gjør at områder i Åsane nord ikke kan bebygges før E39 er utbedret.

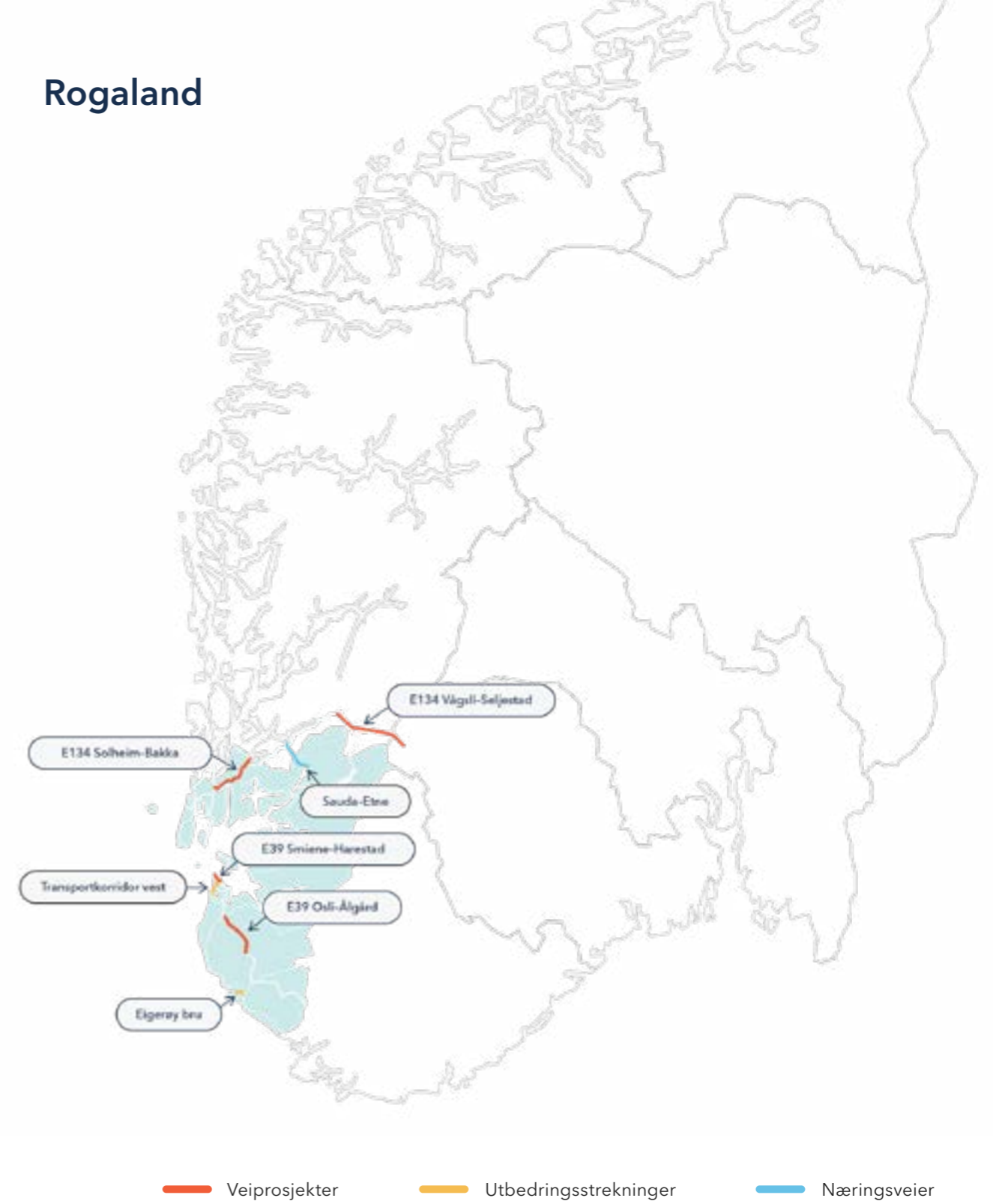
Andre periode

Vestland er et stort og langstrakt fylke og er derfor avhengig av flere korridorer for å dekke alle regionene 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



Viktige prosjekter
E39 Osli-Ålgård
E134 Haukelifjell (Vågslid-Seljestad)
E134 Bakka-Solheim
E39 Smiene-Harestad
Rv. 509 transportkorridor vest

Innledende omtale

Alle kommunene i Rogaland eksporterer. Rogaland er det eneste fylket der dette er tilfellet (ifølge Menon). Bedriftene i Rogaland har alltid hatt blikket vendt utover for å finne markeder for sine produkter. Hvis man ønsker å styrke verdiskapningen for bedriftene i Rogaland, er det en forutsetning at man har infrastruktur som bidrar til å gjøre bedriftene konkurransedyktige. I dag er manglende infrastruktur en begrensning for bedriftene både i form av økte transportkostnader og lite tilfredsstillende leveringsikkerhet. Manglene i infrastrukturen fører også til unødvendig høye klimautslipp fra transportsektoren, noe som kunne vært unngått ved å realisere prosjekter som reduserer både kø og store høydeforskjeller.

Prioriteringen av prosjekter er gjort med tanke på å sikre gode forbindelser med andre regioner ved å styrke hovedfartsårene i aksene nord-sør og vest-øst for både gods og mennesker.

