

Samferdselsdepartementet

Oslo, 01.07.2016

Vår ref.  
67035/HS40

Deres ref.  
16/485

## Høring – Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018–2029

### Bakgrunn for Spekters innspill

Arbeidsgiverforeningen Spekter organiserer sentrale samferdselsaktører som Posten/Bring-konsernet, NSB-konsernet med datterselskaper som CargoNet og Nettbuss, Sporveien, Avinor, Ruter, Flytoget, Baneservice, Jernbaneinfrastrukturforetaket, Nye Veier, samt noen andre godsaktører. Hvordan infrastrukturen og tjenestetilbudet i samferdselsektoren driftes og utvikles er for øvrig viktig for alle Spektermedlemmene, enten virksomhetene befinner seg i helsesektoren, kultursektoren eller andre deler av samfunnet.

Spekters innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029 har ambisjon om å bidra til en nødvendig, fremtidsrettet og forutsigbar satsing. For at de transportpolitiske målene skal realiseres, må Nasjonal transportplan baseres på befolkningens og markedets behov, og kombineres med en nødvendig politisk styrbarhet hvor det er et mål at det skal styres mer i stort og mindre i smått. Investeringer i samferdselsinfrastruktur er i mange tilfeller svært langsiktige. Spekter legger derfor vekt på at de langsiktige vurderingene og prioriteringene må tydeliggjøres. I denne sammenheng er det ikke mulig å overse drivkreftene knyttet til økende urbanisering, levealder, globalisering og klimautfordringer kombinert med fallende petroleumsinntekter.

Regjeringen har nylig levert sin første rapport til FN om hvordan Norge følger opp FNs bærekraftsmål. De nye bærekraftsmålene er universelle og gjelder for alle land. For Nasjonal transportplan er særlig tre av målene relevante: Mål nummer ni, å «Bygge robust infrastruktur, fremme innovasjon og bidra til inkluderende og bærekraftig industrialisering», mål nummer elleve, å «Gjøre byer og samfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige» og mål nummer 13, å «Handle umiddelbart for å stoppe klimaendringene og bekjempe konsekvensene».

### Norge: Fra særstilling til omstilling

Norge opplever en sterk vekst i befolkningen, særlig i storbyregionene. Folketallet ventes å øke med omlag én million de neste 20 årene. Vi går inn i en utfordrende periode med fall i petroleumsinntektene og en økende andel eldre, samtidig som det er høye forventninger til hva staten skal levere av velferdstjenester også i framtiden. Det blir behov for å styre innsatsen også innen samferdselsområdet mot tiltak som gir større netto nytte for samfunnet.

Produktivitetskommisjonens første rapport viser til flere forskningsarbeider som dokumenterer at det så langt ikke har vært noen signifikant sammenheng mellom samferdselsprosjektene nytteverdi og hvordan de prioriteres mot hverandre.

Beslutningsprosessen for norske samferdselsprosjekter er ifølge flere slik at positiv netto nåverdi ikke gir signifikant forklaringskraft for om prosjekter faktisk blir prioritert (Fridstrøm og Elvik, 1997 og Odeck, 2010).<sup>1</sup>

Det har vært en positiv utvikling i regjeringens retningslinjer for NTP-arbeidet. Dokumentene som er lagt fram så langt, danner et godt grunnlag for å komme inn på rett kurs. Arbeidsgiverforeningen Spekter støtter grunnlagsdokumentets prioritering av drift og vedlikehold og å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, fullføring av igangsatte prosjekt, en forsterket bysatsing gjennom bymiljøavtaler og belønningsordning, samt rammene til Nye Veier AS. Spekter mener at midlene som gjenstår til andre investeringer bør prioriteres etter samfunnsøkonomisk netto nytte, slik det er gjort i grunnlagsdokumentet.

Samferdselssystemet må utvikles for å koble sammen arbeidsmarkedsregioner, redusere næringslivets transportkostnader og øke trafikksikkerheten – med tiltakene rangert ved hjelp av samfunnsøkonomiske analyser. Etatens prioriterte liste viser at det finnes lønnsomme tiltak i alle landsdeler. Det er viktig at det er disse som prioriteres i det videre politiske arbeidet.

Storparten av befolkningsveksten ventes å komme i og rundt de store byene. Mange flere mennesker vil reise til og fra jobb i storbyområdene hver dag. Dette skaper utfordringer for framkommelighet, lokalmiljø, verdifulle arealer og for klimagassutslippene. Allerede i dag er det stor trengsel på veier, buss, tog og bane i rushtiden. Vi behøver å redusere både transportkostnadene og klimagassutslippene. Skal vi unngå en situasjon med enda lengre køer og en biltrafikk som kveler bysentraene, må utviklingen av byer og tettsteder sees i nær sammenheng med utbyggingen av en kollektivtransport og en godstransport som fungerer.

En areal- og transportpolitikk som legger til rette for høy kollektivdekning i byområder, er sentral for et kostnadseffektivt transportsystem. Det må fortettes rundt trafikknutepunkt og satses på kollektivtransport i byområder. Transportinvesteringer som kobler sammen arbeidsmarkeder kan bidra til å øke produktiviteten ved å krympe avstandene og gjøre arbeidsmarkedene større.<sup>2</sup>

Arbeidsgiverforeningen Spekter har over lang tid vært særlig opptatt av at vi må øke tilgangen på arbeidskraft for å sikre samme nivå på velferdstjenestene framover. Dels dreier dette seg om å mobilisere nok og riktig arbeidskraft for å møte framtidens behov for tjenesteproduksjon, og dels om å utnytte det arbeidskraftpotensialet vi har i dag best mulig. En utvikling av samferdselssystemet som bidrar til økt produktivitet har en viktig rolle å spille i den sammenheng. Utvidelse av bo- og arbeidsmarkedene gjennom bedre transport gir bedre kobling mellom arbeidskraftbehov og -tilbud, slik at kompetanse og arbeidsgivere finner hverandre.

