



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 29.06.2012

Etatenes planforslag Nasjonal transportplan 2014-2023. NHOs høringsuttalelse

Næringslivets Hovedorganisasjon viser til etatenes planforslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Vi vil i det følgende kommentere på forslaget og håper departementet vil ta med våre forslag i det videre arbeidet med stortingsmeldingen. Vår uttalelse bygger på næringslivets omforente forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 (SamferdselsLøftet). Hoveddokumentet og kortversjon av SamferdselsLøftet følger vedlagt.

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.

Oppsummering

NHO mener at transportetatenes planforslag gir en god beskrivelse av hvilke behov samferdselssektoren står overfor. Vi mener imidlertid at planforslaget kunne vært tidligere på konkrete tiltak og løsningsforslag, særskilt gjelder dette for godstransporten. Tilstanden for norsk samferdselssektor er dramatisk etter lang tids forsømmelse, stort vedlikeholdsetterslep og behov for store nyinvesteringer.

Etter vår vurdering gir forslaget et faglig godt grunnlag for det videre arbeidet med NTP. Vi mener videre at Samferdselsdepartementet har gjort et viktig grep ved å be etatene om et planforslag på et mer strategisk og mindre detaljert nivå enn tidligere. Planforslaget representerer en dreining av transportpolitikken i riktig retning og det har en innretning som gir et godt svar på utfordringene. NHO vil imidlertid særskilt understreke følgende:

- Regjeringen har gitt etatene for lave økonomiske rammene som grunnlag for planarbeidet. De økonomiske rammene til investeringer må økes betraktelig dersom ambisjon om en "tipp-topp" samferdselsinfrastruktur innen 20 år skal kunne realiseres.
- 20-årsambisjonen krever en langt mer effektiv samferdselsutbygging, bl.a. gjennom et nytt planregime og alternative finansierings- og gjennomføringsmodeller i samferdselsprosjektene. Det er en svakhet i planforslaget at Regjeringen ikke har gitt etatene anledning til å gå inn på alternative finansieringsløsninger.
- Det må legges større vekt på sammenhengende utbygging. Slik planforslaget foreligger nå er det lite samsvar mellom det overordnede målet om sammenhengende utbygging og etatenes forslag til prioriterte prosjekter. Større prosjekter deles fortsatt i for stor grad opp i mindre parseller.
- Regionaliseringstendensene, med en kraftig konsentrasjon av befolkningen i og rundt byer og regionale vekstsentra, nødvendiggjør prioriteringer av prosjekter som utvider bo- og arbeidsregionene rundt by/vekstsentra og prosjektene i transportkorridorene som binder disse sammen samt i kollektivtrafikken.

- NTP bør inneholde en kollektivtransportstrategi, som har som mål å fordoble antall kollektivreisende inn 2030. Dette er viktig for å forhindre et sammenbrudd i transportsystemene rundt byområdene. Dagens nivå på det statlige bidraget i bypakkene bør dobles. Dette vil bidra til å redusere miljøutslipp og bedre fremkommeligheten for næringslivet. Bypakkene bør inneholde en arealplan som legger til rette kollektivløsninger og fortetting rund kollektivknutepunkter.
- Det er nødvendig med en klarere strategi fra etatene i forhold til å forbedre organisering- og planleggingsprosessene. Det må være store nok kontrakter som inkorporerer drift og som involverer entreprenørene i en tidligere fase. Dette vil kreve kontraktsformer hvor infrastruktur bestilles etter funksjon av type kapasitet, fremkommelighet m.v. (funksjonskontrakter). Det bør være økt bruk av entreprenørene til prosjektering og detaljplanlegging. Dette vil frigjøre kapasitet til overordnet planlegging i etatene. Videre bør det fastsettes en sluttdato for ferdigstilling av viktige infrastrukturprosjekter.
- Reiselivsnæringen, som er en god illustrasjon på norske bedrifter, møter stadig tøffere internasjonal konkurranse og har store lønnsomhetsutfordringer. Reiselivets transportutfordringer bør i langt større grad legge premiss for prioriteringene som gjøres i samferdselspolitikken.

I det følgende vil vi utdype nærmere våre synspunkter og har følgende tematisk inndeling:

1. Økte investeringsrammer og innretning	s. 3
2. InterCity-triangelet og høyhastighetsutbyggingen	s. 7
3. Kollektivstrategi og økt statlig bidrag i bypakker	s. 9
4. Mer gods på sjø	s.11
5. En bærekraftig luftfart	s.12
6. En reiselivsorientert samferdselsspolitikk	s.13

Utfordringer i transportsektoren

NHO synes innretningen i planforslaget er god. Det tas til orde for en tredelt politikk. I de største byområdene er det kollektivtrafikken som må ta veksten i persontransporten, i regionene må det gjøres tiltak som bidrar til regionforstørring og utvikling av mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og tilslutt mellom byer og landsdeler må det bygges transportsystemer som reduserer avstandskostnadene for næringsliv og innbyggere.

Det er viktig at Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP) reflekterer hovedutfordringene i transportsektoren fremover, nemlig kapasitetsutfordringer i byområder, utvikling av konkurransedyktige regioner, transportsektorens bidrag til lokale og globale miljøproblem, ulykkeskostnader og avstandskostnader for næringslivet i alle landsdeler. NHO mener det trengs en langt større satsing på infrastrukturutbygging som utvider bo- og arbeidsmarkedsregioner rundt vekstsentrene samt økt vekt på transportkorridorene som binder disse sammen.

Til tross for næringslivets deltakelse i prosessen så langt, mener NHO at næringslivsdimensjonen burde vært tydeligere. Denne må komme bedre frem i den endelige transportplanen og den videre transportplanleggingen. Dette innebærer å inkludere næringslivet i planarbeidet i langt tidligere og i større grad, blant annet ved bedre utnyttelse av norske bedrifters logistikkunnskaper.

NHOs konkurranseevnebarometer fra 2011 viser at transport er det området Norge skårer dårligst på. Høye særavgifter på drivstoff, dårlig veistandard, stor misnøye med jernbanetilbudet og relativt få motorveier trekker også i negativ retning og svekker norsk næringslivs konkurranseevne. Norske bedrifter har høye transportkostnader og det er flere grunner til dette. Store avstander og dårlig fremkommelighet gir norsk næringsliv ulemper når varer skal leveres til de viktigste eksportmarkedene. Mangelfull satsing på utbygging av infrastruktur er én årsak til dette. Høye transportkostnader reduserer konkurransevnen til norsk næringsliv. Skal norske bedrifter fortsatt være konkurransedyktig i fremtiden, er det nødvendig med en økt satsing på samferdselsinfrastruktur.