E39 er hovedfartsåren gjennom Rogaland fylke. I følge Godsundersøkelsen på Vestlandet blir majoriteten av alt gods som skal til hele Vestlandet, fraktet på E39. Strekingen med mest godstrafikk er Stavanger-Kristiansand. Det er også denne delen av E39 mellom Oslo og Stavanger som har dårligst veistandard. Vi ønsker at hele strekingen skal prioriteres, men det er kun Ålgård-Hove og Smiene-Harestad som ikke er i porteføljen til Nye Veier, og dermed prioriteres separat.

E134 er utpekt som den foretrukne korridoren mellom vest og øst. Ny Røldalstunnel er første del av E134 Vågsli-Seljestad. Prosjektet er et av de høyest prioriterte av Statens vegvesen i deres porteføljeforslag. Veiprojektet vil gi 11 kilometer kortere kjørelengde og føre til 1000 færre høydemeter for trafikken som passerer. For vogntog vil det spare om lag 40 liter drivstoff hver vei. En ny vei på E134 Haukelifjell vil føre til betydelig reduksjon i stenging og kolonnekjøring på en vei som er avgjørende for næringslivet som frakter varer mellom øst og vest. Strekingen Bakka-Solheim har en veistandard som ikke tilfredsstillende dagens krav til trafiksikkerhet. Dette gjelder både veibredde og kurvatur. Det har dessverre vært flere alvorlige ulykker på strekingen, og en utbedring vil bidra til at vi kommer nærmere å oppnå visjonen om null trafikkdrepte.

Transportkorridor Vest er en del av Bymiljøpakken og knytter regionens største havn sammen med de store hovedfartsårene i regionen. Det er lite av godset som skal til selve havnen.

Det er derfor viktig at det legges til rette for at havnen kan utvikles videre fra et logistikkpunkt til et logistikk-knutepunkt som hele næringslivet i regionen har nytte av. Senker man terskelen for å transportere godset til en havn, vil dette også kunne bidra til at man lykkes bedre i å flytte mer gods fra vei til sjø.

Eigerøy bru er underdimensjonert i forhold til behovet som bedriftene i Egersund har. Dette begrenser næringsutviklingen i regionen. En ny bru vil føre til at man kan videreutvikle de største arbeidsplassene i regionen.

Næringsveier i regionen (fylkesveier)

Sauda-Etne er en tunnelforbindelse mellom det største befolkningssenteret i Ryfylke og E134 / Etne og Ølen. Forbindelsen er beskrevet i Ryfylkepakken og er det siste prosjektet i denne pakken som ikke er påbegynt. En utbygging av prosjektet vil kunne bidra til at bo- og arbeidsmarkedet på begge sider av forbindelsen har forutsetninger for å vokse. Det er planer om store prosjekter i Sauda – både ammoniakfabrikk, landbasert fiskeoppdrett og investeringene som Eramet bidrar med for en mer bærekraftig produksjon av mangan.

Utbedringsprosjekter

Riksvei 13 i Rogaland har varierende veistandard, og deler av veien er meget rasutsatt. Det er prosjektert noen rassikringsprosjekter, men man bør se hele strekingen under ett og utbedre standarden for hele strekingen.

Riksvei 426 Eigerøy bru er underdimensjonert i forhold til transportbehovet som bedriftene i Egersund har. Dette begrenser næringsutviklingen i regionen. En ny tofelts bru som er tilstrekkelig dimensjonert for tungtransport, vil føre til at man kan videreutvikle de største arbeidsplassene i regionen. Riksvei 426 er en stamvei mellom E39 og terminalen Kaupanes på sørlige del av Eigerøya, som har status som en stamnetthavn.