Byregionenes positive produktivitetseffekter utfordres i økende grad av effektivitetstap fra raskt økende boligpriser og manglende framkommelighet. Spekter er bekymret over at tiden som går med til arbeidsreiser har økt. Det å begrense tiden som går med til arbeidsreiser, kan øke tilbudet av arbeidskraft og forebygge at mennesker trekker arbeidskraften sin ut av markedet.

---

<sup>1</sup> Produktivitet - grunnlag for vekst og velferd (NOU 2015:1 s 366)

<sup>2</sup> Produktivitet – grunnlag for vekst og velferd (NOU 2015:1 s.24)

Utfordringene må takles gjennom en kraftig økt fortetting i bysentra og kollektivknutepunkt, kombinert med å styre byområdenes persontransportinvesteringer til kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å oppfylle Stortingets mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler, må kollektivtrafikken ta brorparten av veksten i transportarbeidet. Infrastrukturen for sykling og gange bør derfor i økt grad målrettes mot å øke tilgjengeligheten og attraktiviteten til kollektivknutepunkt og holdeplasser. Fortetting reduserer transportbehovet og understøtter eksisterende transportinfrastruktur. Konsentrasjon av investeringene til kollektivtrafikk, sykkel og gange gjør fortettingen mulig, og har i tillegg gjennomgående større samfunnsøkonomisk netto nytte enn fortsatt utvidelse av byenes veikapasitet for persontransport.

Spekter mener:

- Samferdselssatsingen må være behovsbasert, langsiktig og forutsigbar.
- Samferdselssatsingen må bidra til økt produktivitet, konkurransekraft og reduserte klimagassutslipp.
- Samferdselssatsingen må bidra til at kompetanse og arbeidsgivere finner hverandre, og at tilgangen på arbeidskraft øker.
- Transportutfordringene i byområdene løses best gjennom fortetting og kollektivtransport.

### **NTP må være mer enn en statlig infrastrukturplan: Kollektivtrafikk, arealpolitikk og økonomiske incentiver må integreres i planen**

Spekter har siden oppstarten av planprosessen for forrige NTP i 2011, vært tydelige på at Nasjonal transportplan må være mer enn en statlig infrastrukturplan. Den må fylle rollen som det grunnleggende dokumentet for utvikling av norsk samferdsel – en samferdselsplan som favner helheten for å møte befolkningens og næringslivets transportbehov sammen med samfunnets ønskede region- og byutvikling.

Spekter er derfor tilfreds med utviklingen gjennom arbeidet med de to siste planrevisjonene (2014-23) og (2018-29). Mens NTP 2010-2019 i stor grad fortsatt bar preg av å være etatenes og statens infrastrukturplan, er det nå prioritert innen felles økonomiske rammer og anbefalt et bredt sett av virkemidler for å realisere regjeringens overordnede mål for transportpolitikken – *et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*. Et eksempel er statlig drifts- og investeringsstøtte til lokal kollektivtrafikk som belønning for nullvekst i personbiltrafikken og flere kollektivpassasjerer. Et annet eksempel er tids- og miljødifferensierte takster i bomringene. Dette forankres i sin tur i konseptvalgutredninger og bymiljøavtaler, som sterkere forplikter byområdene på de transportpolitiske målene. Andre anbefalinger handler om generelle avgifts- og infrastrukturtiltak og tiltak innen arealpolitikken for realisering av mål om økt samfunnsnytte, økt trafiksikkerhet, effektivisert godstransport og reduserte klimagassutslipp. Et godt eksempel på et slikt helhetlig arbeid er hvordan Jernbaneverket har fulgt opp nasjonal politikk og retningslinjer om knutepunkt- og byutvikling knyttet til korridorvalg og stasjonsplassering for InterCity-utbyggingen gjennom Hamar. For å øke passasjergrunnlaget er sentral stasjonslokalisering med byutvikling, samt god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende viktig. For å få

tilstrekkelig samfunnsnytte i prosjektet har Jernbaneverket gitt en løsningsanbefaling med klare betingelser om fortetting og en rekkefølge på byutviklingen som stimulerer til at folk velger toget.<sup>3</sup>

Spekter mener:

- Et helhetlig sett virkemidler med vekt på kollektivtrafikk, arealpolitikk og økonomiske incentiv må vektlegges i Nasjonal transportplan, for å få mer effektiv utnyttelse av midlene samfunnet bruker i samferdselssektoren.
- Det bør knyttes strengere krav til at statlige investerings- og driftsmidler må understøttes av lokal og regional arealpolitikk og andre tiltak som bidrar til å realisere de transportpolitiske målene.
- Ved statlig finansierte utbygginger bør det gis klare anbefalinger og stilles klare betingelser til hvordan man øker samfunnsnyttene av tiltaket gjennom lokale areal- og transporttiltak.

## Vi sløser om vi ikke bruker mulighetene

Spekter mener at samfunnsøkonomisk netto nytte bør være det sentrale prioriteringskriteriet i Nasjonal transportplan. Dette må særlig være viktig i en situasjon der statens løfteevne utfordres av reduserte petroleumsinntekter og høye kostnader for å ivareta velferdsstaten.

Prioritering av samfunnsøkonomisk netto nytte er en investering i fremtiden. Det bidrar sterkere til verdiskapning og produktivitet og til velferd enn hva samfunnsøkonomisk ulønnsomme prosjekt gjør. Økt verdiskapning og produktivitet betyr også at Norge på sikt får bedre evne til å bygge ut mer og bedre samferdselsinfrastruktur enn om vi ikke prioriterer slik.

