

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato: 22.06.2016
Vår referanse: 273-39267

Etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029. NHOs høringsuttalelse

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) viser til etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) som ble lansert 29. februar 2016, med høringsfrist 1. juli 2016.

Vi vil i det følgende kommentere grunnlagsdokumentet og komme med konkrete forslag til endringer som vi håper departementet vil ta med seg i det videre arbeidet med stortingsmeldingen. Utgangspunktet for vår uttalelse bygger på næringslivets omforente politikkdokument *Samferdselspolitikken mot 2030*, som er NHOs innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029.

NHO mener at etatenes grunnlagsdokument gir en god beskrivelse av hvilke behov samferdselssektoren står overfor. For næringslivet er samferdsel en viktig rammebetingelse og tilstanden for norsk samferdsel er dramatisk etter lang tids forsømmelse, stort vedlikeholdsetterslep og behov for store nyinvesteringer.

NHO har tatt utgangspunkt i transportetatens beregninger på at det er et investeringsbehov på 1500 milliarder kroner frem mot 2050 innenfor samferdselssektoren. Norge står ovenfor en rekke utfordring bl.a. en eldrebølge. Etter vår vurdering er handlingsrommet for å en kraftig satsing på samferdsel er nå. Dersom vi ikke tar oss råd til en slik satsing nå, er vi usikre på om vi vil få muligheten til dette senere. Dette er noe av bakgrunnen for at vi mener den største delen av investeringsbehovet må prioriteres i kommende NTP. NHO foreslår at investeringsrammen må økes utover høy ramme, til 780 milliarder kroner (inkl. bompenger). Men det betinger at vi prioriterer de riktige prosjektene, at vi bygger effektivt og ikke minst sørge for raskere og mer effektiv planlegging.

Befolkningsøkningen vil få innvirkning på hele samfunnet. By og byområder vil merke dette spesielt. Uten en kraftig satsing på kollektivtransport i byene, vil transportsystemet bryte sammen. Skjer dette vil det påvirke transportsystemene i hele landet. Det betyr at det må skje en kraftig satsing på investeringer kollektivtransportinfrastruktur, samtidig må et sikres tilstrekkelig med midler til drift. Bymiljøavtalene må videreutvikles slik at man flere steder for en tetter kobling mellom areal- og transportplanlegging, der det skjer en fortetting rundt kollektivknutepunkt.

Befolkningsøkning vil også bety økt etterspørsel etter varer og tjenester. Økt godstransport må i fremtiden skje effektivt og miljøvennlig. Det betyr at man må legge til rette for å jernbanen blir mer pålitelig og forutsigbar. I tillegg må man legge til rette for at det godset som fraktes på sjø og

vei skjer på en klimavennlig måte. Her vil vårt forslag til et Co2 fond kunne bidra til en raskere utskifting av kjøretøyparken i en mer miljøvennlig retning.

I vårt hørings svar legger vi vekt på følgende:

- Investeringsrammen må økes utover høy ramme, til 780 milliarder kroner (inkl. bompenger)
- Positivt med fjerning av vedlikeholdsetterslepet
- Styrke godstransporten på jernbane
- Kollektivtransporten må styrkes gjennom økte investeringer og midler til drift
- Bymiljøavtalene må styrkes, med tetter kobling mellom areal og transportplanlegging
- Planleggingstiden må reduseres ned mot 5 år med nye grep
- Legge til rette for utvikling av et velfungerende leverandørmarked
- Økt bruk av totalentrepriser der dette er egnet
- Fremtidig lufthavnstruktur må ses i sammenheng med utvikling av annen type samferdselsinfrastruktur
- Et Co2 fond kan bidra til raskere utskifting av kjøretøyparken
- Prioriteringer i en del av sektoren må få konsekvenser for andre deler av sektoren, f.eks. må bedre vei og jernbaneinfrastruktur få innvirkning på fremtidig flyplass-struktur og lokalisering av offentlige institusjoner

Overstående kommentarer utdypes i vedlagte kommentar. Flere landsforeninger tilsluttet NHO vil i tillegg avgi egne høringsuttalelser med utgangspunkt i situasjonen for sine bransjer. NHOs regionskontorer har også gitt sine regionale innspill til fylkeskommunene.

Vennlig hilsen
Næringslivets Hovedorganisasjon
Område Næringspolitikk



Ingebjørg Harto
Direktør

Vedlegg

- NHOs merknader
- Samferdselspolitikken mot 2030 – NHOs innspill til Nasjonal transportplan 2018 – 2029

NHOs merknader til etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029

NTP skal skissere fremtidens samferdselsinfrastruktur. For NHO har følgende problemstillinger vært sentrale i kommentarene til stortingsmeldingen:

- Hvor mye midler skal man bruke?
- Hvor prioriterer vi disse midlene?
- Hvordan bruker vi midlene mest mulig effektivt?
- Hvordan sørge for at man har klare planer?

I *Samferdselspolitikken mot 2030* som følger vedlagt dette brevet har vi forsøkt å svare på disse problemstillingene. I tillegg vil vi kommentere de sentrale tilleggs dimensjoner som grunnlagsdokumentet omtaler, nemlig miljøutfordringen og mobilitetsutfordringen for persontransport og vareforsyning i byene.

Innledningsvis er det viktig å påpeke betydningen av at NTP vektlegger næringslivets transportbehov i de overordnede valg og prioriteringene som gjøres. Norske bedrifters avstandsure og transportkostnader er langt større enn våre handelspartnere og konkurrentland. Det er derfor særskilt viktig å prioritere samferdselsprosjekter som binder landet vårt sammen og knytter oss til resten av Europa, samt løser logistikkutfordringene i byregionene (både gods og personer).

NHO ønsker at NTP sikrer helhet og langsiktighet i de politiske målsetningen og valgene innenfor samferdselssektoren. Det fordrer at prioriteringer i en del av sektoren må få konsekvenser for andre deler. Utbygginger av bedre veiforbindelser som reduserer reisetid, bør f.eks. få konsekvenser for prioriteringer av fremtidig flyplass-struktur. Samtidig bør også forbedret infrastruktur få konsekvenser for hvilke prioriteringer som gjøres i andre deler av samfunnet som f.eks. sykehus, utdanningsinstitusjoner og statlige kontorer. Vi mener at grunnlagsdokumentet ikke i tilstrekkelig grad belyser disse problemstillingene.