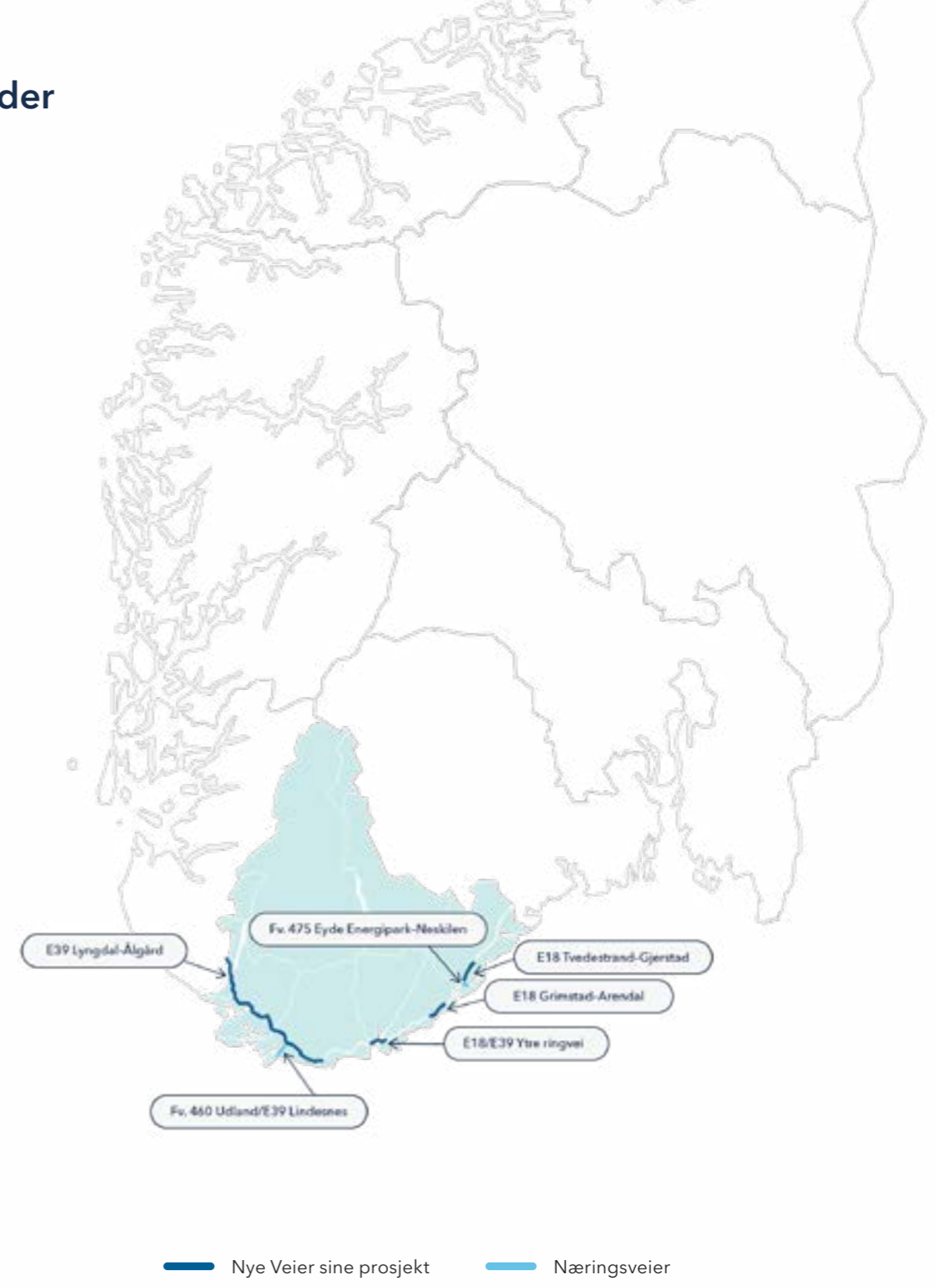
Andre periode

Hovedfartsårene bør prioriteres i videre planlegging for utbygging. For Rogaland er det viktig at man prioriterer E39 på strekingene både nord og sør for Boknafjorden. Man ønsker også å fortsette utbyggingen mellom vest og øst ved å realisere tunnelen mellom Røldal og Vågsli.





Agder



Viktige prosjekter i Nye Veiers portefølje
E18 Tvedestrand-Bamble
E18 Arendal-Grimstad
E18/E39 Ytre ringvei
E39 Lyngdal-Ålgård

Innledende omtale

Agder er en landsdel med stort potensial for å skape grønn industrivekst i de kommende årene. Store satsinger innenfor blant annet havvind og batteri vil trolig innebære betydelig tilflytting og samtidig øke behovet for å skape et større bo- og arbeidsmarked langs store deler av kyststripen. Utbygging av fremtidsrettet infrastruktur er et viktig premiss for å lykkes med den grønne industrisatsingen.

Det har vært god fremdrift i utbygging av regional infrastruktur i Agder i løpet av de ti siste årene. Utbyggingen av et moderne, trafiksikkert veinett fra øst til vest langs kysten i fylket har allerede gitt svært god effekt i form av et større og mer dynamisk bo- og arbeidsmarked – i tillegg til at trafiksikkerheten har blitt vesentlig styrket.

Parallelt med dette har også utbyggingen av riksvei 9 fra Kristiansand og oppover i Setesdal kommet stadig nærmere

realiseringen av visjonen om gul stripe til Hovden. Slik det ser ut nå, vil riksvei 9 være oppgradert til denne standarden innen neste NTP-periode. I neste omgang må man her se på videreføringen av riksvei 9 fra Hovden til Haukelifjell. Når E134-utbyggingen gjennomføres, vil det også bety økt trafikkbelastning for riksvei 9. Særlig eksportrettet godstransport vil i mange tilfeller ha stor nytte av å kunne benytte riksvei 9, men dagens veistandard mellom Hovden og Haukelifjell tillater ikke vekst i tungtrafikken. Utviklingen av denne strekningen må altså sees i sammenheng med E134-utbyggingen.

De store veiprojektene som gjenstår i Agder, er i all hovedsak en del av Nye Veiers portefølje. NHO mener at Nye Veier-modellen har vist seg å være en effektiv og god måte for å utvikle sammenhengende utbygginger som gir høy samfunnsnytte. Det er derfor viktig at Nye Veier har

rammebetingelser som setter selskapet i stand til å oppfylle sitt overordnede oppdrag.

E18 Tvedestrand-Bamble og E39 Lyngdal-Ålgård er begge strekninger som vil bli delt opp og bygd ut som mindre delstrekninger. I prioriteringen av hver enkelt delstrekning må samfunnsøkonomisk lønnsomhet, trafiksikkerhet og fremkommelighet tillegges avgjørende vekt.