Samfunnsøkonomisk netto nytte handler ikke bare om nytte i makro, på nasjonalt plan. Det handler om å gi mest mulig nytte for den enkelte trafikant med tiltak som har en nøktern kostnadsside. For å få det til må man starte med kundenytten når tilbudet skal planlegges. Man bør starte med å utforske grundig hvordan man på en effektiv måte kan skape mest mulig nytte for brukerne i stedet for å gå rett på en diskusjon om investeringer i infrastruktur. Beregningene av samfunnsøkonomisk nytte av samferdselstiltak har fått kritikk fra ulike aktører – særlig som argument for samferdselsprosjekt som ikke scorer så godt i beregninger av samfunnsøkonomisk nytte. Spekter vil framheve at dagens nytteberegninger er det beste verktøyet vi har. Beregningene er ikke perfekte, men vi mener at dette ikke må få brukes som argument for å velge bort prosjektene med størst netto nytte til fordel for prosjekt som gir samfunnet mindre igjen for pengene. Metodene er forbedret gjennom oppfølgingen av *NOU 2012: 16 Samfunnsøkonomiske analyser*, og arbeidet med å forbedre metodene fortsetter.

Spekter støtter i den forbindelsen transportetatens forslag om å videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene – herunder metodikken for beregning av *netto ringvirkninger*. Det vil si virkninger av samferdselstiltak på tilbudet av arbeidskraft, produktivitet, kompetanseutvikling, imperfekte markeder, etableringsbarrierer og konkurranse<sup>4</sup>. Det er også viktig at man bruker tilstrekkelig store områder når effekten av tiltak skal beregnes, slik at man får fanget opp mest mulig av tiltakets samlede virkninger på samferdselssystemet. I tillegg bør man se videre på

---

<sup>3</sup> Jernbaneverket 2016: [www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Inter-City-/Dovrebanen/Nyheter-/anbefaling-for-dobbeltspor-sorli--hamar---brumunddal/](http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Inter-City-/Dovrebanen/Nyheter-/anbefaling-for-dobbeltspor-sorli--hamar---brumunddal/)

<sup>4</sup> *Samlede virkninger*, vedlegg til *Grunnlagsdokument for NTP*, kapittel 1.7 *Netto ringvirkninger*

problemstillinger knyttet til kø, forutsigbar reisetid, framkommelighet og effekter på byutvikling og eiendomsmarkedet.

Spekter mener:

- Samfunnsøkonomisk netto nytte bør være det sentrale prioriteringskriteriet i Nasjonal transportplan.
- Dagens beregninger er det beste verktøyet vi har for å beregne nytten.
- Metodikken bør videreutvikles, blant annet med inkludering av netto ringvirkninger.

### **Ny teknologi gir nye muligheter**

Transportsektoren er midt inne i en rivende teknologisk utvikling, særlig innen intelligente transportsystemer (ITS) og miljøteknologi. Norge er blant de fremste til å ta i bruk og nyttiggjøre seg ny teknologi og digitale løsninger. Spekter mener derfor at Norge har alle muligheter til å ta en lederrolle i denne utviklingen. De områdene hvor Norge er eller kan bli ledende bør videreutvikles og implementeres sammen med øvrig teknologi og materiell fra andre leverandører. Slik kan man bidra til en industrialisering som gir mernytte av satsingen utover transportsektoren som sådan.

Planlegging og kjøp av reiser gjøres mye enklere gjennom ulike internettløsninger og apper på smarttelefoner. Trafikkinformasjon spres i sanntid. Informasjon om forventede reisetider, eventuelle avvik og hjelp til å finne smarteste rute tilbys av kommersielle leverandører, kollektivselskap og myndigheter. Det gir folk større forutsigbarhet og større muligheter til å tilpasse reisen etter eget behov. Billett kjøp og reiseinformasjon på tvers av transportører er også i ferd med å bli enklere. Reisen blir i økende grad sømløs for kunden, mens backoffice-løsninger vil kunne forenkle oppgjøret mellom transportørene.

Automatisering av kjøretøy har fått svært mye oppmerksomhet. Selvkjørende biler kan på sikt bidra til å effektivisere biltrafikken betydelig, og øke mobiliteten i mindre tett befolkede områder gjennom blant annet å revolusjonere drosjetjenestene. Samtidig vil det fortsatt være behov for mer tradisjonell kollektivtrafikk i tett befolkede områder. Kombinasjonen av kapasitetssterke kollektivtilbud og selvkjørende biler med ulike former for deling kan i framtiden gi en betydelig innsparing i antall kjøretøy og parkeringsareal som er nødvendig i byområdene. Det vil i så fall frigjøre plass til fotgjengere og syklistene og øke framkommeligheten for kollektivtransporten. Dermed kan man også få betydelige innsparinger i infrastrukturkostnader.<sup>5</sup>

Selvkjørende busser er allerede i prøvedrift, og vil sannsynligvis være billigere i drift enn busser med sjåfør. Dette kan gjøre det mulig å ha et større antall små busser i drift som vil kunne gi et mer brukertilpasset driftsmønster og mer matetraffikk, med bedre flatedekning og avgangstider som korresponderer bedre med tynge kollektivtrafikk som tog og bane. Samtidig kan selvkjørende tog gi plass til flere avganger uten store infrastrukturinvesteringer. I tillegg frigjør det arbeidskraft som vil trenge på andre samfunnsområder.

Den teknologiske utviklingen for nullutslippskjøretøy går nå svært raskt. Elektriske biler er i ferd med å kunne dekke alle behov for personbiler, og flere bilprodusentene har varslet utvidelse av modellprogrammet. Elektriske busser er i ferd med å kommersialiseres, men trenger en målbevisst

---

<sup>5</sup> OECD (2015): <http://oecdinsights.org/2015/05/13/the-sharing-economy-how-shared-self-driving-cars-could-change-city-traffic/>

nullutslippspolitik for å slå gjennom. Elektriske og hydrogendrevne lastebiler trenger støtte for å bygge volum som vil få ned kostnadene, men kan bidra betydelig til miljøforbedringer når teknologien slår gjennom.