1. Økonomiske rammer

Tilstanden for norsk samferdselssektor er dårlig etter lang tids forsømmelse, stort vedlikeholdsetterslep og behov for store nyinvesteringer. De siste årene er sektoren tilført betydelig med midler, noe som har ført til høyere aktivitet enn tidligere. Dette har vært helt nødvendig og vi mener det er viktig at denne satsingen videreføres og styrkes i kommende NTP. Mange av de tyngste investeringsprosjektene skal bygges i neste NTP-periode og det er derfor viktig at NTP frem mot 2030 sørger for et tilstrekkelig økonomisk handlingsrom.

Dårlig vedlikehold gir dårlig fremkommelighet og redusert trafikksikkerhet. Det er gledelig at man de senere årene har sett indikasjoner på at forfallet har sluttet å vokse og at man har begynt å redusere vedlikeholdsetterslepet innenfor vei og jernbane. Det er positivt at man i etatenes

grunnlagsdokument planlegger at vedlikeholdsetterslepet skal fjernes innen utgangen av planperioden. NHO mener det er viktig at denne ambisjonen videreføres i arbeidet med stortingsmeldingen.

Et transportnett for vei og jernbane som ikke blir bygget om til ønsket standard innen overskuelig fremtid, skaper store utfordringer for næringslivet. Det samlede investeringsbehovet i transportsektoren er beregnet til om lag 1500 milliarder kroner. Handlingsrommet for en kraftig økning i investeringer til samferdsel er nå. Eldrebølgen vil komme for fullt i 2020-2025 noe som gjør at andre viktige og prioriterte områder vil kunne føre til at nødvendige samferdselsinvesteringer fortrenses.

Vi mener det må være en målsetting at man tar de tyngst løftene i kommende NTP - periode. Dette vil etter vår vurdering kreve en investeringsramme til vei og jernbane på 780 milliarder kroner. Dette tallet inkluderer bompenger. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold, samt investeringer innen fylkenes og kommunenes ansvarsområder.

Transportetatene har fått ulike rammer å prioriterer etter. Vår oppfatning er at høyeste ramme må bli et minimum, da rommet for nye investeringer er svært lavt med lavere rammer. Høy ramme ligger litt under våre forslag til investeringsramme.

Norsk økonomi tåler økt satsing på samferdsel

Samferdselsinvesteringer virker på økonomien både ved at de på kort sikt utløser aktivitet i økonomien, og på lengre sikt ved økt velferd og at kostnadsnivået for norsk næringsliv reduseres og nyinvesteringer i fastlandsnæringslivet stimuleres. Behovet for samferdselsinvesteringer må også ses i lys av at vi er inne i en periode med den høyeste befolkningsvekst i vår moderne historie.

Norsk økonomi befinner seg nå i en stor omstillingsfase. Det er viktig at man da har gode rammebetingelser. Gitt fornuftige prioriteringer bør norsk økonomi ha gode muligheter for store samferdselsinvesteringer de nærmeste 5-10 årene. NHO understreker imidlertid at forutsetningen for en slik solid økning av budsjettene som vi foreslår, er at samferdselsutbyggingen skjer mer effektivt og at de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene prioriteres. Dette er særlig viktig for næringslivet siden de verdiene som skapes i næringsvirksomhet blir beskattet og investeres/spares i infrastruktur.

2. Grunnlag for våre prioriterte prosjekter

Samferdselsinvesteringer vil alltid måtte vurderes opp mot andre viktige formål og prioriteringer. For å rettferdiggjøre en kraftfull satsing på samferdsel må det stilles strenge krav til at de viktigste og mest samfunnsøkonomiske prosjektene prioriteres først. Våre prioriteringer i NTP tar utgangspunkt i følge fire områder vi mener er de viktigste:

Byområder/store by- og arbeidsmarkedsregioner

Mange av våre byregioner opplever i dag store voksesmerter som følge av en kraftig befolkningsvekst. For å møte denne utviklingen trengs det store investeringer i bl.a.

samferdselsinfrastruktur, boliger, skoler og næringsbygg. Derfor er det viktig at NTP prioriterer samferdselsprosjekter som realiserer effektive, vekstkraftige og omstillingsdyktige bo- og arbeidsmarkedsregioner. For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, må areal- og samferdselspolitikken samordnes i langt sterkere grad enn tidligere. Nasjonal transportplan bør i større grad derfor bli en nasjonal areal- og transportplan.

Utfordringen er at ansvaret for politikk og virkemidler ligger på ulike forvaltningsnivåer, der stat og fylke har hovedansvar for de fleste samferdselsvirkemidlene, mens arealpolitikken i hovedsak ivaretas av kommunene. Svaret på denne utfordringen er tettere og mer forpliktende samarbeid mellom stat, fylker og kommuner om hovedgrepene i areal- og transportpolitikken og forpliktende bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler. Avtalene må samtidig stille krav til arealbruk og volum på utbygging knyttet til bysentra, knutepunkter og kollektivakser.

Kollektivtransport

Uten utbygging av et effektivt kollektivsystem vil man kunne oppleve et sammenbrudd i transportsystemet. Vi vil prioritere prosjekter i byområder som sikrer en robust kollektivtransport. Å innfri nullvekstmålet for biltrafikken, samtidig som befolkningen vokser, innebærer at det må planlegges for en betydelig vekst i antall kollektivreiser. I tillegg til investeringer i kollektivinfrastruktur, er det også viktig å sørge for å få på plass tilstrekkelig med midler til drift av kollektivtransporten.

Knutepunkt for godstransport

Det er et mål om å overføre mer gods fra vei til sjø og bane. For å lykkes med dette må man legge til rette for effektiv godstransport og utvikle knutepunkter som letter overføring av gods mellom transportmidlene. Vi vil prioritere prosjekter som sikrer utbygging av nye, og som videreutvikler eksisterende, godsknutepunkter.

Nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport

Fremkommelighetsutfordringer påvirker næringslivet i alle deler av landet. Det er viktig å prioritere prosjekter som effektivt binder ulike regioner og landsdeler sammen, i tillegg sørge for utvikling av effektive transportkorridorer mot internasjonale markeder. Det gjelder for eksempel sammenhengende utbygging av trafikksterke strekninger langs E6, E16, E18, E39 og E134.