Ytre ringvei er et prosjekt av særlig strategisk betydning i regionen. Dette prosjektet vil sikre tids- og miljøgevinster for gjennomgangstrafikken, i tillegg til at det også vil bidra til vesentlig avlastning for trengselsproblematikken gjennom Kristiansand sentrum. Ved å flytte gjennomgangstrafikken ut av bykjernen vil man altså oppnå betydelige gevinster også i et byutviklingsperspektiv.

Næringsveier i regionen (fylkesveier)

Utviklingen av ny, grønn industri i Agder innebærer også betydelig økt godstransport på enkelte strekninger som i dag er definert som fylkesveier. Ansvar for å bygge ut disse strekningene ligger i utgangspunktet hos fylkeskommunen. Men siden det her er snakk om betydelige investeringer som må gjøres i løpet av relativt kort tid, vil ikke fylkeskommunen ha økonomiske rammer til å kunne prioritere disse strekningene. Derfor er det behov for en ordning der man ser på muligheten for statlig medfinansiering av fylkesveistrekninger som er særlig viktige for regional verdiskaping og eksportrettet industri.

I Agder dreier dette seg først og fremst om følgende strekninger:

- Fv. 460 Udland/E39-Lindesnes
- Fv. 475 Eyde energipark-Arendal havn

Byvekstavtale for Kristiansand og bypakke for Arendal/Grimstad

Kristiansand har lenge stått på «ventelisten» over byer som ønsker en byvekstavtale med staten. Formålet er å legge til rette for et mer bærekraftig transporttilbud i Agders største vekstregion.

Våren 2023 ble alle lokale vedtak om en ny bompengepakke fattet. Dette betyr at rammeverket for lokal egenfinansiering av byvekst-prosjekter er på plass. Skal byvekstavtalene

som instrument bevare sin troverdighet og relevans som et effektivt verktøy for utvikling av mer fremtidsrettet mobilitet, må også staten medvirke til utvikling og finansiering av nye tilbud. Derfor er det viktig at en byvekstavtale for Kristiansand fremforhandles raskt.

Arendal/Grimstad-området er blant byene som har fått et særlig statlig tilskudd for å fremme økt bruk av gang, sykkel og kollektivtrafikk. Det er ventet en særlig stor vekst i denne regionen i kommende NTP-periode. Det vil raskt bety store utfordringer for lokal infrastruktur. For å hindre en utvikling der økende biltrafikk fører til køer, økt forurensning og betydelige tidskostnader for næringslivet i regionen, bør området prioriteres for en avtale med staten som sikrer økt tempo i utbygging av kollektivtrafikk, samt tiltak som stimulerer til økt bruk av gange og sykkel i tettstedene.





Vestfold og Telemark



Viktige prosjekter
E134 Haukelifjell (Vågsli-Seljestad)
InterCity Stokke-Sandefjord
E134 Saggrenda-Elgsjø

Innledende omtale

Regionen har en viktig posisjon innen eksportrettede verdikjeder som karbonfangst- og lagring, batterier, hydrogen, helse og opplevelsesbasert reiseliv. Disse er avhengige av riktig og tilstrekkelig kompetanse, som igjen er avhengig av at folk og gods kan forflyttes på effektiv og bærekraftig måte. Det er behov for fremtidsrettet infrastruktur med gode veier og bane som muliggjør frakt av varer på en trygg og effektiv måte. Tunge vogntog med varer fraktes på tvers av regioner og krever vintersikre veier. Dette gir grunnlag for nye investeringer og prosjekter som skaper arbeidsplasser og vekst i regionen.

NHO Vestfold og Telemark har prioritert E134 som kritisk viktig for bedriftene i vår region.

E134 er en viktig nasjonal transportkorridor som binder øst og vest sammen. Ny Røldalstunnel er trinn 1 i utbyggingen Vågsli-Seljestad. 22 prosent av all trafikken på denne strekningen er næringstransport, det vil si tunge vogntog med varer som skal fraktes på tvers av regioner.

Utbyggingen av strekningen Stokke-Sandefjord er nødvendig for å få realisert to tog i timen også sør for Tønsberg og redusere reisetiden mellom Oslo og Skien. Strekningen starter i Stokke og går på vestsiden av Torp Sandefjord lufthavn. Bane NOR planlegger en ny stasjon nær terminalen på lufthavnen. Strekningen er svært viktig for

- å sikre tilgang på kompetanse til regionen og for å bygge en felles bo- og arbeidsregion
- å fremme bærekraftige transportløsninger
- persontransport, godstransport og videreutvikling av industri i det grønne skiftet

Byvekstavtaler

Det er positivt at transportvirksomhetene foreslår å fortsette ordningene for Grenland og vestfoldbyene. Forpliktende samarbeid og spleiselag er en god måte å løse utfordringer på i en tid med mindre ressurser. Det vil bidra til en fremtidsrettet byutvikling og til at klimamål kan nås. Byområdet Grenland må komme i posisjon til å forhandle om byvekstavtale fra 2025 med midler på minimum tilsvarende nivå som i gjeldende NTP. Staten må i samarbeid med kommunene og fylkeskommunen prioritere tiltak for fremkommelighet for næringstrafikken og optimalisering av det overordnede transportnettet i Bypakke Grenland fase. Det må legges til rette for videre utvikling av rv. 36 på lengre sikt. Tilskuddsordningen til de mindre byområdene bes økes. Midlene som er foreslått, er relativt begrenset sett opp mot behovet og potensialet i ordningen.