Gjennomslag for nullutslippsbusser vil sidestille buss mer med skinnegående transport på miljøområdet, noe som bør gi grunnlag for at avveininger mellom driftsarter tas på et mer nøytralt grunnlag. Bussen har fordeler i form av fleksibilitet og lavere kostnader. Skinnegående transport har fordeler i kapasitet og arealeffektivitet for de tyngste trafikkstrømmene.

Den raske teknologiutviklingen skaper usikkerhet om prosjekt med dårlig lønnsomhet – særlig dem som ligger langt fram i tid. Infrastrukturprosjekt som i grunnlagsdokumentet er definert som bundet, men ligger et stykke fram i tid, bør vurderes på nytt og kvalitetssikres mot samfunnsnytt og den teknologiske utviklingen innenfor ITS- og miljøområdet.

Spekter mener:

- Potensialet i teknologi for intelligente trafikksystemer bør utnyttes til å skape bedre tjenester med lavere kostnader.
- Norge bør ta en lederrolle i teknologiutviklingen, og utnytte egne styrker til industrialisering.
- Det teknologiske potensialet i automatiserte nullutslippskjøretøy og bedret informasjonsflyt må tas hensyn til i planleggingen av det framtidige transportsystemet.

### **Klarhet om hvor vi skal**

Spekter er tilfreds med at planarbeidet for NTP 2018-2029 leverer tydeligere forslag til helhetlige fremtidsbilder og langsiktige mål enn tidligere. Det gir bedre grunnlag for en mer helhetlig debatt om hvor vi vil – og om tiltakene i nåværende NTP-forslag er i tråd med dette.

Særlig kollektivtrafikken er avhengig av en tydelig overordnet og forutsigbar politisk styring. Kollektivtrafikantene trenger helhetlige, balanserte system med sømløse, sammenhengende reisekjeder. Videreutvikling av disse forutsetter at det med basis i forventet utvikling i etterspørselen etableres en overordnet strategisk ruteplan med et langt tidsperspektiv (30 – 60 år) som basis for vedtak om framtidig drift og infrastrukturutvikling. En slik overordnet ruteplan gjør at konsekvensene for de kollektivreisende tydeliggjøres på lang og kort sikt. Mulighetene for å foreta nødvendige endringer i de politiske prioriteringene ivaretas, samtidig som man styrker de lange linjene i den politiske diskusjonen.

For godstransporten er det avgjørende at arbeidet med drift og vedlikehold for vei og jernbane, herunder å ta igjen etterslepet, gjennomføres i det omfang det er anbefalt i grunnlagsdokumentet. Forutsigbarhet om den videre utviklingen av infrastrukturen er viktig for næringslivet når det skal foreta sine lokaliseringsbeslutninger.

Spekter mener:

- Samferdselssektoren er avhengig av en tydelig overordnet og forutsigbar politisk styring.
- Med basis i forventet etterspørsel, bør det for kollektivtrafikken utvikles en strategisk ruteplan med langt tidsperspektiv, som basis for vedtak om driftsopplegg og tilhørende investeringer.

- For godstransporten er det viktig at drift og vedlikehold av infrastrukturen prioriteres, og at det skapes forutsigbarhet om den videre utviklingen av infrastrukturen.

### **Spekter støtter etatenes prioriteringsrekkefølge**

Etter en gjennomgang av dokumentasjonen fra planfasen i NTP og innspill fra våre medlemsvirksomheter, fremmer Spekter følgende forslag til prioriteringsrekkefølge.

1. Drift og vedlikehold (herunder fornyelse og å ta igjen vedlikeholdsetterslepet)
2. Utnytte kapasiteten i eksisterende infrastruktur bedre gjennom informasjon og prisdifferensiering
3. Få mer ut av eksisterende infrastruktur gjennom avgrensede investeringstiltak i den fysiske infrastrukturen og i teknologi for intelligente transportsystemer (ITS)
4. Bygging av ny infrastruktur, prioritert etter samfunnsøkonomisk netto nytte

Vi legger til grunn at allerede igangsatte prosjekt fullføres med rasjonell framdrift, og at planlagte tiltak har netto nytteverdi. Hvilket rom som eventuelt finnes for tiltak under prioritet 4, avgjøres av totalrammen. Vi vil dog framheve at lønnsomme investeringsprosjekt per definisjon bør gjennomføres – forutsatt at hensynet til behovet for sunne statsfinanser ivaretas.

#### **1. Drift og vedlikehold**

Drift og vedlikehold er grunnlaget for et velfungerende og sikkert transportsystem, og Spekter mener at det må prioriteres foran nyinvesteringer. Spekter støtter etatenes foreslåtte nivå på drift og vedlikehold, inkludert ambisjonene om å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, og mener dette må legges til grunn i stortingsmeldingen. Spekter støtter videre ambisjonene om mer kostnadseffektivt vedlikehold, og mener at det bør jobbes videre både med dette og med hvordan vedlikeholdet kan organiseres på en måte som gir mer forutsigbarhet for brukerne av infrastrukturen.

Flerårige vedlikeholdskontrakter og helhetlige funksjonskontrakter for drift og vedlikehold av hele strekninger bør i større grad tas i bruk. For jernbanen bør man i tillegg se på muligheten for å utvide vedlikeholdssesongen, og åpne for mer arbeid på vinteren i tunneler og frostfrie landsdeler.

I tillegg bør man se på muligheten for mer konsentrert og helhetlig arbeid på jernbanen, der man i samråd med brukerne av infrastrukturen stenger og totalrehabiliterer hele strekninger, framfor å ta en og en komponent og stenge enkelt dager gjennom mange år. I den sammenheng viser vi til prosjektene som Sporveien har gjennomført for helhetlig oppgradering av t-banelinjer i Oslo.