Dette innebærer blant annet utbygging av E6 fra Hamar og videre mot Lillehammer, E6 fra Ulsberg mot Trondheim og videre mot Steinkjer, utbygging av E18 fra Oslo og vestover mot Kristiansand og mot svenskegrensen. E39 fra Kristiansand bygges ut mot Stavanger. Videre vil bygging av fergefri E39 mot Bergen og videre mot Trondheim være med på å skape større bo- og arbeidsmarkedsregioner mange steder. Mellom Øst- og Vestlandet prioriteres utbyggingen av E134 over Haukelifjell og Rv. 52 Hemsedalsfjellet. I tillegg er det behov for enkelte avbøtende tiltak på Rv. 7 Hardangervidda.

Jernbanen har en viktig rolle med å transportere gods over lengre strekninger. For å lykkes med å overføre gods fra vei til bane må man satse på tiltak som gir høy driftsstabilitet og punktlighet. For persontransport er satsingen på InterCity-triangelet inkludert ny tog tunnel under Oslo særlig

viktig, i tillegg til ny t-banetunnel. Trønderbanen, Jærbanen, Vossabanen og enkeltprosjekter med stor betydning for kapasitet eller reisetid mellom storbyene må også prioriteres. Det er også viktig at man i NTP følger opp jernbanereformen.

3. Bypolitikk

Befolkningsframskrivninger for flere byområder viser en kraftig vekst de kommende årene, over 20 pst frem mot 2030 og nær 40 pst mot 2050. Dette vil gi betydelig vekst i transportomfanget, noe som vil sette dagens transportsystem på store utfordringer. I grunnlagsdokumentet legges det til grunn en målsetting om at all persontransportvekst skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. NHO støtter denne målsetting, og det vil etter vår vurdering kreve en storstilt satsing på utbygging og drift av kollektivtransport.

Utbyggingen av samferdselsinfrastrukturen må også kombineres med en arealpolitikk og et utbyggingsmønster for boliger og arbeidsplasser som støtter opp om markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken, og gjør det lettere å bevege seg til fots og med sykkel.

De overordnede samordnende grepene mellom areal og transportpolitikken regionalt bør ivaretas gjennom en regional areal- og transportplan. Areal- og transportplanen for Oslo og Akershus kan være et godt eksempel også for andre regioner, både når det gjelder planen og prosessen med involvering av kommunene og dialog med utbyggere og næringsliv

Kommunene må være forpliktet av den arealpolitikken som ligger i den regionale planen i sine egne kommuneplaner, og staten må forplikte seg til å bidra vesentlig til å finansiere planlagt samferdselsinfrastruktur i den regionale planen sammen med fylker og kommuner gjennom bymiljøavtalene og finansieringspakkene.

NHO viser i forlengelsen av dette til rapporten "Bedre areal og transportplanlegging for raskere gjennomføring" fra Byggenæringens Landsforening. (http://bnl.no/globalassets/dokumenter/diverse-notater/boligoginfrastruktur_rapport2015_endelig.pdf).

Bymiljøavtaler

Vi mener det må være en målsetting om at kapasiteten i kollektivtilbudet i de største byområdene minst må dobles i rushtiden innen 2040. Det vil kreve at man allerede i kommende NTP gjør store investeringer i kollektivinfrastruktur. I grunnlagsdokumentet er det anslått et totalt investeringsbehov i de ni største byområdene på 280 milliarder kroner. Dette inkluderer også jernbaneinvesteringer. I høy ramme er det satt av i underkant av 50 milliarder kroner i bymiljømidler, i tillegg til 16,6 milliarder kroner til belønningsordningen. Vi stiller spørsmål ved om dette er tilstrekkelig med midler til å møte de behovene som knytter seg til fremtidig kollektivinfrastrukturutbygging.

Bymiljøavtalene er etter vårt syn et viktig verktøy for å løse utfordringene i byområdene. Dette er også noe transportetatene legger til grunn i sitt grunnlagsdokument. Det legges opptil at man kan inngå bymiljøavtaler i ni byområder. Vi mener det er viktig at man i utforming av de enkelte avtalene legger til grunn lokale forhold. Det er ikke sikkert den samme avtalen som brukes i Oslo og Bymiljøavtale inkludert Miljøpakken i Trondheim, passer i f.eks. Kristiansand. Byene er ulikt

utformet og har ulike utfordringer. Dette mener vi må ivaretas når man starter forhandlinger og inngår disse avtalene.

Areal- og transportplanlegging er nær knyttet til hverandre og må etter vårt syn ses i tett sammenheng. Hvordan man planlegger arealbruken, f.eks. ved en fortetting rundt kollektivknutepunkt, har stor innvirkning på bruken av samferdselsinfrastrukturen. Bymiljøavtalene bør ikke gå for mye inn i detaljer i byutviklingen, men konsentrere seg om overordnede krav til utnyttelse og løsninger som støtter opp under målet om at persontransportveksten skal tas med kollektiv, gange og sykkel.

Forpliktelsene til tett og høy utnyttelse i bysentra og ved viktige knutepunkter fra kommunene motsvares av forpliktelser til finansiering av vei- og baneinfrastruktur fra staten. Avtalene om høy arealutnyttelse og et transportsystem med god kapasitet og kvalitet må gjelde både ved jernbaneinvesteringer (f.eks. InterCityutbyggingen), der staten finansierer 100 % av baneutbyggingen, ved nye metro-/bybane-/superbuss-utbygginger.

NHO mener det er positivt at i grunnlagsdokumentet tar til orde for at staten og andre offentlige virksomheter bør også i større grad enn i dag praktisere en samordnet areal- og transportplanlegging ved lokalisering av publikumsrettet virksomhet og større arbeidsplasser, for eksempel sykehus, universiteter og høyskoler. Dette mener vi er viktig at videreføres i stortingsmeldingen.

Drift av kollektivtransport

I tillegg til investeringer i kollektivinfrastruktur, er det også viktig å sørge for å få på plass tilstrekkelig med midler til drift av kollektivtransporten for å håndtere forventet trafikkvekst. I grunnlagsdokumentet foreslås det at belønningsordningen som helhet skal gå til økte driftstilskudd. Samtidig slås det fast at dette ikke vil være tilstrekkelig til å dekke det økte tilskuddsbehovet. Det vises til at det må finnes andre finansieringsløsninger utover belønningsordningen. Tilstrekkelig med midler til drift er helt avgjørende for at man skal kunne få fullt ut utnyttet de store investeringene man har gjort og planlegger innenfor kollektivinfrastruktur. Vi mener at NTP må tydelig skissere forutsigbare løsninger knyttet til driftsmidler av kollektivtransport.