Vi mener at avstandsulempene kan reduseres gjennom en sterk og målrettet satsing på samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer i ny infrastruktur, skarpere prioriteringer og mer effektive organisasjons- og gjennomføringsmodeller i kombinasjon med en kraftfull kollektivsatsing.

1. Økte investeringsrammer

Planforslaget preges av tiår med forsømmelse av vedlikehold. Dårlig vedlikehold gir dårlig fremkommelighet og redusert trafikksikkerhet. NHO mener utfordringene fremover blir å finne løsninger på hvordan etterslepet kan tas igjen. Vi mener at drift og vedlikehold av veinettet best ivaretas gjennom funksjonskontrakter. Forbedringer bør skje gjennom:

- Forenklinger
- Mindre detaljstyring
- Mere samarbeid og dialog
- Sterkere fokus på kvalitet på vei
- Tildelingskriterier basert på andre faktorer i tillegg til pris
- Benytte dagens driftskontrakter til vedlikehold
- På egnete og utvalgte områder, lengere strekninger og lengere kontraktsperioder

I tillegg mener vi det blant annet må tas i bruk langsiktige kontrakter for lengre, sammenhengende strekninger hvor man kombinerer drift og vedlikehold og utbedring av infrastrukturen.

En klar prioritering av oppgradering av det eksisterende samferdselsnett innebærer at viktige investeringsprosjekter i samferdselssektoren skyves ut i tid. Dette er en klar indikasjon på at en økning på 45 % som er den rammen som etatene har fått anledning å planlegge innenfor, vil være alt for lav for å få på plass et velfungerende transportnett innen 20 år. Store uløste investeringsoppgaver kan med dette ikke realiseres i kommende tiårsperiode.

Et transportnett for vei og jernbane som ikke vil kunne bygges om til ønsket standard innen overskuelig fremtid, skaper store utfordringer for næringslivet. Det samlede investeringsbehovet i transportsektoren nærmer seg 1000 milliarder kroner. Etter våre beregninger krever utbygging av en tilfredsstillende vei og jernbane innen 20 år en investeringsramme de første 10 årene på 355 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 fortrennes.

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 se si lys av at vi er inne i en periode med den høyeste befolkningsvekst i vår moderne historie.

NHO mener følgende faktorer indikerer at vi nå er i et tidsvindu der høye samferdselsinvesteringer vil være fornuftig og at norsk økonomi tåler en slik satsing:

- Aktivitetsutviklingen i norsk økonomi har vært svak etter finanskrisen – NHO-bedriftene utenom oljeleverandører melder om svak utvikling i etterspørsel og produksjon – det vil trolig vedvare i flere år, jf. prognoser fra ulike økonommiljøer.
- Målt arbeidsledighet er lav, men andelen yrkesaktive i befolkningen har falt tilsvarende 90 000 personer siden 2008. Med unntak av noen grupper som oljesektoren særlig etterspør, er det ikke stramhet i arbeidsmarkedet. Norge er også nå en del av et mer og mer felles nordisk/baltisk arbeidsmarked der overskuddet av arbeidskraft er stort.
- Prisstigningen er lav og ventes å være det lenge. Dette gjelder også innenlandsk generert prisstigning. Det er den viktigste indikatoren på at det ikke er press i norsk økonomi generelt.
- Samferdselsinvesteringer vil utløse aktivitet i alle deler av landet, også de områdene som ligger i "oljeskyggen".
- Det er betydelig ledig kapasitet i nordisk og nord-europeisk entreprenørbransje. Ved store kontrakter i Norge kan kostnadsnivået på samferdselsinvesteringer holdes nede på et gunstig nivå.

NHO mener det er plass til store samferdselsinvesteringer innenfor handlingsregelen. Det statsfinansielle handlingsrommet de nærmeste 5 – 10 årene vil være stort både historisk sett i Norge og selvsagt i forhold til andre land.

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.

Forslag til investeringsprofil

Vi mener at Samferdselsdepartementet i utarbeidelsen av stortingsmeldingen må konsentrere satsingen og prioritere skarpere. Vi mener følgende investeringsprofil bør legges til grunn for valg av samferdselsprosjekter:

- Velg de mest lønnsomme samferdselsprosjektene. Basert på oppdaterte beregninger for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, jf. SamferdselsLøftet kap. 11.
- Prioriter prosjekter i byområder/regionale vekstsentra, langs nasjonale og internasjonale transportkorridorer, samt i kollektivtransporten.
- Prioriter jernbaneprosjekter som bidrar til å utvide bo- og arbeidsmarkedene, samt jernbaneprosjekter som bidrar til en mer effektiv og forutsigbar fremføring av gods i hele landet.
- Prioriter godsknutepunkter med tilknytningsveier, jernbane og farledere.
- Prioriter veiprosjekter som gir bedre standard og redusert reisetid i transportkorridorene og som binder vekstsentra sammen.

I SamferdselsLøftet har vi gjort prioriteringer ut fra oppdaterte beregninger for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I tillegg har vi lagt vekt på godsets verdi og prioritert prosjekter som bidrar til reduksjon av tidskostnader, lavere miljøkostnader, lavere transportkostnader for næringslivet, økt produktivitet, utvidede arbeidsmarkeder og lavere ulykkeskostnader.

Våre forslag til prioriterte veiprosjekter (jf. vedlegg 1) vil gi bedre standard og redusert reisetid i transportkorridorene og vil være viktig for å binde sentrale vekstsentra sammen. Sammenhengende utbygging langs E6, E18, E39 og E134 prioriteres særskilt.

Våre forslag til prioriterte jernbaneprosjekter vil bidra til en mer effektiv og forutsigbar fremføring av gods i hele landet. Særskilt viktig for persontransporten med tog er utbyggingen av InterCity-triangelet og andre viktige lokaltogstrekninger rundt de største byene i Norge. Utvikling av effektive godsknutepunkt er viktig for å lette overføringen av gods mellom ulike transportformer. Vi prioriterer utbygging av Alnabru godsterminal og andre viktige knutepunkt for gods. I tillegg prioriteres infrastruktur som tilførselsvei og jernbanetilknytninger til viktige godsterminaler og havner, jf. vedlegg 1.

Forbedre og effektiviser planverktøyet

Planleggingstiden for vei- og jernbaneprosjekter tar i dag i snitt 8-12 år. NHO mener dette er alt for lang tid og mener det er helt nødvendig å gjøre grep for å korte ned denne tiden. Dagens samferdselssektor står overfor store utfordringer og trenger en rask oppgradering. Dette vil kreve økte økonomiske rammer, men for å kunne bygge må man ha ferdige planer. NHO mener at det i NTP må tas grep som sikrer at man har planer klare når pengene blir bevilget. I planforslaget slår etatene fast at de øvre økonomiske rammene i planen ikke vil kunne gjennomføres uten vesentlig økning i planproduksjonen.