#### **2. Utnytte kapasiteten i eksisterende infrastruktur bedre**

Store deler av det norske samferdselssystemet er preget av lav gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse. I og rundt de store byene er både veinett og kollektivtransport preget av svært tydelige rushtidstopper mens kapasiteten resten av dagen, for ikke å snakke om kveld og natt, brukes lite. Utenfor storbyområdene er infrastrukturen gjennomgående lavt utnyttet med unntak av noen få, store utfartsdager – hvor vei, jernbane- og fergekapasitet belastes til eller over maksgrensen – med forsinkelser som resultat. Spekter registrerer at det for lokal kollektivtrafikk, ferger og for de aller fleste veistrekninger ikke er noen sammenheng mellom etterspørsel etter og pris på transporttjenester. Etterspørselen reguleres i stedet ved hjelp av kø og trengsel. Konsekvensen blir at

svært mange av brukerne får en subjektiv opplevelse av at transportsystemet har kapasitetsmangel, og retter krav mot politikerne og transportetatene om at det må investeres i økt kapasitet, til tross for at det er mye ledig.

Innen persontransport over lengre distanser, med fly, tog og ekspressbuss, reguleres etterspørselen med prisdifferensiering, noe som gir en langt bedre kapasitetsutnyttelse og dermed bedre lønnsomhet i driften.

Flexibiliteten med hensyn til reisetidspunkt er mindre for kortdistanse arbeidsreiser og pendling enn det er for langdistansereiser. Det synes imidlertid åpenbart at det finnes tilstrekkelig antall reisende som er tilstrekkelig fleksible med hensyn til reisetidspunkt og transportmiddelvalg til at man kan få signifikante nytteeffekter av incentiver som sprer trafikkbelastningen noe. Spekter vil særlig påpeke de nærliggende mulighetene som ligger i tidsdifferensiering av betalingen i bomringene rundt de store byene, der man øker prisen i rush og senker prisen ellers. Eksempelvis er erfaringene fra Bergen så langt positive. Tidsdifferensieringen av bompengene har gitt reduserte køer, økt elbilandel og flere kollektivreisende – alt uten å måtte gjennomføre kostbare infrastrukturtiltak.

Spekter ser at det er potensial i forbedrede løsninger for intelligente transportsystemer (ITS), som monitorerer trafikken på veiene og i kollektivtrafikken, og gir brukerne bedre informasjon om tidspunkt og ruter med mindre risiko for kø eller trengsel. Effekten vil bli stor om informasjonen kobles med prisincentiver som går i samme retning. Spekter støtter klart etatens anbefaling om å innføre tidsdifferensierte takster i bomringer.

For nærskipfarten støtter Spekter at man stimulerer til økt bruk av eksisterende infrastruktur gjennom avgiftsreduksjoner, støtte til kostnadseffektivisering og andre incentiver for økt overføring av gods fra vei- til sjøtransport.

### **3. Få mer ut av eksisterende infrastruktur gjennom avgrensede investeringstiltak**

Noen av utfordringene med lav kapasitetsutnyttelse i deler av transportinfrastrukturen skyldes flaskehals eller ubalanser i kapasitet eller utforming. Løsningen er ofte mindre og enkle tiltak som gjør at man kan få utnyttet eksisterende infrastruktur bedre. Mange av disse tiltakene viser svært gode resultater i nytteberegningene. Oppmerksomheten om dem drukner likevel litt i debatten om de store investeringsprosjektene – selv om førstnevnte kan ha mye bedre nytte per investerte krone.

Spekter vil her framheve arbeidet som er gjort for å planlegge porteføljer av enkle og virkningsfulle kollektivtiltak. Eksempler på dette er listen med 100 *Kraftfulle fremkommelighetstiltak* i Oslo, og kollektivtiltakene i *Miljøpakken* i Trondheim.

Tiltak for økt sykling og gange er ofte svært lønnsomme – på grunn av at de gir en effektiv løsning på framkommelighetsproblematikk, men særlig på grunn av helseeffekten av økt fysisk aktivitet i en ellers stillesittende befolkning. Spekter anbefaler at man fokuserer mer på sammenhenger mellom sykling, gange og kollektivtrafikk. Sykkel- og fotgjengertiltak er viktige for å styrke tilgjengeligheten og attraktiviteten til kollektivknutepunkt og andre stoppesteder for kollektivtrafikken.

For stasjoner hvor det ikke er mer hensiktsmessig å løse tilbringertjenestene med kollektivtrafikk, sykkel og gange, bør det etableres flere innfartsparkeringsplasser for biler. Spekter er tilfreds med at det er planlagt 12 000 – 15 000 slike nye innfartsparkeringsplasser i de ni store byområdene.



#### Eksempler på netto nytteverdi pr budsjettkrone (NNB) av drifts- og programområdetiltak<sup>6</sup>

Belysning på holdeplasser	25
Sykkelfelt	16 til 32
Sammenhengende gang- og sykkelveinett <sup>7</sup> i ...	
... Hamar	14
... Trondheim	4
... Hokksund	3
Utvide sjøtrafikksentralen også til kystområdet Fedje - Kristiansund	3,21
Lavgulvsbusser	2,85
Forhøyet kantstein på holdeplasser	0,31

#### 4. Bygging av ny infrastruktur, prioritert etter samfunnsøkonomisk netto nytte

Som tidligere nevnt, støtter Spekter at man i stortingsmeldingen følger prioriteringslisten basert på samfunnsøkonomisk nytte for store prosjekt fra grunnlagsdokumentet. Skal det kuttet eller omprioriteres, anbefaler vi at det gjøres blant prosjektene som ligger nederst på rangeringen. Spekter registrerer i den forbindelse at blant de prosjektene med lavere netto nytte som er kommet med i grunnlagsdokumentets rangeringsliste, er særlig veiprojekt godt representert.