For å lykkes med planene om en formidabel vekst i kollektivtransporten er det viktig at ikke alle premisser for tilbudet ensidig legges av bestillere i offentlig regi. Vi vil understreke at man aktivt må trekke inn, utnytte og videreutvikle den kompetanse som operatørene, transportselskapene, sitter med for å utvikle kollektivtilbudet på beste måte for samfunnet og for kundene.

NHO mener det er behov for ytterligere samordning av de fylkeskommunale oppdragsgiverne i kollektivtransporten. Kosteffektiv innfasing av null- og lavutslippsløsninger for buss og båt i planperioden er betinget av at operatørene sikres forutsigbarhet i form av balansert kontrakter og standardiserte krav til materiellet der dette er mulig.

Kommersielt basert kollektivtrafikk er et verdifullt supplement til annen offentlig transport. Ekspresbuss og flybuss må ha rammebetingelser som gjør at deres tjenester kan

videreutvikles. Det har betydning både for reiselivsnæringen og andre reisende i regionene og mellom distrikter og byer.

Bylogistikk

I grunnlagsdokumentet nevnes det kort at det er behov for å lære mer om vareforsyning i byer både ut fra perspektivet miljø og fremkommelighet. Vi mener det er behov for å forsterke ambisjonen og foreslår konkret at den kommende NTP bør inneholde et eget plankapittel om vareforsyning i byer. Plankapittelet kan gjerne inngå som del av virkemidlene under bymiljøavtalene. Bylogistikkplaner kan inneholde tiltak som omtaler restriksjoner og insitamenter, dvs. "pisk og gulrot-tiltak". Planen bør ta utgangspunkt i utarbeidelsen av klimaregnskap for all transport i byene og tilhørende klimabudsjetter med mål om hvilke utslippsreduksjoner av CO₂ og NO_x som skal oppnås innenfor en gitt tidsramme. Deretter bør tiltak omtales for å oppnå målene.

- Etablering av energistasjoner for fylling av biogass, biodiesel, el-lading og hydrogenfylling for næringslivets transportere.
- Insitamenter, for eksempel et CO₂-fond, som omtales nedenfor, som gjør det mulig å forsere utskifting til lavutslipps- eller nullutslipps kjøretøyer.
- Etablering av lavutslippssoner med forbud om varedistribusjon uten bruk av miljøvennlige kjøretøyer.
- Bruk av miljødifferensierte avgifter for kjøring i byområdene for å forsere utskifting av kjøretøyflåter.
- Etablering av innkjøpsrutiner av varer til bykommunene som innebærer mer bruk av kollektiv varetransport og mindre bruk av egentransport.
- Mer bruk av samlastsentraler for å redusere det samlede transportarbeidet for det samme godsvolumet.

Bykommunene bør som ledd i bymiljøavtalene kunne utarbeide slike planer på like linje med kollektivtrafikkplaner.

Bergen Næringsråd har, som et eksempel, fått utarbeidet et veikart med konkrete tiltak for grønn varetransport i Bergensområdet som skal bidra til å redusere CO₂-utslippene fra havn, lastebil- og varebiltransport med 80 prosent innen 2025.

Ferjetrafikk

I nye anbud er det tatt høyde for betydelig kostnadsvekst i ferjedriften i forbindelse med krav til null- og lavutslippsteknologi. Vi vil bemerke at estimatene er usikre, da erfaringsgrunnlaget er begrenset. NHO støtter ambisjonene om null- og lavutslippsferjer, men vil understreke behovet for gradvis innfasing av nye tekniske løsninger. Ferjeflåten består bl.a. av rundt 20 nyere LNG-fartøyer. For å sikre fortsatt investeringer i sektoren er det viktig at operatørene gis trygghet for at nyere fartøyer kan benyttes i senere anbudskonkurranser.

NHO har merket seg at Vegdirektoratet arbeider med en analyse om ferjemarkedet på lang sikt, og at resultatene av analysen vil inngå i kommende NTP. NHO vil understreke behovet for

samordning av statlige og fylkeskommunale oppdragsgivere i ferjesektoren, og anmoder om at dette gis særlig oppmerksomhet i det videre arbeidet.

4. Godstransport

Grunnlagsdokumentet inneholder en godstrategi som har som mål å overføre gods til sjø og bane. Vi opplever en kraftig befolkningsøkning og større etterspørsel etter varer og tjenester. Med et ønske om å legge bedre til rette for klimavennlig transport, vil gods på jernbane være en viktig bidragsyter. Hvordan dette godset blir transportert avhenger av hvilke rammebetingelser de ulike transportformene står ovenfor. Godsmengde på jernbane har hatt en synkende tendens siden 2008, men har flatet noe ut de siste årene. Hvor stor andel av godstransporten jernbanen tar i fremtiden avhenger bl.a. av hvor pålitelig og forutsigbar jernbanen blir i fremtiden.

NHO vil vise til at på det tidspunkt NTP 2018-2029 blir fremlagt for Stortinget i 2017 har det gått fire år uten at det er gjennomført vesentlige tiltak til beste for næringslivets vareforsyning på sjø- bane- og vegtransport. Etter vår vurdering ligger årsaken i at mye er blitt satt på vent, at man har avvartet godsanalyse. Høsten 2015 ble godsanalysen presentert. Vi mener at konsept- og strategiutvikling i grunnlagsdokumenter som følge av godsanalysen mangler eller er uforpliktende utformet.

Godstransport med bil

De rammene vi foreslår for investeringer og drift av riksvegnettet vil bidra til mer effektiv godstransport med bil. Det er positivt at grunnlagsdokumentet tar til orde for å tillate modulvogntog i hele landet. Det vil bidra til mindre transport av den samme godsmengden med positiv effekt både for miljø og økonomi. Det er imidlertid grunn til å minne om at næringslivet har arbeidet for å gjøre bruk av modulsett i femten år.