I planforslaget påpekes det at som en konsekvens av dagens omfattende plansystem blir det gjennomført en del planlegging som i liten grad kommer til nytte. Årsaken er at man i dag har lange og omfattende prosesser og mange av planene har relativt kort holdbarhet. Resultatet blir at flere planprosesser helt eller delvis må gjennomføres på nytt.

Etatene foreslår å innføre et nytt planregime for store statlige infrastrukturprosjekter. NHO mener dette er et fornuftig forslag og støtter dette. Vi mener videre at man i større grad enn tilfellet er i dag, bør ta i bruk statlig reguleringsplaner for store prosjekter av nasjonal betydning. Vi er fornøyd med at dette også er et av forslagene til arbeidsgruppen som ble satt ned av Samferdselsdepartementet som skulle se på effektivisering av planprosesser for store samferdselsprosjekter. I deres rapport som ble lagt frem i april 2012, foreslås det å senke terskelen for bruk av statlig plan. Videre foreslås fastsettelse av dato for ferdigstilling av konkrete prosjekter i forkant av utbyggingen. NHO mener dette kan være et veldig disiplinerende tiltak som gjør at alle parter får et felles mål å jobbe mot og kan bidra til raskere planlegging og gjennomføring av prosjekter.

NHO mener at plankapasitet i dag kan være en begrensende faktor og mener dette kan løses ved økt bruk av eksterne konsulenter. Konkret bør man vurdere om større deler av prosjekteringen og detaljplanleggingen kan utføres av entreprenørene. Ved å trekke disse tidligere inn i prosessen vil dette kunne frigjøre plankapasitet i etatene som kan brukes til overordnet planlegging.

Store statlige investeringsprosjekter er underlagt såkalt konseptvalgutredning (KVU). Dette er en omfattende prosess der ulike mål, målkonflikter og interesser er tatt hensyn til og veid som en del av konseptvalget. Denne ordningen innebærer at det for alle investeringer over 750 millioner kr. skal utarbeides en KVU som senere skal kvalitetssikres eksternt, såkalt KS1. Ordningen skal i

prinsippet vurdere ulike konseptuelle valg som analyserer transportbehov og andre samfunnsbehov, samt vurderer ulike prinsipielle måter å løse behovene på.

NHO mener at innslagspunkt på 750 millioner kr. er for lavt. I mange tilfeller er det ikke snakk om reelle konseptvalg. Kostnaden for relativt små prosjekter ligger dessuten ofte over denne grensen og blir dermed gjenstand for KVV/KS1. Etter vår vurdering bryter dette med intensjonene bak ordningen. Ved å heve innslagspunktet vil en kunne konsentrere seg om de prosjektene hvor man er stilt overfor reelle og ulike konsepter/transportløsninger. NHO mener at innslagspunktet må heves til 1,5 milliarder kr. Dette samsvarer godt med forslaget til departementets arbeidsgruppe som foreslår at KVV bør begrenses til å omfatte prosjekter der det er klare konseptuelle valg. Dette er også et sentralt poeng i BNLs rapport nr. 3 2012 som foreslår ti viktige grep for raskere planprosesser.

Bedring av trafikk prognoser

Prognose gir anslag for fremtidig trafikkutvikling og er med på å bestemme hvilken dimensjonering veistrekninger skal ha. I planforslaget viser etatene til at det har pågått et kontinuerlig forbedringsarbeid i modellverktøyet de siste 10 årene. Men det er fremdeles en rekke forhold som ikke er tilstrekkelig ivaretatt. NHO mener det er viktig at dette arbeidet får høy prioritert, og savner en mer konkretisering av hvilke endringer som må gjøres for å bedre modellen. Vi mener blant annet at dagens prognosemodeller ikke godt nok fanger opp arealbruksvirkninger man får av nye veiprojekter. For eksempel vil etablering av nye næringsområder i tilknytning til nye veiprojekter generere økt trafikk. Det er vanskelig å se at det er god ressursbruk og først bygge en 2-felts vei, som man må utvide til 4-felts vei noen år senere fordi de trafikkprognosene som lå til grunn viste for lav trafikk og det faktiske langt høyere.

Prosjektfinansiering og gjennomføringsmodeller

NHO har merket seg at Samferdselsdepartementet ikke har gitt transportetatene i oppgave å vurdere nærmere finansieringsløsninger for samferdselsprosjektene. Likevel etterlyser etatene langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger i planforslaget. Det er veldokumentert at alternative finansieringsløsninger vil redusere gjennomføringstiden. Dette styrker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten og vil over tid gi rom for flere prosjekter. Med prosjektfinansiering mener vi finansieringsløsninger hvor prosjektene er sikret fullfinansiering ved oppstart. NHO mener regjeringen bør ta i bruk løsninger som OPS, flerårig budsjettering og statlig utbyggingsselskap som prosjektfinansieringsmodeller.

NHO forslår at det med utgangspunkt i en årlig ramme på 10 til 15 milliarder kroner velges ut konkrete prosjekter for prosjektfinansiering. Vi mener større prosjekter av stor nasjonal betydning, hvor muligheten for raskere gjennomføring er stor, er beste egnet. Vi anbefaler blant annet at prosjektfinansiering benyttes i nøkkelprosjekter langs E6, E18 og E39, jf. vedlegg 2. Vi har fått utredet samfunnsøkonomiske konsekvenser for tre prosjekter som er aktuelle for prosjektfinansiering. Sparte investeringskostnader og tidligere realisering av nytte for byggingen av Vestfoldbanen vil for eksempel gi en samfunnsøkonomisk gevinst på mellom 2 og 4 milliarder kroner. For de tre eksemplene samlet indikeres det et gevinstpotensial på mellom 3 og 7 milliarder kroner ved prosjektfinansiering, jf. nærmere omtale i SamferdselsLøftet

Vi mener videre at kontraktsformene som brukes i samferdselsprosjekter bør gjøre seg økt bruk av funksjonsbaserte kontraktsformer hvor infrastruktur bestilles etter funksjon av type kapasitet, fremkommelighet etc.

Infrastruktur markedet har mange markeder som trenger differensierte gjennomføringsmodeller. Valg av gjennomføringsmodell må ta utgangspunkt i den oppgaven som skal utføres og driftes. En forutsetning for tilpasning til høyere volum må bl.a. skje gjennom en rendyrking av

byggerrollen, en tydelig leverandørstrategi sammen med en aktiv leverandør- og markedsutvikling i tråd med dette. Det innebærer tilrettelegging for en konkurranse både for nasjonale og internasjonale aktører, valg av gjennomføringsmodeller med større ansvar og større oppdrag der tidlig involvering og livsløp inngår. En slik strategisk markeds- og leverandørutvikling vil gå over flere år og kreve forutsigbar finansiering.