I tillegg til prosjektene med forutsatt oppstart i perioden 2014–2017, har Samferdselsdepartementet definert bundne prosjekt på jernbane, vei og sjø som medfører samlede bindinger på 95 milliarder for jernbane, 80 milliarder på vei og 1 milliard på sjø. I tillegg kommer porteføljen til Nye Veier AS i perioden. I tråd med det gode arbeidet som er gjort med rangering av øvrige store prosjekt etter samfunnsøkonomisk nytte, mener Spekter at det burde ses nærmere på hvordan man kan øke samfunnsnyttene av de bundne prosjektene.

For jernbaneutbyggingene handler dette særlig om å stille konkrete og omfattende krav om fortetting av bolig- og næringsareal i gangavstand fra jernbanestasjonene, slik at baneutbyggingen kommer til nytte for langt flere.

Generelt for både vei og jernbane gjelder at det må jobbes videre med kostnadseffektive løsninger. Spekter vil her peke på både initiativene fra statsråden for mer kostnadseffektive utbygginger, og arbeidet som Nye Veier AS gjør med samme tema. Poenget her er å finne løsninger som realiserer samme bruttonytte, med mindre kostnader til investering og drift.

Infrastrukturprosjekt som i grunnlagsdokumentet er definert som bundet, men ligger et stykke fram i tid, bør vurderes på nytt og kvalitetssikres mot samfunnsnyttene og den teknologiske utviklingen innenfor ITS- og miljøområdet.

<sup>6</sup> Eksempler gjengitt i «Samlede virkninger», vedlegg til Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan.

<sup>7</sup> Etter disse gang- og sykkelvegberegningene ble gjort, er metodikken endret når det gjelder helsegevinst og kalkulasjonsrente, slik at nettonytten er enda høyere.

**De seks store investeringsprosjektene med høyest og de tre med lavest netto nytteverdi pr budsjettkrone (NNB) som er rangert i høy ramme.<sup>8</sup>**

Dobbelsporparsell på Ofotbanen	2,09
Innseiling Senjahopen	1,00
R2027 Østlandet jernbane	0,81
Kollektivfelt Rv 111 Dondern – Hafslund	0,43
Rv 35 Åmot – Vikersund	0,43
R2027 Jærbanen vendespor	0,38
(...)	
Gjennomseiling Stad skipstunnel	-0,42
E 39 Akسدal – Våg	-0,42
E 18 Slependen – Drengsrud	-0,43

Spekter mener:

- Drift og vedlikehold, inkludert å ta igjen etterslepet, må prioriteres foran nyinvesteringer.
- Det bør ses på muligheter for å effektivisere vedlikeholdet, særlig på jernbanen.
- Det bør i større grad tas i bruk økonomiske incentiver og markedsmekanismer for å utnytte kapasiteten i eksisterende transportinfrastruktur bedre. I første omgang bør satsene i bomringene tidsdifferensieres. Mulighetene og nytten av tilsvarende tiltak på andre områder bør utredes.
- Det bør satses på intelligente transportsystemer (ITS) for å skaffe og spre informasjon til trafikantene, slik at de kan utnytte transportsystemet bedre.
- Det bør satses innen programområdene og andre investeringsprosjekt for å fjerne flaskehals og på andre måter få mer ut av eksisterende infrastruktur.
- Det bør bygges ut innfartsparkeringsplasser ved stasjoner og kollektivknutepunkt hvor det ikke er mer hensiktsmessig å løse tilbringertjenestene med kollektivtrafikk, sykkel og gange.
- Store investeringer prioriteres etter at øvrige muligheter er utnyttet. Porteføljen bør rangeres etter samfunnsøkonomisk netto nytte. Skal man omprioritere til prosjekt som ikke er inne i den prioriterte porteføljen, bør kuttene skje i den nederste delen av lista.
- Infrastrukturprosjekt som i grunnlagsdokumentet er definert som bundet, men ligger et stykke fram i tid, bør vurderes på nytt og kvalitetssikres mot samfunnsnytt og den teknologiske utviklingen innenfor ITS- og miljøområdet.

---

<sup>8</sup> De seks beste prosjektene og de tre dårligste som har fått plass i *Høy ramme*. Hentet fra grunnlagsdokumentet (selve hoveddokumentet i planforslaget).

## **Selskaps- og foretaksorganisering for økt styrbarhet og samfunnsmessig nytte**

For å sikre en forbedring av kollektivtilbudet i takt med økt behov og etterspørsel, må det legges tydelige ambisjoner for offentlig kjøp av kollektivtjenester og nødvendig vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. Fireårsintervallet for NTP må kombineres med større grad av korresponderende fireårige bevilgningsfullmakter. Det vil gi et bedre grunnlag for styrings- og rapporteringssystem som sikrer den politiske styrbarheten.

Selskaps- og foretaksorganisering begrunnes fra Spekters side med behovet for å forvalte verdier på en slik måte at samfunnet får et best mulig tilbud for de pengene som bevilges, og som gir politikerne en sterkere strategisk kontroll med utviklingen av samferdselssystemet. Dette gjøres ved å kombinere virksomhetsorganiseringen med langsiktige mål, forutsigbare rammer og balanseføring av infrastrukturverdiene. Innen luftfartssektoren er *Avinor* et vellykket eksempel på en slik organisering. Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Avinor forvalter det regionale lufthavnnettet, som er et viktig distriktspolitisk virkemiddel, og dessuten fyller en svært viktig funksjon for helsevesenet. Omfanget av ambulanseflyginger og pasientreiser er betydelig, og luftfarten er avgjørende for at helsesektoren i Norge skal fungere tilfredsstillende.