Nærskipsfart

I gjeldende NTP har Stortinget enstemmig vedtatt en konkret og virksom nærskipsfartsstrategi som ikke er iverksatt. Våren 2016 har Stortinget presisert og instruert regjeringen om å utarbeide konkrete forslag til nærskipsfartsstrategi basert på vedtak Stortinget tidligere har gjort. Dette er positivt og det er viktig at regjeringen i det kommende forslaget til NTP operasjonaliserer Stortinget ønske.

Godstransport med tog

Transportetatene har satt seg noen mål for godstransport på jernbane frem mot 2029, bl.a. 75 pst vekst i volum for intermodale kombitransportere og 90 pst ankomstpålitelighet. Det er anslått et samlet potensiale på å overføre om lag 5 til 7 millioner tonn gods til jernbane. For å få til dette er det satt omlag 20 milliarder kroner i en tiltakspakke. Denne tiltakspakken inneholder blant annet om lag 20 krysningsspor, oppgradering av terminaler i Alnabru og Trondheim, forlenging av eksisterende krysningsspor, m.m. NHO er usikre på om disse tiltakene er tilstrekkelig for å nå målsettingen om å styrke gods på jernbane. Vi savner også en nærmere begrunnelse for hvordan man har kommet frem til at 20 milliarder kr er nok for å løfte gods på jernbane.

Etter vår vurdering burde NTP ta utgangspunkt i hvilke godsmengder man mener jernbanen bør transportere i 2040. Så bør man regne seg tilbake og se hva slags tiltak som må gjøres i dag for å

kunne levere de godsmengder man ønsker i 2040. Man kan nesten si at det «står om livet» for gods på jernbane, og tiltakspakken som foreslås i grunnlagsdokumentet innenfor gods på jernbane bør danne «bunnplanke» på hvilket nivå som bør legges inn når NTP legges frem neste år.

Om godstransport på bane skal opprettholde og styrke sin konkurransekraft bør de nye intercitystrekningene også kunne benyttes av godstog, i alle fall på kvelds og nattetid. Dette gjelder både Ringeriksbanen og Dovrebanen i tillegg til Østfoldbanen. Et gjennomgående veinett som reduserer transporttider over de lengre avstander med en time, vil gjøre at jernbane måtte ha en tilsvarende forbedring for å kunne være konkurransedyktig.

For næringslivet og arbeidstakeren er det viktig at jernbanen får de rammebetingelser og den prioriteringen som er nødvendig for å sikre at godstrafikk på bane også skjer i fremtiden. I den sammenhengen er det viktig å styrke transportkorridoren mot kontinentet.

Nærmere om godstogterminaler

Det foreligger nå KVVU for godstogterminal i Trondheim og for Bergen. For Oslo arbeides det med en plan for Alnabruterminalen. Summen av investeringer for disse terminalene kan beløpe seg til opp mot 20 milliarder kroner.

NHO er bekymret for at man i utarbeidelsene av KVVU-planene ikke tar hensyn til de statsfinansielle utfordringer et slik investeringsvolum gir. Vi mener at tiltak for å styrke jernbanens konkurransekraft er å gjøre sporet mer pålitelig, gjøre intercitystrekningene tilgjengelig for godstog, men også å bygge terminalene på en langt mer effektiv måte og en raskere gjennomføring enn de konseptplanene det har vært arbeidet med i svært mange år. Slike langdryge prosesser kan lett fremstå som et hinder for en effektiv forbedring av jernbanen.

Mye tyder på nødvendigheten av et annet grep når det gjelder løsninger for godstogterminaler. Vi tror for eksempel at det ikke er nødvendig, langt mindre finansielt gjennomførbart å be staten bevilge 10-12 milliarder kroner for å sette i stand Alnabru-terminalen. Situasjonen der er at arealet sannsynligvis er tilstrekkelig, men at de ulike utredninger gjennom årene ikke fremstår som operative.

NHO mener man bør vurdere å la en privat utbygger få anledning til å konkurrere om både planlegging, utvikling og drifting av terminalen ut fra en gitt ambisjon om et målsatt fremtidig volum av TEUs som skal betjenes, og at det konkurreres om kostnadsrammen og prisrammen.

Det samme kan gjøres for Trondheim. Lokalisering av terminalen der er åpenbart rett, men kostnadsrammen når en inkluderer et behov for en gjennomkjøringsterminal, dvs. tunneladkomster mv, er åpenbart blitt for høy. I en konkurranse om plan, utvikling og drift vil det vises seg om det er behov for slike investeringsstørrelser og om ikke en såkalt Y-terminal fullt ut vil være tilstrekkelig til å tjene formålet.

Når det gjelder Bergen er det for tidlig å trekke konklusjoner om lokalisering. En alternativ organisering av plan, utvikling og drift av terminal i Bergen kan også meget vel tenkes. Det er

imidlertid nødvendig med gode midlertidige løsninger for alle terminalene i påvente av permanente løsninger.

5. Raskere planlegging, styrke gjennomføringskraften og effektivisering av etatene

En viktig forutsetning for å bruke store ressurser på samferdsel er at midlere brukes effektivt og på en slik måte at prosjektene gjennomføres raskt. NHO har lenge ment at det er nødvendig at planleggingstiden må halveres fra dagens gjennomsnitt på 9-10 år og ned til 5 år. Dette er også noe som det er bred politisk enighet om. For å oppnå dette må man gjøre ulike grep som f.eks. økt innslag av statlig plan, bedre koordinering av planarbeidet i staten og effektivisering av innsigelsesordningen, samt bruk av finansierings- og gjennomføringsmodeller som stimulerer til økt gjennomføringskraft.

NHO har fått Vista Analyse til å vurdere hvilke effekter de ulike tiltakene som er blitt gjennomført kan få av innvirkning på planleggingstiden. Deres funn er at dersom man tar i bruk de verktøyene som allerede finnes i dag, så kan planleggingstiden reduseres til 6-7 år. Et grep som kan gi inntil 2 års besparelser er å kutte ut kommunedelplan og gå rett fra KVU/KS1 til reguleringsplan.

For å komme ned mot 5 år må det gjøres ytterligere grep. Konkret bør man sørge for at det ligger sterkere føringer etter regjeringens beslutning basert på KVU/KS1. Det vil bety mindre muligheter for omkamper og nye utredninger etter at et konsept er valgt. Videre bør statlig plan være hovedregel for prosjekter som krysser kommunegrenser. Det bør i tillegg være slik at man har en mye mer forpliktende deltakelse i en tidligfase og begrenser mulighetene til endringer i planfasen.