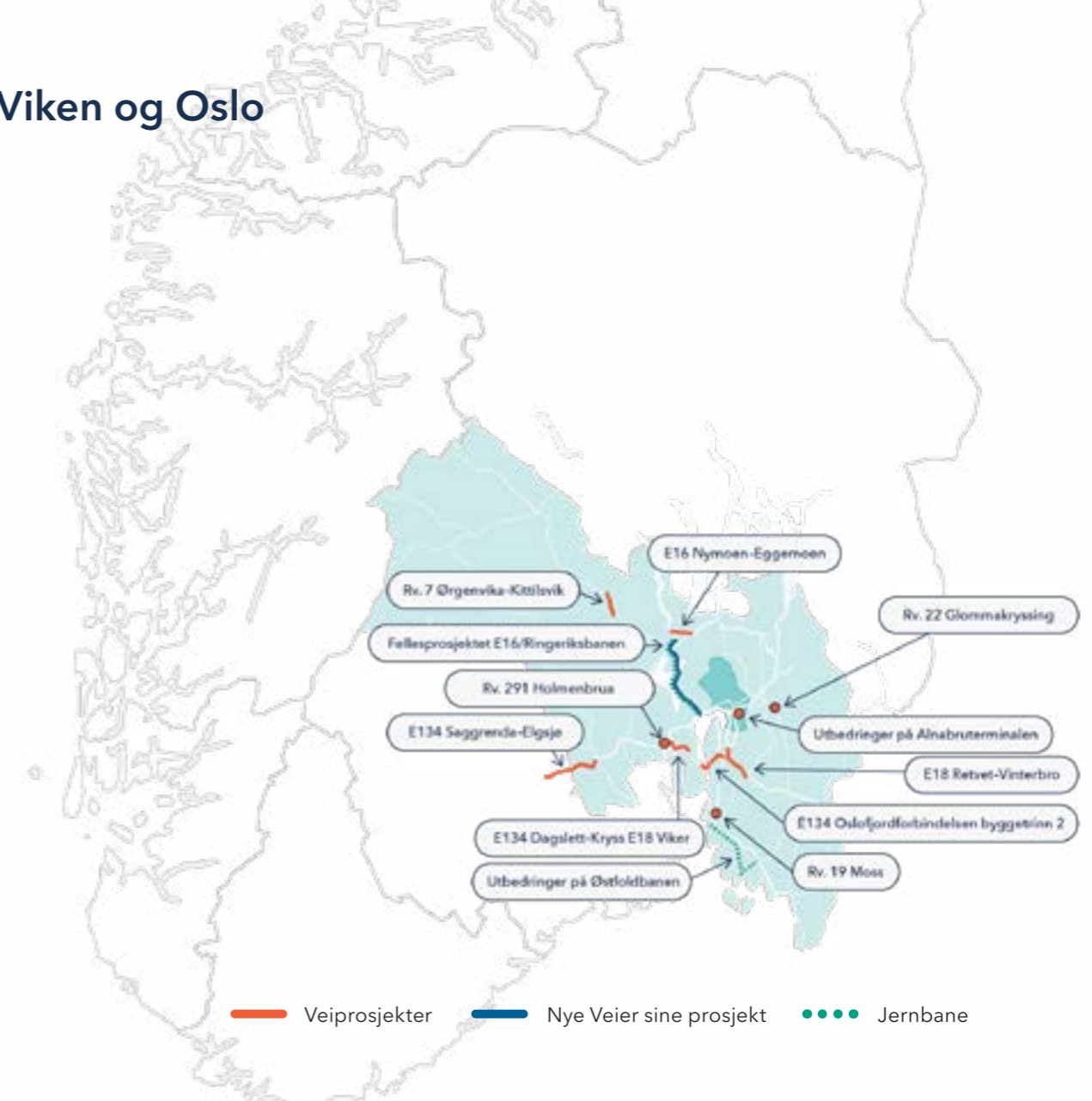
Andre prosjekter

- Godstransport på bane. Det er viktig å få på plass en terminal for tømmertransport i Midt-Telemark. Næringen selv ønsker å utvikle en tømmerterminal på Sunde (Nordagutu). Dette er et av de få samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene på bane i hele Norge.
- Det er behov for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet og heve veistandarden på fylkesveiene, iht. fylkesveistrategien.
- Knutepunktet Torp Sandefjord lufthavn bør realiseres.





Viken og Oslo



— Veiprosjekter — Nye Veier sine prosjekt ●●● Jernbane

Viktige prosjekter
InterCity, to tog i timen på strekningen Sarpsborg–Oslo
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2
Rv. 22 bru over Glomma i Lillestrøm
Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik
E16 Nymoan-Eggemoen
E18 Retvet-Vinterbro
Rv. 291 Holmenbrua
E134 Dagslett-kryss E18 Vikar
E134 Saggrenda-Elgsjø
Utbedringer på Alnabruterminalen
Rv. 19 Moss

Viktige prosjekter i Nye Veiers portefølje
Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen

Innledende omtale

Viktige samferdselsprosjekter i regionen er igangsatt, men det er fortsatt store flaskehalsar å løse. For bedriftene i Viken og Oslo er tilgang på effektive samferdselsløsninger, det være seg vei, jernbane eller andre kollektivprosjekter, avgjørende for konkurransekraften. Tilgangen på riktig kompetanse og arbeidskraft påvirkes også av kollektivtilbud, samferdselsløsninger og effektive transportkorridorer. I Oslo- og Viken-regionen er det høy grad av intern pendling, og dette er derfor en ekstra avgjørende faktor for å sikre verdiskaping og konkurranse i alle deler av regionen.