Sammenhengende utbygging

NHO mener det ikke er direkte samsvar mellom målet i planforslaget om å bygge sammenhengende og forslaget til prosjekter. Det vises f.eks. til at det prioriteres sammenhengende utbygging på E6 og E18, men vi savner at dette kommer til uttrykk blant de konkrete prosjektene som blir prioritert. Et eksempel er E18 i Telemark. Sommeren 2012 åpner strekningen E18 Sky – Langangen og neste prosjekt i denne korridoren er E18 Langangen – Dørdal. Dette prosjektet er delt i to prosjekter; E18 Langangen – Rugtvedt og E18 Rugtvedt – Dørdal. I planforslaget er det kun det siste prosjektet som er prioritert. Følgene av dette blir en ikke sammenhengende utbygging.

Tilsvarende eksempel har vi på E6 i Oppland, der ny E6 er bygget frem til Kolomoen. Den neste parsellen Kolomoen - Brumunddal er ikke prioritert før oppstart i 2018. Her kunne det vært sammenhengende utbygging, men vi får et opphold på fire år. I tillegg mener vi at man må bygge og ferdigstille firefeltsvei helt frem til Lillehammer i løpet av planperioden. Eksemplene fra E6 i Innlandet og på E18 er en god illustrasjon på at investeringsrammene transportetatene er gitt anledning til å planlegge innenfor, er for snevre. I disse konkrete eksemplene gir snevre rammer en direkte konsekvens for investeringskostnadene til entreprenørene, administrative kostnader for byggherre og økte transportkostnader for næringslivet.

2. InterCity-triangelet og høyhastighetsutbyggingen

Norge har i dag en sterk urbaniseringstendens med en konsentrasjon av befolkningen i og rundt byer og regionale vekstsentra. Denne utviklingen gir en enorm trafikkvekst, særlig i Østlandsområdet, og vil skape store framkommelighetsproblemer med konsekvenser for hele landet. NHO mener det er nødvendig med en samferdselsinfrastruktur som kan møte den økte etterspørselen. Hvis ikke vil følgende kunne bli et sammenbrudd i transportsystemene på Østlandet.

I Jernbaneverkets konseptvalgutredning for Intercity-triangelet legges det frem planer for hvordan et fullt utbygd jernbanenett for Østlandsområdet kan stå ferdig innen 10 år, med en investeringskostnad for hele prosjektet på mellom 120-130 milliarder kroner. I planforslaget fra etatene vises det til at dersom den plantekniske rammen økes med +45 % er det rom for å prioritere 35 milliarder kroner til Intercity-utbyggingen. Med en videreføring av +45 % rammen utover 2023, kan man i 2026 ha tilstrekkelig utbygging til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg slik at man kan kjøre halvtimesfrekvens i grunnrute.

NHO mener det nå er helt avgjørende at det gjøres grep som sikrer en rask, helhetlig og effektiv utbygging av hele InterCity-triangelet (Lillehammer, Skien, Halden), og ikke en delvis utbygging slik som planforslaget legger opptil. En slik utbygging vil være en viktig brikke for å realisere større og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Et ferdig utbygd Intercity-triangel vil gi reduserte reisetider som gjør det mulig å bo på f.eks. Hamar og jobbe i Oslo. Dette vil kunne dempe noe av presset på boligprisene i Oslo-området og indirekte være med på å holde rentene lave. Dette er noe som vil ha positivt gevinster for næringslivet i hele landet.

I tillegg til utbygging av InterCity-triangelet er det viktig å satse på jernbaneprosjekter som for eksempel Grenlandsbanene, Ringeriksbanen, Trønderbanene og utbedring av infrastrukturen mellom Drammen og Kongsberg.

Statlig utbyggingsselskap

NHO mener at utbygging av InterCity-triangelet er en så stor utbygging at den bør organiseres som et statlig utbyggingsselskap med ansvar for hele utbyggingen langs alle tre strekningene. Prosjektet bør også inkludere bygging av ny jernbanetunnel under Oslo. En slik type organisering har vi gode erfaringer med, for eksempel fra utbyggingen av som nevnt bl.a. Gardermobanen og Gardermoen hovedflyplass. I tillegg mener vi at utbyggingskostnadene knyttet til InterCity-triangelet er så høye at dagens tradisjonelle modell for finansiering av samferdselsprosjekter med årlige bevilgninger er uegnet. Det er behov for ny finansieringsmodell og vi savner at planforslaget adresserer denne problemstillingen.

NHO mener at et utbyggingsselskap som har ansvaret for hele utbyggingen, bør få anledning til å utstede statsgaranterte obligasjoner med lang løpetid. Dette vil sikre at projektet er fullfinansiert ved oppstart. En av de viktigste forutsetningene i Jernbaneverkets KVVU for å få plass hele InterCity-triangelet innen 10 år, er forutsigbar finansiering. Modellen med statsgaranterte obligasjoner vil sikre dette, i tillegg vil denne form for finansiering periodisere investeringskostnadene utover i tid.

Å legge ut langsiktige statsgaranterte lån til investeringsformål vil trekke inn kjøpekraft/sparing og redusere press i økonomien. Det vil også ha som sideeffekt at det norske obligasjonsmarkedet blir aktivisert/stimulert. Det vil i sin tur ha gunstige effekter på pensjonskasser og andre aktører som trenger å låne i et slikt marked.

I klimameldingen som ble lagt frem våren 2012 varslet regjeringen at den i NTP vil legge frem en fremdriftsplan for ferdigstilling av InterCity-triangelet. NHO mener det er viktig at departementet i sitt videre arbeid med stortingsmeldingen sørger for å sette en sluttdato for ferdigstilling av hele InterCity-triangelet sammen med en forutsigbar finansieringsmodell.

Høyhastighetsutredningen

Høyhastighetsutredningen, som ble lagt frem i januar 2012, viser at en eventuell fremtidig høyhastighetsbane i Norge vil kreve betydelige investeringsmidler. Et grovt kostnadsanslag viser at et fullt utbygd høyhastighetsnett vil koste opp mot 1000 milliarder kroner. I planforslaget slår etatene fast at det innenfor de økonomiske rammene de planlegger etter, ikke er rom for en offensiv satsing på persontrafikken på fjernstrekningene. Videre slår de fast at all satsing på høyhastighetsstandard på fjernstrekninger, forutsetter at InterCity-triangelet er bygd ut.