NHO mener grunnlagsdokumentet til etatene ikke adresserer denne problemstillingen tilstrekkelig. Det er viktig at departementet tar med seg denne problemstillingen i utarbeidelse av NTP og er tydelige på hvilke grep man vil gjøre for å få redusert planleggingstiden.

Kontraktsformer

Økte ressurser til samferdselssektoren fordrer at man sørger for at det gjøres tiltak som sikrer at man får mest mulig ut av midlene. NHO mener det er helt avgjørende at man sørger for å utvikle et velfungerende leverandørmarked. Det må legges til rette for innovasjon og utvikling av det norske leverandørmarkedet. Beregninger utført for EBA viser at det er gir betydelig større grad av verdiskaping, større sysselsettingseffekt og større skatteinntekter det prosjektene først og fremst går til norske leverandører. Det er derfor viktig å legge til rette for like konkurransevilkår ved anleggskontrakter. Mange av de store prosjektene i årene som kommer er av en slik karakter at de også kan bidra til å utvikle løsninger/metoder som er eksporterbare. De vil da kunne bidra til å utvikle en sterk entreprenør- og leverandørindustri som kan konkurrere internasjonalt med de beste løsningene.

For bransjen er det viktig med forutsigbarhet, slik at man får mulighet til å bygge kapasitet som møter den etterspørselen som kommer. Det er også viktig at man bruker kontraktsformer som bidrar til å bygge kompetanse og som gir mulighet til å utnytte entreprenørers/leverandørers

erfaring og kompetanse når prosjektene skal utvikles og gjennomføres. NHO mener det er positivt at transportetatene i grunnlagsdokumentet tar til orde for økt bruk av totalentreprise når det er hensiktsmessig. Det er viktig at NTP er tydelig på hvilken strategi man ønsker å benytte seg av i fremtiden. Dette vil være med å gi økt forutsigbarhet for bransjen.

Entreprenører sitter på mye kompetanse og erfaring som bør utnyttes ved at de bl.a. får komme tidligere inn i planleggingen og kan være med på å påvirke hvilke løsninger som blir valgt. Bruk av entrepriseformer som utvikler både bestiller og entreprenør, gir ofte de beste samfunnsøkonomiske resultater for et utbyggingsprosjekt.

Effektivisering i etatene

I grunnlagsdokumentet er det for Avinor, Statens vegvesen og Jernbaneverket vist til konkrete resultater eller mål for effektivisering, med konkrete effektiviseringsprogrammer. I omtalen av Kystverket er det bare vist til det generelle kuttmålet på 0,5 % per år, samt enkelte effektiviseringstiltak. Selv med reduksjon i losavgiftene på 1,2 milliarder kroner som ligger i planforslaget (høy ramme), vil en stor del av Kystverkets virksomhet fortsatt være brukerfinansiert. NHO mener at det må stilles effektiviseringskrav til Kystverket tilsvarende som for de andre transportetatene.

6. En samfunnsnyttig luftfart

Luftfarten er veldig viktig for å redusere avstandsurene for næringslivet i store deler av landet. Finansieringen av luftfarten skjer i all hovedsak gjennom brukerfinansiering og ikke over statsbudsjettet. Avinor har stor markedsrett og NHO mener det er veldig viktig at flyplassene driftes så effektivt som mulig. Etter vår vurdering bør det gjøres en vurdering av dagens flyplassstruktur. Vi registrerer at man i grunnlagsdokumentet konkluderer at man ikke foreslår å legge ned noen flyplasser i perioden 2015-2019 og at man evt. vil gjøre en ny vurdering etter 2019.

Luftfarten inngår som en integrert del av den totale samferdsel infrastrukturen i Norge. Vi mener at man i NTP må ha en mye mer strategisk og overordnet inngang i arbeidet med fremtidig lufthavnstruktur. Denne strukturen må i mye større grad ses i sammenheng med utbygging av annen type samferdselsinfrastruktur. I dag ses ofte utbygging av nye lufthavner og veier/jernbane helt isolert, uten at man ser sammenhengen mellom disse. Etter vår mening vil f.eks. er ferdig utbygd fergefri E39, som vil innebære kortere reisetider, måtte få konsekvenser for hvordan en fremtidig lufthavnstruktur ser ut. Vi mener at man i NTP bør adressere disse problemstillingene.

Oslo lufthavn, Gardermoen, utgjør en viktig del av det norske lufthavnsystemet. Utvikling i flytrafikken tilsier at det er behov for en tredje rullebane rundt år 2030. Transportetatene anbefaler at man i behandlingen av NTP 2018-2029 fatter beslutning om bygging av en tredje rullebane.

Prinsipielt støtter NHO at det bygges en tredje rullebane når behovet oppstår. Det er imidlertid viktig at bransjen har sterk innflytelse på når man oppfatter at behovet gjør utbygging påkrevet. Det er derfor nødvendig med et tett samspill mellom Avinor og de norske flyselskapene i en slik sak. Likeså må forholdet til utviklingen på Rygge og Torp vurderes, også med hensyn til beredskapsforhold og avlastning ved ugunstige værforhold mv.

NHO mener man i første omgang må sørge for at arealene i øst båndlegges. Derneft må det organiseres en arealplanprosess som gir en rask og effektiv avklaring av mulige kryssende interesser. Dette betyr at Stortinget må signalisere at det bør bli en statlig reguleringsplanprosess. Det er viktig at luftfartsbransjen involveres i en nær dialog med Avinor for å avklare når behovet for en tredje rullebane på Gardermoen foreligger. Utbygging av en tredje rullebane bør således skje når en samlet luftfartsbransje mener at dette er nødvendig.

7. Klima og miljø

Grunnleggsdokumentet inneholder en klimastrategi, der det bla. vises til at Norge har forpliktet seg til minst 40 prosent utslippsreduksjon i 2030 sammenlignet med 1990 nivå. I dag står transportsektoren alene for 31 prosent av Norges klimagassutslipp. Petroleum og industri skal bidra til felles europeiske utslippsreduksjoner gjennom deltakelse i EUs kvotesystem. For alle utslipp som ikke er del av kvotesystemet, det vil si transport, bygg, landbruk og avfall, vil Norge få et nasjonalt utslippsmål opp mot 40 prosent. Transportsektoren vil dermed måtte ta en stor andel av de nasjonale utslippskuttene. Det vil kreve en storstilt satsing på nye energibærere som biodrivstoff og biogass, elektrisitet og hydrogen, som igjen vil kreve ny lade- og fylleinfrastruktur og utskifting av kjøretøy og materiell.