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

NHO Viken Oslo mener at det er behov for samferdselsløsninger som binder Viken og Oslo sammen. Bedriftene trenger infrastruktur som sikrer effektiv fremkommelighet for varer som skal til markedene. Videre må vi knytte bo- og arbeidsmarkedsregionene tettere sammen, 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.

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. Prosjektet er en del av Nye Veiers portefølje, og selskapet må sikres tilstrekkelige økonomiske rammer til å kunne realisere dette prosjektet.

For reisende på Østfoldbanen er det presserende å få på plass tiltak som gir økt frekvens, forutsigbarhet og punktlighet på Østfoldbanen, og bidrar til to tog i timen på strekningen Sarpsborg–Oslo. Hvordan dette kan realiseres, må planlegges og igangsettes i løpet av første periode i NTP 2025–2036.

E134 er en viktig transportkorridor fra øst til vest for næringslivet. Det er nødvendig at tunnelene tilfredsstillende gjeldende regler og krav. I vår region er prosjektene E 134

Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2, E134 Dagslett-kryss E18 Viken og E134 Saggrenda-Elgsjø viktig å igangsette. På riksvei 22 vil bru over Glomma i Lillestrøm gi bedre fremkommelighet for kollektiv- og næringstrafikk langs riksvei 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm. Riksvei 22 er en viktig regional transportåre nordøst for Oslo og betjener både lokal- og fjerntrafikk. En ny bru og utbedret strekning vil tilrettelegge for god tettstedsutvikling, og det er planlagt sammenhengende gang- og sykkelvei langs hele strekningen.

I tillegg til disse konkrete prosjektene er det nødvendig å komme videre i prosessen med å utrede Ring 4-prosjektet som en fremtidig løsning på å lede trafikk utenom Oslo. Dette bør gjøres i første periode av NTP 2025–2036, og det må settes av planleggingsmidler til det.

Andre periode

Når det gjelder andre seksårsperiode, mener NHO Viken Oslo at utbedring av flere korridorer må prioriteres. Det er nødvendig å videreføre arbeidet med E18 vestkorridoren. Dagens situasjon i korridoren medfører store tids- og transportkostnader for godstransporten. Prosjektet er viktig for bedriftene i regionen, i tillegg til at det vil forbedre situasjonen for næringstransporten som bruker veien. Det er viktig at korridoren utbedres videre fra Ramstadsletta når prosjektet i inneværende NTP er ferdigstilt.

Videre vil det være avgjørende å fortsette tilbudsforbedring på InterCity Østfoldbanen. InterCity-utbyggingen vil bidra til å binde Østlandet sammen til ett stort arbeidsmarked. Prosjektet vil forbedre frekvensen og reisetiden for togreiser mellom byene i Østfold og mellom Østfold og Oslo. Det vil gjøre det attraktivt for flere å reise med tog.

Tiltak som gir to tog i timen på strekningen Kongsberg–Oslo, må prioriteres. Dette vil bidra til reduserte tids- og reisekostnader for ansatte i Kongsbergindustrien og tilreisende. Det vil også styrke forutsigbarheten i tilbudet, noe som gjør at flere vil benytte seg av det.

En utbedring av riksvei 4 Oslo–Gjelleråsen er viktig for mange bedrifter som er avhengige av strekningen, spesielt bedriftene på Gjelleråsen. En utbedring av