NHO har ikke forutsetninger til å legge til grunn andre beregninger enn det Jernbaneverket har fått gjennomført i sin høyhastighetsutredning. Gitt at disse beregningene stemmer mener NHO det ikke er realistisk med bygging av høyhastighetsbane i Norge. Vår konvensjonelle infrastruktur er allerede altfor dårlig og det er behov for store investeringer for å få denne opp på akseptabelt nivå. Dette må være prioriteringen nå. Dersom man prioriterer bygging av et høyhastighetsnett for jernbane i dag, vil dette fortrenge mange andre viktige samferdselsprosjekter. Det er derfor ikke rom for en storstilt satsing på et høyhastighetsnett. Vi støtter etatenes tilnærming om at et fullt utbygd InterCity-triangel må få første prioritert. I planforslaget legges det opp til å dimensjonere utbyggingen til å tåle en hastighet på 250 km/t. Dette gjøres for å sikre at InterCity-triangelet kan være første del av et eventuelt fremtidig høyhastighetsnett for jernbane i Norge. Det er fornuftig å legge opp til en slik dimensjonering.

En eventuell høyhastighetsbane til Gøteborg og København kommer i en noe annen kategori da det her dreier seg om internasjonale ringvirkninger for Norge. En eventuell reisetid på under tre timer mellom Oslo og København vil knytte Norge sammen med Øresundsregionen og kontinentet på en effektiv måte. NHO mener det er uheldig at høyhastighetsutredningen kun har begrenset seg til å

analysere transportkorridoren mellom Oslo og Gøteborg, og ikke hele strekningen fram til København. Det er først når man ser hele strekningen Oslo-Gøteborg-København under ett at potensial og nytteverdi for alvor blir synlig.

NHO mener at departementet i oppfølgingen av høyhastighetsutredningen og det videre arbeidet med NTP, bør sette i gang supplerende utredning hvor potensialet og nytteverdien for både passasjer- og godstrafikken i hele transportkorridoren Oslo-Gøteborg-København sees i sammenheng.

3. Kollektivstrategi og økt statlig bidrag i bypakker

Den forventede befolkningsveksten i de største byområdene vil bety en vesentlig økning av transportomfanget. Dette vil gi store utfordringer for transportsystemet. NHO mener kapasiteten må økes betydelig, noe som medfører et behov for økte ressurser til investeringer. En analyse utarbeidet av Urbanet Analyse AS i 2011, anslår et investeringsbehov på om lag 170 milliarder kroner i bypakkene.

I planforslaget slår etatene fast at det er store behov for investeringer og økt driftstilskudd til kollektivtransport. Disse kostnadene er så høye at kommuner og fylkeskommuner ikke klarer å finansiere dette med dagens inntekter. Staten må bidra til å sette fylkeskommunen i stand til å utvikle et høykvalitetskollektivtilbud. NHO vil gi etatene ros for å adressere denne viktige utfordringen. Vi mener at NTP må inneholde en nasjonal kollektivstrategi som har som mål å fordoble antall kollektivreiser innen 2030. Dette er helt avgjørende for å forhindre et sammenbrudd i transportsystemene rundt byområdene.

NHO mener en slik strategi må inneholde en rekke virkemidler og tiltak:

- Mer stabile økonomiske rammebetingelser for kollektivtransporten.
- En mer helhetlig og langsiktig areal- og transportplanlegging, som inngår i fylkenes og kommunenes planarbeid.
- En forpliktende langtidsplan for å oppgradere infrastrukturen.
- En langsiktig og forutsigbar plan om økte driftsmidler til kollektivtrafikken
- Helhetlig virkemiddelbruk hvor flere tiltak kombineres og ses i sammenheng
- Enklere kollektivtransport for å redusere barrierer(eks kast rutetabellen, minimumstilbud, ITS-løsninger for reiseplanlegging)
- Økt kompetanse for å sikre økt bemanning.
- Effektiv ressursbruk for at både trafikanter og samfunnet skal få et best mulig tilbud ut av hver kroner som investeres i kollektivtilbudet. Det må være et krav at satsingen gir effekt.

I planforslaget fra etatene pekes det bl.a. på at skal kollektivtrafikken ta veksten i persontransporten i byene, må dette skje gjennom samordnede pakker av tiltak. Det vises til nødvendigheten av en arealbruk som sikre konsentrerte byområder, utvikling av kollektivtransporten med ny infrastruktur, økt kapasitet, økt kvalitet og økt frekvens. I tillegg trekkes det frem behov for restriktive tiltak for bilbruk og tilrettelegging av forholdene for godstransport i by.

NHO er tilfreds med at planforslaget har så stort fokus på bytransport. Vi mener at for å unngå en sterk vekst i biltrafikken i de største byene med tilhørende kapasitetsproblemer kreves et bredt spekter av tiltak. Forslagene fra etaten er fornuftige og vi mener det er viktig å gjennomføre tiltak som både påvirke reiseetterspørsel og transporttilbud.

Vi mener at for at utbygging av hovedveinettet skal gi bedret fremkommelighet er det nødvendig at denne utbyggingen kombineres med en arealbruk som støtter opp under eksisterende byer og

tettsteder, i tillegg til utvikling av et mer attraktivt kollektivtilbud og et sammenhengende og sikkert gang- og sykkelnett. Konkurransenevnen for kollektive transportmidler avhenger av konsentrasjonen av arbeidsplasser og boliger nær kollektivknutepunktene. Dette stiller krav til kommunenes og fylkeskommunenes arealpolitikk. Uten en bevisst politikk for konsentrasjon av bo- og arbeidsområder i sentrum av byer og andre knutepunkter, vil etterspørselen etter kollektivtrafikk bli for liten til å forsvare et godt tilbud.

Videre mener vi, på lik linje med planforslaget, at kapasiteten må økes betydelig. Skal kollektivtransporten være en bærebjelke i det fremtidige transportsystemet i by er det nødvendig med en kraftig økning i kollektivtilbudet. Den forventete befolkningsveksten vil øke etterspørselen og da må tilbudet økes (dobling i rushtiden). Det vil kreve økte investeringer i infrastruktur og behov for økte driftsmidler. Med dagens nivå på de statlige midlene i bypakkene, mener vi at fremdriften i investeringene i byområdene blir for lav til å møte utfordringene. Dette er ikke en satsning som kommuner, fylker og bilister kan ta alene. Statens bidrag må også økes kraftig og vi tar til orde for en dobling av det statlige bidraget i byområdene.