Etter vår vurdering har myndighetenes innsats for å stimulere til mer klimavennlige valg i transportsektoren så langt vært rettet mot personbilene. Vi savner tilsvarende virkemidler for næringslivets transport.

På anleggsplasser for vei- og jernbane er det potensiale for å redusere CO₂ utslipp i enda større grad enn det som gjøres i dag gjennom forbedring av prosesser og ny teknologi og drivstoff. En målsetning i bransjen er fossil fri anleggsplass innen 2030.

Grunnleggsdokumentet viser til at det bør gis insentiver som sørger for en overgang til lavutslipp og nullutslippskjøretøy. Videre er det fokus på økt bruk av bærekraftig biodrivstoff, bedre areal politikk i byområder og incentiver som sørger for overføring av gods til sjø og bane. Kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er å ta trafikkveksten, slik at biltrafikken i byområdene ikke øker.

Vi mener dokumentet inneholder mange gode intensjoner, men vi savner konkretisering av hvilke virkemidler som skal ta oss i retning av målet. Næringslivet ønsker å bidra konstruktivt med løsninger for å få til et nødvendig grønt skift. Slike løsninger må bære preg av både "gulrot og pisk", men i riktig rekkefølge i takt med næringslivets evne til omstilling. En slik sammensetning av tiltak med insitamenter og restriktive tiltak er omtalt foran under avsnittet bylogistikk.

Etabler næringslivets CO₂- fond

Næringslivet ønsker å bidra til omlegging til mer miljøvennlig næringstransport, men vi etterlyser styringseffektive virkemidler der gulrot og pisk balanseres, og der hensynet til konkurransekraft for næringslivet ivaretas. Transportnæringen er preget av tøffe konkurranseforhold og stramme marginer, i tillegg er konkurransen fra utenlandske aktører stor.

Ensidig bruk av påbud, forbud og avgifter vil påføre næringslivet konkurranseulempen, og regningen vil lempes over på næringslivet i form av økte transportkostnader

Balansen mellom kostnadseffektivitet og styringseffektivitet er helt sentralt i valg av virkemidler. Avgifter er i mange tilfeller greit, og i tråd med forurenser-betaler prinsippet, men det er ikke alltid slik at de fører til utslippsreduksjoner. Eksempelvis har vi siden midten av 1990-tallet hatt CO₂-avgift på bensin og diesel, men det har ikke ført til en reduksjon av fossilt drivstoff, bare til økte prowenyer for staten.

Næringslivets transport utgjør mer enn halvparten av de nasjonale transportutslippene, totalt nærmere 9 millioner tonn CO₂-ekv. i 2014, og transportmengdene er ventet å øke. Ifølge grunnlagsdokumentet ventes det bortimot en dobling av godsmengdene på vei fram mot 2030 og 2050. 70 000 lastebiler og 14 000 busser slipper ut nærmere 3 millioner tonn CO₂ årlig, og betaler årlig inn vel 1,2 milliarder kroner i CO₂-avgift. Av disse er om lag 5000 lastebilene som opereres av de store transport- og logistikksekselskapene. Resten eies av små og mellomstore transportbedrifter. Utfordringen er at merkostnadene ved innkjøp av miljøvennlige kjøretøy varierer fra omlag 20 prosent for biogass - opp mot 200 prosent for el og hydrogen.

NHO foreslår at man etablerer **Næringslivets CO₂-fond**. Dette innebærer at det inngås en ny miljøavtale mellom staten og relevante næringsorganisasjoner, etter modell av NO_x-fondet. I avtalen forplikter næringsaktørene seg til konkrete utslippsreduksjoner, mot at de fritas for CO₂-avgift på diesel (eller andre drivstoff med tilsvarende avgift). Bedrifter som er tilsluttet avtalen betaler en medlemsavgift til fondet ut fra hvor mange liter fossil diesel de bruker. De samme bedriftene kan så søke om støtte fra fondet til å dekke merkostnader ved investering i fornybare fremdriftsløsninger som bio, el og hydrogen på materiell og kjøretøy, eller til bygging av nødvendig lade- og fyllinfrastruktur.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har på oppdrag fra NHO gjennomført en utredning av hvilken effekt et CO₂-fond for næringslivets transport vil kunne ha på utslippene tungtransporten, etter samme prinsipp som dagens NO_x-fond. Utredningen viser at et CO₂-fond kan redusere utslippene fra lastebiler med 20-50 prosent frem mot 2027, sammenliknet med referansebanen. Det må understrekes at dette er avhengig av hvilke teknologier og virkemiddelpakker som velges. Full satsing på biodiesel gir størst effekt (48 prosent), mens kombinasjonsscenarioet, hvor det satses på flere teknologier samtidig, reduserer utslippene med 23 til 36 prosent frem mot 2027.

Videre anslår utredningen en CO₂-gevinst av infrastrukturbygging på 700-900 000 tonn CO₂ per år i 2027, som kommer i tillegg til besparelsene fra kjøretøyomlegging. CO₂-gevinsten skyldes at et økt distribusjonsnett av fornybare drivstoff også vil bli benyttet av privatbiler

TØIs utredning er av praktiske hensyn avgrenset til tungtransporten. Det innebærer at inntektsgrunnlaget, virkemidlene og CO₂-besparelsene vil øke vesentlig når varebiler, busser, landbruks- og anleggsmaskiner, nærskipfart, fiske inkluderes.