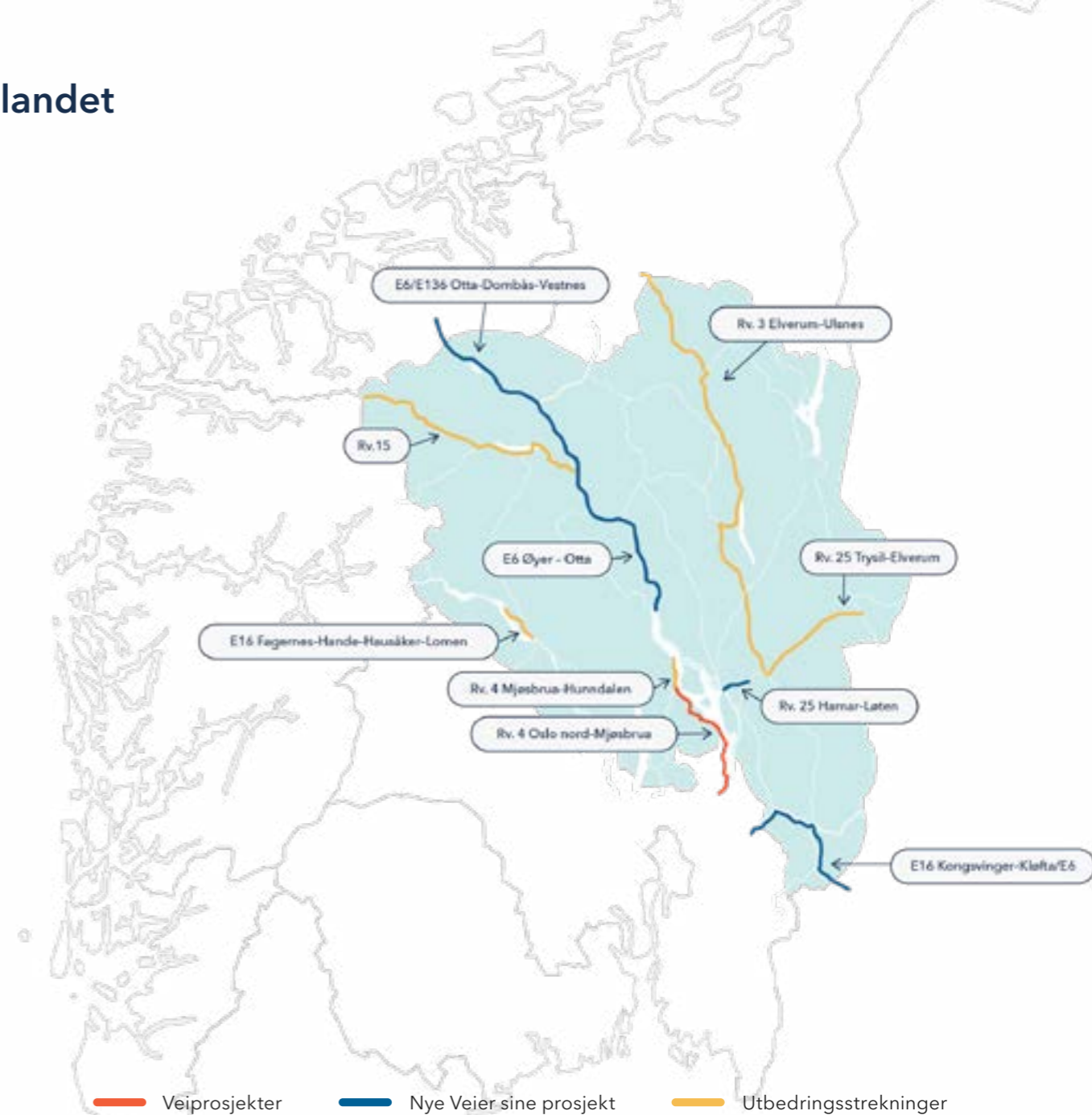
strekningen vil redusere transportkostnadene deres og bedre fremkommeligheten.

Videre utbedring av riksvei 7 og riksvei 52 må prioriteres. Utbedring av øst-vest-forbindelsen riksvei 52 vil bedre fremkommeligheten for godstransporten. Utbedringer langs riksvei 7 er viktig for den store reiselivsnæringen i regionen.





Innlandet



Viktige prosjekter
Rv. 4 Mjøsbrua-Oslo, prosjekt rv. 4 Roa-Grua
InterCity, to tog i timen til Lillehammer
E16 Fagernes-Hande
Den internasjonale godspakken, effektpakker for næring og redundans
Utbedring av Kongsvingerbanen, effektpakke Oslo-Narvik
Utbedring av Gjøvikbanen, godsterminal Eina
Godspakken, tilsving Hamar
Godspakken, tilsving Elverum

Viktige prosjekter i Nye Veiers portefølje
Rv. 4 Mjøsbrua-Hunndalen
E6 Moelv-Roterud
E16 Kongsvinger-Kløfta/E6
E6 Øyer-Otta
Rv. 25 Hamar-Løten
E6/E136 Otta-Dombås-Vestnes, utbedringsstrekninger

Innledende omtale

Innlandet er som et gigantisk knutepunkt. All trafikk nord-sør og øst-vest går gjennom regionen. Innlandet er landets største veifylke og det eneste fylket som ikke har egne havner. Veiene er vårt hav. Med unntak av treindustrien har ikke Innlandets bedrifter muligheten til å bruke jernbanen til godstransport direkte fra egen eiendom. Varene må sendes via Alnabru. Derfor er veien ekstremt viktig for Innlandet fylke. De strategiske aksene er:

- Rv. 4, Norges viktigste industrivei til markedene
- E6, Norges hovedakse nord-sør
- E16, den vintersikre veien mellom Østlandet og Vestlandet
- InterCity, to tog i timen til Lillehammer, ryggraden i transporttilbudet
- Den internasjonale godskorridoren, sikrer viktige næringer og tar ned redundans

Norges viktigste industrivei, riksvei 4 Gjøvik-Oslo, er helt avhengig av trafiksikkerhet, trafikkantnytte og fremkommelighet. Og hele strekningen Mjøsbrua-Oslo må bygges ut etter en helhetlig plan.

E16 Fagernes-Hande er en viktig strekning for transport av gods og personer mellom landets to største byer og er øst-vest-forbindelsen med best vinterregularitet (Filefjell). Prosjektet skal løse fremkommelighets- og miljøutfordringer gjennom Fagernes sentrum.

InterCity er ryggraden i transporttilbudet. Dovrebanen/ trinn 1 i effektpakken handler om flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Lillehammer). Det innebærer dobbeltspor fra Åkersvika helt inn til Hamar stasjon for å unngå en unødvendig flaskehals, oppgradering av stasjonsområdet samt planlagte kryssingsspor i Ringsaker.

Tiltak på Kongsvingerbanen er som del av kombigodsstrekningen Oslo-Narvik svært viktig for internasjonal, nasjonal og lokal gods- og persontransport generelt, ikke kun for nevnte godsstrekning. Planlagte tiltak for å bedre kapasiteten må gjennomføres så fort som mulig.