Innenfor samfunnsoppdraget har Avinor stor frihet til selv å analysere, planlegge og prioritere de investeringene som kaster mest av seg, slik at det skapes et best mulig økonomisk grunnlag for å understøtte det samlede luftfartssystemet i Norge. Denne friheten bidrar sterkt til at Avinors investeringer i økt lufthavnkapasitet har høy samfunnsøkonomisk nytte.

Et aktuelt eksempel på dette, er planene om en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL). For dette prosjektet bør også samfunnsøkonomiske nytteberegninger legges til grunn for beslutningen. Prognoser for trafikkvekst tilsier at det vil være fullt på Gardermoen i 2030 om ikke en tredje rullebane bygges. Rullebanen vil finansieres av Avinor selv, og er svært samfunnsøkonomisk lønnsom. Møreforskning Molde har beregnet en netto nåverdi (trafikanntytte minus investeringskostnad) av tredje rullebane og tilhørende terminal 3 på 124 milliarder kroner. På denne bakgrunn bør Stortinget gi sin tilslutning til at bygging av tredje rullebane på OSL kan igangsettes når behovet oppstår. Dette vil bidra til økt økonomisk vekst som etter Spekters syn er helt nødvendig.

Regjeringen har etablert *Nye Veier AS* og *Infrastrukturforetaket* for jernbanen, som Spekter mener vil bidra til å realisere tilsvarende fordeler for vei- og jernbanesektoren som Avinor gjør i dag for lufthavnene. Innen lokal kollektivtrafikk har man bestillerselskap som *Ruter*, *AtB*, *Brakar* og *VKT*, som ikke bare har spesialkompetanse på offentlig kjøp av trafikk, men også er viktige fagmiljø som leverer grunnlag og anbefalinger om videreutvikling av kollektivtrafikken til sine respektive fylker som eiere.

Spekter mener:

- Selskaps og foretaksorganisering er et godt virkemiddel for å sikre sterkere strategisk kontroll og få mer igjen for bevilgede midler.
- Fireårsintervallet for NTP må kombineres med større grad av korresponderende fireårige bevilgningsfullmakter med tilhørende styrings- og rapporteringssystem.
- Stortinget bør gi sin tilslutning til at Avinor kan igangsette bygging av tredje rullebane på OSL når behovet oppstår.

## **Byutfordringene krever sterkere involvering av fylkeskommuner og kommuner**

I takt med urbanisering og globalisering, blir byområdene stadig viktigere i samferdselsplanleggingen. Kollektivtrafikken er hovedløsningen på mobilitetsutfordringene i byområdene. Speker er derfor tilfreds med at lokal kollektivtransport har blitt bedre integrert i planarbeidet enn før, gjennom arbeidet med bymiljøavtalene. Byutfordringene påvirker for øvrig også langdistanse person- og godstransport, som i stor grad går gjennom storbyregionene.

Løsningene på den viktige byområdeproblematikken omtales i planen på et relativt overordnet nivå, selv om det er en av hovedproblemstillingene i NTP-arbeidet. Det viser utfordringene knyttet til delingen av ansvaret for samferdselssystemet mellom tre ulike forvaltningsnivå. For å få en mer integrert plan, bør kollektivbestillerne integreres enda mer i planarbeidet. Her er organiseringen av arbeidet med KVVU Oslo-navet et godt eksempel, hvor Ruter, Statens vegvesen og Jernbaneverket ledet utredningsarbeidet i fellesskap. Speker støtter at KVVU Oslo-navet brukes som modell for arbeidet med utredningsgrunnlag også for bymiljøavtalene for de andre byene.

Speker mener at bymiljøavtalene bør inneholde konkrete, tallfestede forpliktelser om boligbygging og regulering av næringslokaler i tilknytning til kollektivknutepunkt og holdeplasser. Staten bør ikke love økonomiske bidrag til det aktuelle byområdet før det har vist at det vil føre en arealpolitikk som støtter tilstrekkelig opp under de planlagte samferdselstiltakene.

Oslo og Akershus har vedtatt en regional plan for areal og transport som tydelig og kraftfullt styrer arealbruken i kommunene i all hovedsak til kollektivknutepunkt og viktige kollektivakser. Slik jobber arealpolitikken sammen med transportpolitikken det er lagt opp til i KVVU Oslo-navet. Vi viser i denne sammenheng også til hvordan avtaleverket i *Sverigeforhandlingen* forplikter svenske kommuner og staten på hver sin side for å sikre at jernbaneutbygging og arealpolitikk sammen gir de ønskede effektene.

Speker mener:

- Bestillerorganene for lokal kollektivtrafikk bør integreres tettere i planprosessene for byområdene, etter mønster fra KVVU Oslo-navet.
- Bymiljøavtalene bør inneholde konkrete, tallfestede forpliktelser om regulering av bolig- og næringsarealer i tilknytning til kollektivknutepunkt og holdeplasser.

## **Gjennomføringsevne: Effektive plan- og utbyggingsprosesser**

Speker støtter grepene som er tatt med å samle utbyggingstiltak i lengre strekninger og å slå sammen flere mindre tiltak til pakker. Vi støtter også økt bruk av statlig plan, økt bruk av planforslag i samråd mellom flere forvaltningsnivå (pbl § 3-7), samt å få avklart mer i konseptvalgutredning eller i planprogram.

Vi vil i denne sammenheng påpeke at det også kan være lignende gevinster å hente gjennom samling av vedlikeholdstiltak i større prosjekt som konsentreres mer i tid for å utnytte maskiner og mannskap bedre, og forkorte tiden med forstyrrelser eller brudd i trafikken.