For å sikre et levende bymiljø, er det viktig å legge til rette for at butikker og annen type næring kan etablere seg i bysentra. For å fungere er de avhengig av å kunne få levert varer til butikkene sine. I planforslaget viser etatene til at dagens varedistribusjon i byene hindres av manglende kapasitet og prioritert i veinettet. De foreslår tiltak som mer effektiv varedistribusjon, samlastning, bedre fremkommelighet og bedre tilrettelegging av varemottak. NHO mener dette er fornuftige tiltak. Det er viktig når man diskuterer bypolitikk og samferdsel at man ikke kun har fokus på kollektivtransport men også tar med seg varedistribusjon utfordringer som man i dag ser i byområder.

Køprising vil være det viktigste tiltaket for å påvirke etterspørselen på kort sikt. Både for å sikre ønsket virkning på trafikken og oppnå aksept blant trafikanter og befolkning er det avgjørende at trafikantene opplever å ha gode alternativer til å kjøre bil i rushtidene. Innføring av kjøprising vil redusere miljøutslipp og øke fremkommelighet for næringslivet og kollektivtransporten. Men dette tiltaket er kun et av flere tiltak som må inngå i en tiltakspakke og er kun aktuelt i de største byene. I tillegg mener vi at evt. innføring av kjøprising forutsetter et lokalt initiativ og lokal/regionalpolitisk vedtak.

Vi savner i planforslaget en omtale av de utfordringer dagens måte å organisere kollektivtransporten gir og evt. forslag til hvordan vi kan organisere oss bedre. NHO mener dagens organisering av kollektivtrafikken er preget av et fragmentert offentlig ansvar. Rammebetingelser, tilbud og etterspørsel påvirkes både av staten, helseforetak, fylkeskommunene med tilhørende administrasjonsselskaper, kommunene og de utøvende transportselskapene. Private aktørers rolle er, med unntak av ekspressbussruter, begrenset til utøvelse av transport på oppdrag fra offentlige myndigheter.

NHO anbefaler at ansvaret for den regionale og lokale kollektivtrafikken, inklusiv tog, samles på regionalt nivå. Dette vil gi fordeler ved utnyttelse av lokalkunnskapen i fylkene og vil gi bedre samordning mellom regionalt tog- og busstilbud.

Vista Analyse har beregnet for NHO at behovet for driftsmidler til kollektivtransporten i fremtidens byer (de 13 største byene) er på om lag 2,5 milliarder kroner til 8,5 milliarder kroner per år. Dette illustrerer tydelig at for å lykkes med kollektivtrafikken nytter det ikke bare med en ny og velfungerende infrastruktur. Det er også behov for økte midler til drift. I planforslaget er man tydelige på at det er behov for mer midler til drift, uten at dette tallfestes eller fordeles. NHO mener det er nødvendig med en radikal endring i nivået på den statlige finansieringen. Videre mener vi at i

en oppbyggingsperiode bør statens ekstra tilskudd til kollektivtrafikken være direkte tilskudd, for deretter å innarbeides i de ordinære rammetilskuddene, jf. modell for barnehageutbyggingen.

I tillegg mener vi det må være økt konkurransen innenfor jernbanen i form av konkurranse om sporet, der ulike aktorer konkurrerer om en tidsbegrenset enerett på samme måte som ved anbudskonkurransene for busstransport. Gjøvikbanen er et godt eksempel på dette. En evaluering fra TØI (2010) viser at konkurranseutsetting av Gjøvikbanen har gitt lavere kostnader for det offentlige. I tillegg er tilbudet blitt bedre for passasjerene, uten å forverre de ansattes lønns- og arbeidsbetingelser.

4. Mer gods på sjø og bane

En dobling og tredobling i næringstransporten de kommende tiår frem mot 2040 medfører at vi må legge til rette for en samferdselsinfrastruktur som gjør at vi kan håndtere den økende godsmengden. Kombinasjonen av befolkningsvekst, høy økonomisk vekst og et stadig mer internasjonalt orientert næringsliv, er faktorer som indikerer fortsatt sterk vekst i godstransporten de neste 20-30 årene. For å håndtere økningen vil jernbanetransport og sjøtransport bli viktig både for næringslivet, miljøet og for å avlaste veinettet. Økt containerisering av gods har medført at veitransporten styrker sin konkurransekraft i forhold til sjøtransport.

I planforslaget fra etatene foreslås flere tiltak rette mot det godset som kan flyttes fra vei til sjø og bane. Det foreslås blant annet en effektivisering av terminaler, tilrettelegging for integrerte logistikknutepunkter, bedre veiforbindelse til terminaler og reduserte avgifter på sjøtransport. NHO vil gi etatene ros for å komme med mange gode forslag og vi støtter disse. Etatene foreslår at det utarbeides en nasjonal veileder med eksempler og gode råd for arealbruk og utvikling av regionale gods- og logistikklynger. NHO mener dette kan være et nyttig grep, men det viktig at næringslivet med sin kompetanse og kunnskap får være med i utarbeidelsen av en slik veileder. Som en oppfølging av NHOs Samferdselsløftet har næringslivets organisasjoner nylig utviklet et forslag til en nærskipfartsstrategi som inneholder en rekke løsningsforslag for å styrke sjøtransportens konkurranseevne.

I tillegg til de foreslåtte tiltakene som kommer frem i planforslaget mener NHO det er helt nødvendig å se på dagens havnestruktur. Der er i dag om lag 60 havner i Norge. Utfordringen for næringstransporten er at det er for mange små havner med små ressurser til å bli effektive og konkurransedyktige logistikknutepunkter. Problemet blir at havnene konkurrer mot hverandre, mer enn de samarbeider. NHO mener det er behov for en ny struktur, noe som kan være med på å styrke regional transportplanlegging. Havne-Norge bør regionaliseres og da med utgangspunkt i hvor vekstklynger er lokalisert. En mulig regioninndeling kan være:

- Region Oslo innbefattet Østfold-Horten-Drammen
- Region Larvik/Grenlandområdet
- Region Sør med Kristiansand og sørlandshavnene
- Region Vest med Bergen, Stavanger og Karmsund
- Region Nordvestlandet (Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal)
- Region Midt-Norge med Trondheimsfjorden og eventuelt ut mot Hitra/Frøya

Når det gjelder Nordland er det ikke like lett å se en like naturlig regioninndeling. Der er det mer spredt bebyggelse og ikke like naturlige geografiske klynger. Her kan Helgeland og Ofoten være mulige regioner.

Til tross for politiske ambisjoner om å få overført mer gods fra vei til sjø og bane, går utviklingen i motsatt retning. Det er flere årsaker til dette, men NHO mener det er behov for å se på muligheten for en bedre koordinering og samordning. I dag er det flere departementer og etater som har ansvar for ulike deler av forvaltning av sjøtransporten. Vi savner en belysning av denne problemstilling i planforslaget. NHO mener at prioritering av godstransporten best lar seg gjøre ved å legge ansvaret for all næringstransport på sjø til Samferdselsdepartementet.