Det er stort behov for en ny effektpakke for gods på bane: «Marked og redundans», for effektiv flyt av gods i de lengre korridorene. Dette kan oppnås ved bruk av flere

banestrekninger og koblinger mellom disse, samt flere effektive terminaler langs korridorene. Dette er spesielt viktig med tanke på eksport og avlastning av Oslo-området.

Utbedringsprosjekter

Strekningsvise utbedringer av eksisterende vei er meget fornuftig bruk av penger. Anbefalte prosjekter i prioritert rekkefølge:

- Rv. 3 Elverum-Ulsberg
- E16 Hausåker-Lomen
- Rv. 15 Otta-Dønfoss-Stryn
- Rv. 2 Roverud-Kongsvinger
- Rv. 25 Elverum-Trysil

Prioriterte næringsveier i regionen (fylkesveier)

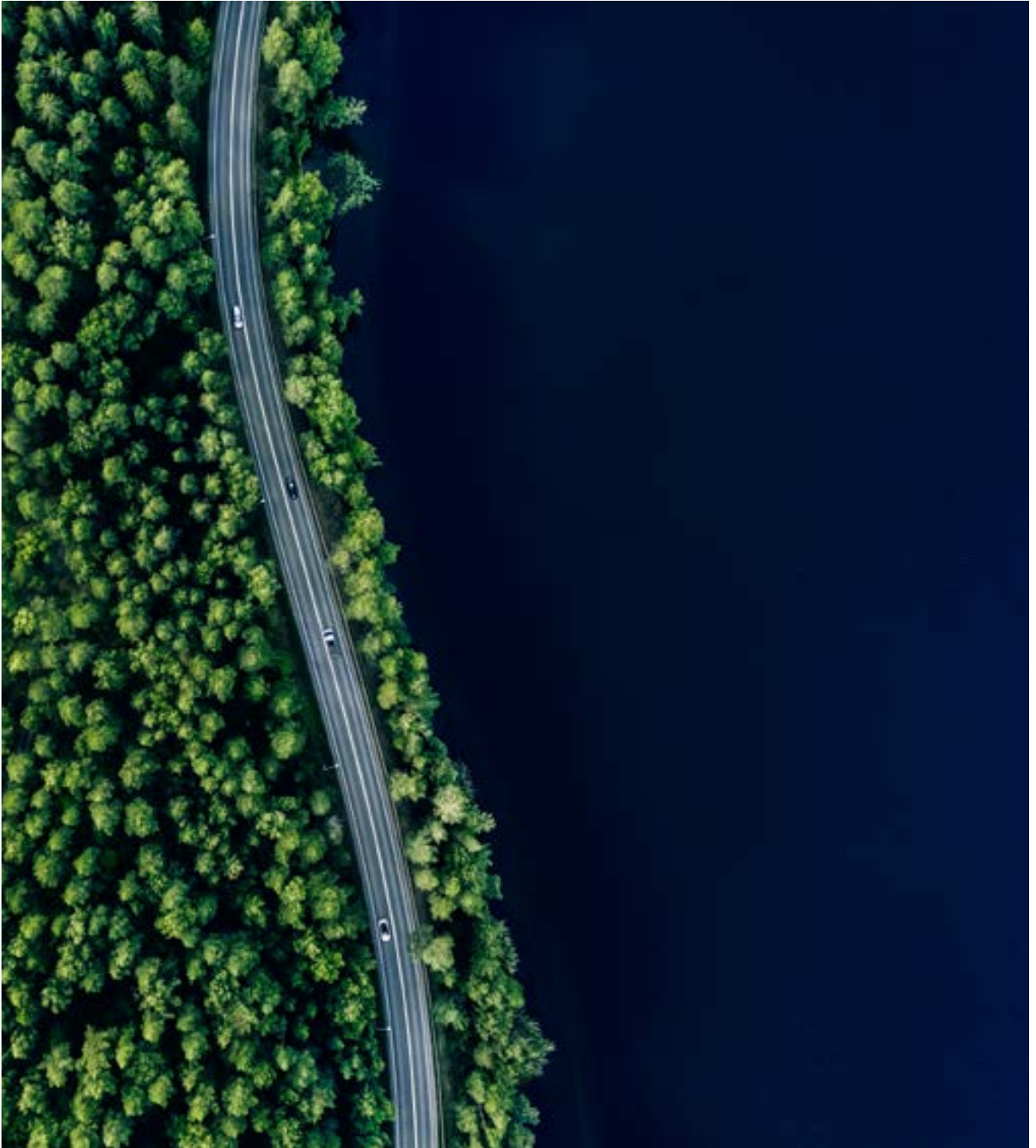
Innlandet Fylkeskommune eier 6800 kilometer med fylkesveier. Til sammenligning eier Staten 10 500 kilometer med riks- og europaveier. Innlandet har 65 prosent av statens veilengder. Etterslepet på fylkesveiene er stort både i Innlandet og i andre fylker. INTP må det tydeliggjøres at staten skal bidra til å redusere etterslepet.

Våre tre viktigste næringsveier:

- Fv. 24 Stange
- Fv. 33 Skreia
- Fv. 30 Østerdalen (beredskapsveien)







| Les mer på nho.no