NHOs prioriterte veiprosjekter

Veikorridorer	Oppstart 2018-2021	Oppstart 2022-2029
Oslo-Ørje/Magnor	<p>E18 Ørje-Vinterbro - E18 Retvet-Vinterbro</p> <p>E16 Kløfta-Kongsvinger - E16 Nybakk-Herbergåsen</p> <p>Rv. 22/111 Utredning omkjøringsvei Oslo</p>	<p>E16 Kløfta-Kongsvinger - E16 Herbergåsen-Slomarka</p>
Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger	<p>E18 Vestkorridoren - E18 Lysaker-Ramstad - E18 Ramstad-Slependen</p> <p>Rv. 23 Dagslett-Linnes Oslofjordforbindelsen del 2 E18 Langangen-Rugtvedt* E18 Akland-Tvedestrand* E18 Arendal-Grimstad* Rv. 41/rv. 451 Ny Kjevik vei E39 Gartnerløkka-Breimyr</p> <p>E39 Kristiansand-Stavanger - E18/E39 Ytre Ring Kristiansand Vige-Breimyr* - E39 Breimyr-Døle bru* - E39 Døle bru-Mandalselva* - E39 Mandal øst-Vigeland* - E39 Ålgård-Sandve</p>	<p>E18 Vestkorridoren - E18 Slependen-Hønejordet - E18 Hønejordet-Drengsrud</p> <p>Rv. 19 Fast forbindelse Moss-Horten</p> <p>E39 Kristiansand-Stavanger - E39 Vigeland-Lyngdal vest* - E39 Lyngdal-Ålgård*</p>
Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim m/tilknytninger	<p>E39 Stavanger-Bergen - E39 Smiene-Harestad - E39 Rogfast - E39 Arsvågen-Aksdal - E39 Aksdal-Våg - E39 Våg-Digerneset - E39 Digerneset-Ådland - E39 Hordfast</p> <p>Rv. 555 Sotrasambandet</p> <p>E39 Bergen-Trondheim - E39 Nyborg-Klauvaneset (Nordhordalandstunnelen) - E39 Bjørset-Skei - E39 Møreaksen (Ålesund-Molde) - E39 Betna-Stormyra</p> <p>Rv. 9 "gulstripe" Rv. 13 Bødalen-Tistel (Vikafjellet) Rv. 13 Vik-Vangsnes (skredsikring)</p>	<p>E39 Harangen-Thamshavn</p> <p>E39 Bergen-Trondheim - E39 Hafast (Volda-Ålesund) - E39 Halsafjorden</p>

* prosjekter som inngår i oppstartsportefølgen til veiselskapet

Veikorridorer	Oppstart 2018-2021	Oppstart 2022-2029
Oslo–Bergen/Haugesund	E18 Sandvika–Hønefoss - E16 Sandvika–Skaret - E16 Skaret–Hønefoss E16 Nærøydalen E16 Voss–Arna E16 Ringvei øst E134 Seljestad–Røldal E134 Haukelifjell Rv. 36 Skyggestein–Seljord Rv. 41 Oppgradering	Rv. 52 Hemsedalsfjellet E134 Oppgradering Strømsåstunnelen E134 Gvammen–Saggrenda
Oslo–Trondheim m/tilknytninger	Rv. 4 Roa–Gran grense Rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset E6 Hamar–Gudbrandsdalen - E6 Kolomoen–Moelv* - E6 Moelv–Biri* - E6 Biri–Vingrom* - E6 Vingrom–Ensby * - E6 Fåvang–Elstad - E6 Elstad–Gunstadmoen - E6 Gunstadmoen–Frya - E6 Sjøa–Otta Rv. 15 Strynefjellet E136 Romsdalen (Horgheim–Stuguflåten)	
Trondheim–Bodø	E6 Ulsberg–Steinkjer - E6 Ulsberg–Trondheim* - E6 Ranheim–Værnes (firefelt)* - E6 Kvithammar–Åsen* E14 Hegra–Meråker E6 Selli–Asp E6 Nordland grense–Grong Rv. 77 Tjernfjellet Rv. 80 Fauske–Bodø	E6 Ulsberg–Steinkjer - E6 Åsen–Steinkjer
Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes	E6 Oppgradere tunnelene (mellom Fauske og Drag) E6 Helgeland Sør E6 Brattås–Lien E10/rv. 85 Evenes–Sortland E8 Sørbotn–Laukslett (Ramfjord) Adkomst Tromsø–Brevika E8 Skibotn–Riksgrensen E6 Kvæangsfjellet E6 Alta Adkomst Ny Kirkenes havn E69 Skarvberg tunnelen Rv. 93 Kløfta Rv. 94 Skadi–Storsvingen	E 10 Fiskebøl–Å E6 Alta–Olderfjord E6 Olderfjord–Lakselv Rv. 93 Riksgrensen–Alta

* prosjekter som inngår i oppstartsportefølgen til veiselskapet

Bane med oppstart 2018-2021	Bane med oppstart 2022-2029
<ul style="list-style-type: none"> • InterCity-utbygging (Oslo–Fredrikstad, Oslo–Tønsberg, Oslo–Hamar) • Vossebanen • Ringeriksbanen • Dobbeltspor Stjørdal–Trondheim–Heimdal • Dobbeltspor Ofotbanen • Sørlandsbanen Egersund–Moi • Dobbeltspor Jærbanen • Meråkerbanen – elektrifisering • Trønderbanen – elektrifisering • Nordlandsbanen – 600 m krysningsspor • Dovrebanen – 600 m krysningsspor • Nordlandsbanen – 600 m krysningsspor • Rørosbanene – 600 m krysningsspor • Bergensbanen – 600 m krysningsspor • Trondheim Stasjon 	<ul style="list-style-type: none"> • InterCity-utbygging (Ferdigstille til Halden, Lillehammer, Tønsberg–Larvik, Porsgrunn–Skien) • Planlegge forlengelse Halden–Riksgrensen • Grenlandsbanen • Ny tog tunnel under Oslo

Knutepunkter for gods Oppstart 2018-2021	Knutepunkter for gods Oppstart 2022-2029
<ul style="list-style-type: none"> • Alnabruterminalen • Ny godsterminal Torgård fullt utbygd (inkl. ny linje Heimdal–Torgård–Søberg). • Heggstadmoen godsterminal m sporkapasitet til Heimdal stasjon 	<ul style="list-style-type: none"> • Ny godsterminal Bergen

Bypakker Oppstart 2018-2021	Oppstart 2022-2029
<ul style="list-style-type: none"> • Bypakke Bodø • Bymiljøavtale Trondheim • Bypakke Grenland • Hovedvegssystemet i Moss og Rygge • Bypakke Nedre Glomma • Bypakke Ålesund • Bypakke Molde • Bypakke Kristiansund • Bymiljøavtale NordJæren • Bypakke Førde • Bypakke Hammerfest • Bymiljøavtale Bergen • Bymiljøavtale Oslo (inkl. Fornebu bane) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bypakke Arendal • Bymiljøavtale Oslo (Ny T-banetunnel under Oslo, Ahus bane, ny bussterminal)