Jernbanen spiller en viktig rolle for overføring av gods fra vei til jernbane. For å lykkes er det avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarhet for godstrafikk på jernbane. Dette krever flere og lengre kryssningsspor og terminaler for blant annet tømmer. Jernbane er først og fremst konkurransedyktig over lengre strekninger.

Effektiv godstransport og overføring av gods fra vei til jernbane og sjø er avhengig av knutepunkter som letter overføringen av gods mellom transportmidler. Utbygging av en ny containerterminal på Alnabru, sammen med utvikling av terminaler og havner ved andre knutepunkter, er et viktig bidrag til reduserte avstandskostnader for næringslivet, og anbefales prioritert høyt i NTP. Ved siden av utbygging av terminalene er infrastruktur i tilknytning til terminalene (vei, jernbane og farledere) avgjørende og bør gis prioritet. NHO har initiert et forslag til en raskere ferdigstilling av godsterminalen på Alnabru, som er selve navet for godstransport på bane i Norge. Denne vil bli sendt samferdselsdepartementet i egen oversendelse.

5. En bærekraftig luftfart

Luftfart er et sentralt virkemiddel for å redusere avstandsuretene i Norge. Det finnes i dag et godt utbygd luftfartssystem med et landsdekkende rute- og flyplassnett. Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) er navet i norsk luftfart og en viktig drivkraft for næringsutviklingen og konkurransekraft for bedriftene. Ut i fra dette er det viktig å styrke logistikkvirksomhet for både import og eksport på lufthavnen. I et bærekraftperspektiv er det viktig å satse på et rutetilbud som optimaliseres ut fra dagens flyplasstruktur. Det viktigste tiltaket for å kunne gi bedre tilgjengelighet for reisende som velger fly, er en generell forbedring av luftfartens rammevilkår gjennom lavere luftfartsavgifter og redusert utbytte fra Avinor.

NHO mener det bør gjøres en vurdering av dagens flyplasstruktur inkludert en rekke lokalt ønskede utbyggingsprosjekter. Investeringer og drift av flyplasser må sees i sammenheng med utbygging av infrastruktur innenfor veinettet. Nye flyplassprosjekter og mulig oppgradering av en del regionale lufthavner (rullebaneforlengelser osv.) bør vurderes etter samfunnsøkonomiske kriterier. I enkelttilfeller kan nedleggelse av flyplasser vurderes. I tillegg bør ulønnsomme flyplasser som ønskes opprettholdt av distriktpolitiske hensyn, i større grad finansieres med midler over statsbudsjettet, fremfor en ytterligere forsterket krysssubsidiering fra trafikksterke områder.

I planforslaget er det forslag om å legge ned flyplassene Leknes og Svolvær i Lofoten og erstatte disse med en ny flyplass på Gimsøy. Det foreslås også at det etableres en ny flyplass på Helgeland i Mo i Rana, som erstatning for de eksisterende flyplasser i Mosjøen og Mo i Rana. En svakhet med disse forslagene er at finansierings spørsmålet er ikke avklart. Avinor skriver i planforslaget at de ikke har finansielt handlingsrom til å bekoste nye flyplasser. I tillegg vil Avinor få høyere driftsutgifter med disse forslagene. Forutsetningene for at NHO skal støtte disse forslagene er at de aktuelle nærliggende flyplassene faktisk legges ned og at økte drifts- og finansieringskostnader ikke gir høyere luftfartsavgifter. Vi mener at forslaget krever videre planlegging og at et tilfredsstillende finansieringsopplegg må være på plass før man evt. fatter beslutning om oppstart og utbygging av disse flyplassene.

6. En reiselivsorientert samferdselspolitikk

NHO mener det er nødvendig å se sammenhengen mellom et bedre samferdselsnett og et mer kunnskapsbasert reiseliv Norge har et stort potensial som turistland. Men norske reiselivsprodukter oppleves som lite tilgjengelig, ikke minst på grunn av dårlig standard på deler av samferdselsnettet. NHO lanserte i februar 2011 Reiselivets SamferdselsLøft som tar til ordet for et samferdselsløft for reiselivsnæringen. For å oppnå dette løftet mener vi følgende mål må prioriteres:

- Bedre integrering av reiseliv i samferdselspolitikken.
- Bedre informasjon.
- Bedre ankomst- og knutepunkter.
- Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene.

Strategien inneholder en rekke forslag til tiltak på samferdselsområdet som vil være viktige for videre vekst og lønnsomhet i reiselivsnæringen. NHO er fornøyd med at mange av de tiltakene vi foreslo her er en del av planforslaget til etatene. Et tiltak som ikke er nevnt, men som NHO mener er viktig er en utviding av åpningstider på sesongbetonte veier og gjennomføring av flere rassikringstiltak til reiselivsdestinasjonene for bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene.

NHO vil også trekke frem nødvendigheten av sjøtransport for reiselivsnæringen. Reiselivet langs kysten er som regel avhengig av transport på sjøen for å få de reisende til og fra destinasjoner, i tillegg til at transporten i seg selv er en reiselivsopplevelse. Dette må staten og fylkeskommunene i større grad enn i dag ta hensyn til når tjenestetilbudet skal dimensjoneres.

NHO mener Norge trenger en samferdselspolitikk hvor også reiselivets transportutfordring i langt større grad legges som premiss for prioriteringene som gjøres. Det er behov for en langt større samordning av regjeringens samferdsels- og reiselivspolitikken enn i dag. Vi ber om at departementet i sitt videre arbeid med NTP følger opp disse forslagene.

Evalueringsav fylkeskommunens rolle

NHO følger utviklingen for fylkesveiene nøye og ikke minst som følge av det økte ansvar fylkeskommunene har fått fra 2010. Vi er opptatt av den nye ansvarsfordelingen mellom stat og fylkeskommune ikke må føre til at midler til fylkesveiene taper i prioriteringskampen. I planforslaget peker bl.a. etatene på at 20 % av dagens fylkesveinett er i svært dårlig stand. I tillegg mener de at det i forbindelse med NTP 2010-2019 er gjort en undervurdering av vedlikeholdsbehovet på fylkesveinettet. Etatene foreslår bl.a. en utredning om kompensasjon for ekstraordinære kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold av fylkesveinettet.

NHO mener at for å sikre best mulig utnyttelse av tilgjengelige midler er det viktig at stat, fylkeskommune og kommune koordinerer sine prioriteringer og ressursbruk i forhold til samferdsel. Gjennom forvaltningsreformen har fylkeskommunen fått økt ansvar og det er viktig at fylkeskommunene er seg bevisst dette ansvaret. Dette for blant annet å forhindre at det blir ulik kvalitet på ferjeleier, som i dag er et delt ansvar mellom fylke og stat.

Vi frykter at dagens organisering kan medføre ulike prioriteringer langs samme veistrekning. Dette vil forringe effektiviteten i næringstransporten og redusere reiseopplevelsen, noe som vil være spesielt negativt for reiselivsnæringen. NHO mener at regjeringen må gjennomføre en evaluering

av forvaltningsreformen og der man ser på om den har gitt de resultater som lå til grunn for reformen, samt vurdere endringer i ansvarsforholdene. Vi mener også det er behov for en evaluering av innkjøpsordningen for buss og båtjenester i fylkeskommunene.

Vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Område Næringspolitikk



Petter Haas Brubakk
Direktør



Tore Myhre
Avdelingsdirektør

Vedlegg:

- NHOs prioriterte prosjekter
- NHOs forslag til prosjekter som prosjektfinansieres
- SamferdselsLøftet – næringslivets transportplan 2014-2023, hoveddokument og kortversjon

Vedlegg 1

NHOs prioriterte veiprosjekter

Korridor	Oppstart 2014-2017	Oppstart 2018-2023
Oslo-Ørje/Magnor	E18 Vinterbro-Østfold grense Rv2 Nybakk - Slomarka	E18 Mosseveien E18 Riksgrensen-Ørje
Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger	E18 Vestkorridoren E18 Bommestad-Sky E18 Rugtvedt-Dørdal E18 Tvedestrand-Arendal E39 Ålgård-Sandved E39 Eiganestunnelen E39 Smiene-Harestad Rv 23 Dagslet-Linnes Rv 41 Oppgradering og utbedring	Ny Oslofjordforbindelse E18 Langangen-Rugtvedt E39 Gartnerløkka-Søgne E39 Søgne-Ålgård E39 Runaskaret E39 Vikeså Rv 41 Oppgradering og utbedring
Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim	E39 Rogfast E39 Svegatjørn-Rådal E39 Nyborg-Klauvaneset E39 Lavik-Møre grense Rv 555 fra E39 Sotra-sambandet E39 Vikanes-Romarheim bru Rv 15 Strynefjellet E39 Betna-Vinjeøra E136 Breivika-Lerstad E 39 Lønset-Hjelset Rv 70 Ny innfartsvei til Kristiansund Rv 70 Tingvoll-Meisingset E39 Harangen-Orkanger	E39 Arsvågen-Aksdal E39 Arna-tunnelen/ringvei øst E39 Hordfast E39Sulafjorden evt. Storfjorden (Hafast) E39Romsdalsfjorden (Møreaksen) E136 Flatmark-Monge-Marstein E39 Halsafjorden
Oslo-Bergen/Haugesund	E134 Damåsen-Saggrenda E16 Sandvika-Skaret E16 Skaret-Rørvik E134 Haukelifjell Rv 52 Hemsedalsfjellet E134 Tunnel Stordalen E134 Haugesund-Etne Rv 36 Seljord-Skyggestein	E16 Rørvik-Hønefoss Rv 7 Svenkerud-Gol Rv 35 Hokksund-Jevnaker Rv 7 Hardangervidda
Oslo-Trondheim	E6 Kolomoen-Lillehammer nord Rv4 Gjøvik Nord-Mjøsbrua E6 Sør (E6 Oppland Grense-Jaktøyen i Trondheim, samt RV 3 Hedemark-Ulsberg) Trøndelag)	E6 Lillehammer nord-Otta
Trondheim-Bodø	E6 Trondheim - Steinkjer E14 Forra bru	E6 For øvrig gjennom Nordland
Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes	Rv77/E6 Sørelv-Borkamo E6 Hålogalandsbrua E8 Skibotn-finskegrensen Rv 83/E10/Rv 85 Utbedring av veinett Harstad-Sortland via Tjeldsund bru E6 – vest for Alta E6 Tana bru E69 Skarvberg-tunnelen Rv 94 Skaidi-Hammerfest	E6 For øvrig gjennom Nordland E6 For øvrig gjennom Finnmark

NHOs prioriterte jernbaneprosjekter

Oppstart 2014-2017	Oppstart 2018-2023
InterCity-utbygging (Oslo-Tønsberg, Oslo- Hamar, Oslo-Fredrikstad) Farriseidet-Porsgrunn (Eidangertunnelen) Tunnel Trengereid-Takvam Krysningsspor Bergensbanen Krysningsspor Hamar- Trondheim Krysningsspor Sørlandsbanen vest Krysningsspor Nordlandsbanen Krysningsspor Ofotbanen Krysningsspor Kongsvingerbanen Trønderbanen – elektrifisering, krysningsspor og dobbeltspor Marienborg- Lademoen Meråkerbanen – elektrifisering	InterCity-utbygging (Tønsberg-Skien, Hamar-Lillehammer, Fredrikstad-Halden) Ny Oslo-tunnel Trønderbanen – videre oppgradering Tunnel Forbordfjellet (Trønderbanen) Meråkerbanen – videre oppgradering Utbedring Drammen - Kongsberg Rassikring Bergensbanen Ringeriksbanen Vossebanen Utbedring Egersund-Moi Grenlandsbanen

NHOs forslag til investeringer og knutepunkter gods m/tilførselsveger

Kategori	Oppstart 2014-2017	Oppstart 2018-2023
Knutepunkter	Alnabru godsterminal m/tilknytningsveier RV 40 Larvik Havn – E18 Vei Risavika Havn - E39/Ganddal godsterminal Vei Risavika Havn-E39/Rogfast (nord) Godsterminal Drammen Kristiansand havn – med tilknytningsveier og jernbane Tilknytningsvei mellom Borg havn – E6 Tilknytningsvei til Grenland havn	Nytt logistikk-knutepunkt i Trondheimsregionen Ny jernbaneterminal i Bergensregionen

Vedlegg 2

Våre forslag til prosjekter som prosjektfinansieres

Milliarder kroner

Kategori	Prosjekt	Kostnad
Jernbane	Intercity-utbyggingen	60
	Grenlandsbanen	4
Veiprosjekter i korridorene	E18 Vestkorridoren	8
	E18 Tvedestrand-Arendal	3,5
	E39 Rogfast	6,5
	E39 Svegatjørn-Rådal	5
	E39 Nyborg-Klauvaneset	2
	E6 Kolomoen-Lillehammer nord	5
	E39 Lavik-Møre grense	4
	E6 Oppland Grense-Jaktøyen i Trondheim, inkl. RV 3 (E6 sør)	8,5
Knutepunkter for gods	Alnabru godsterminal	10
Sum		116,5