I planprosessene er det viktig at konseptvalgutredninger brukes der man kan vurdere ulike konsept opp mot hverandre. Man bør derfor vurdere kriteriene for når krav om KVVU utløses. I dag er det for mange KVVU-prosesser der de tre første trinnene kun er formalia, fordi løsningen i trinn fire av politiske eller regulatoriske grunner ligger som premiss ved starten av planprosessen. KVVU bør

reserveres for reelle prosesser der man innenfor overordnede retningslinjer – men for øvrig på fritt grunnlag – utreder hvordan man best løser transportbehovet i planområdet. Her er KVV Oslo-navet et positivt eksempel. Den var bred nok til å vurdere alle persontransportformene opp mot hverandre, og komme opp med en pakke av tiltak som samlet kunne løse utfordringene. KVV Grenlandsbanen hadde som kontrast en ganske lukket inngang – hvor konklusjonen var gitt allerede i tittelen på utredningsarbeidet.

Spekter mener:

- Det er tatt gode grep for å effektivisere planlegging og utbygging av infrastrukturprosjekt.
- Effektiviseringsmulighetene som allerede ligger i dagens planlovverk bør tas mer i bruk.
- Vedlikeholdsarbeidet bør i større grad samles og koordineres i større prosjekt og/eller kontrakter, slik man har gjort for utbygging.
- Konseptvalgutredninger er et godt verktøy, som bør reserveres for utredninger der man reelt kan foreta valg mellom ulike konsept.

### **Potensial for økt egenfinansiering**

Lufthavner, jernbanestasjoner og andre kollektivknutepunkt er verdifulle lokaliseringsalternativ for næringsvirksomhet og boliger.

Ved lufthavnene er det grunnlag for at det kan utvikles betydelige merverdier innenfor næringseiendom, mens jernbanestasjoner og andre kollektivknutepunkt gir grunnlag for å utvikle både bolig- og næringseiendom. Verdiene som utvikles kan senere realiseres til bruk til framtidige investeringer, som styrker Avinor og andre infrastrukturforvalteres mulighet til å ivareta sitt samfunnsoppdrag. Dette i kontrast til salg av råtomter, som gir liten verdi.

Avinors salg av Hotell Radisson Blu Gardermoen ga en regnskapsmessig gevinst på 1,3 milliarder kroner. Salget styrket egenkapitalen, som ledd i arbeidet med å sikre finansiering av den nye terminalen på Flesland.

Overskuddet fra Rom Eiendom sin virksomhet har så langt vært brukt til å styrke grunnlaget for NSBs virksomhet og til å gi utbytte til staten. I jernbanereformen er det lagt opp til at eiendommer som ikke er relevante for jernbanevirksomheten avhendes og at inntektene fra dette tilfaller staten. Spekter mener det er uheldig dersom Jernbaneinfrastrukturforetaket ikke skal ha noen egeninteresse i å være en dyktig eiendomsutvikler. Det bør derfor legges inn incentiver for Jernbaneinfrastrukturforetaket knyttet til graden av verdiskapning også i denne delen av eiendomsvirksomheten.

Det er et betydelig investerings- og vedlikeholdsbehov innen lokal kollektivtransport i årene framover. Det bør derfor vurderes å etablere modeller for knutepunktbasert eiendomsutvikling i regi av kollektivtrafikkelskaper også der. Etter Spekters oppfatning vil det gi en bedre integrasjon mellom areal- og transportpolitikken når kollektivtrafikk og eiendomsutvikling kan dra direkte nytte av hverandre og på en tett koordinert måte bidra til å øke hverandres måloppnåelse.

Spekter mener:

- Infrastrukturforvalterne bør få større mulighet til å bruke eiendomsutvikling som verktøy for å styrke evnen til å løse sine samfunnsoppdrag – både hva gjelder bedret finansiering og styrket passasjergrunnlag.
- Det bør åpnes for at løsninger etter modell fra Avinor og Rom Eiendom kan tas i bruk til å styrke måloppnåelsen også for lokal kollektivtransport.

## **Godstiltak – for trafikksikkerhet, klima og samfunnsøkonomi**

Godstrafikken får ofte mindre politisk oppmerksomhet enn lønnsomheten og viktigheten for samfunnet skulle tilsi. Spekter vil bemerke at den framlagte godsstrategien for jernbanen viser god samfunnsnytte sammenlignet med en del av veiprojektene i den prioriterte porteføljen.

Det er svært viktig for godstransporten at arbeidet med drift og vedlikehold for vei og jernbane, herunder å ta igjen etterslepet, gjennomføres i det omfang det er anbefalt i grunnlagsdokumentet. God vedlikeholdsstandard, kombinert med god driftsinnsats og beredskapstiltak for jernbanen, er nødvendig for å oppnå nødvendig driftssikkerhet. Det er presserende behov for tiltak for å forbedre påliteligheten og robustheten for godstransport på bane, jamfør at jernbanen har tapt markedsandeler mot vei de seneste årene. Slike tiltak i godsstrategien for jernbane bør derfor prioriteres høyt i første del av planperioden.

I tillegg bør det satses på knutepunktutvikling også for gods, for å øke konkurransekraften for intermodale transportere i forhold til ren veitransport. Økt produktivitet på jernbaneterminalene og dermed reduserte kostnader er en av løsningene som er viktige for å gjøre jernbanen konkurransedyktig. Vi vil i den forbindelse trekke fram en målrettet opprusting av godsterminalen på Alnabru for å øke produktiviteten i navet i godstransporten på bane i Norge, som særlig viktig.

Spekter henviser her til Stortingets vedtak om at 30 % av all godstransport på vei på strekninger over 300 km skal overføres til sjø og bane innen 2030, og 50 % innen 2050. Godsanalysen som er gjennomført i utredningsfasen av NTP-arbeidet foreslår ulike sammensetninger av kraftfulle tiltak innen infrastruktur og rammebetingelser som kan realisere målet. Stortingsvedtaket peker ut en god retning hva gjelder nærskipfarten. For å nå målene er det imidlertid en viktig forutsetning at man gjennomfører også tiltakspakken for gods på jernbane i NTP-perioden, samtidig som man øker veibruksavgiften på fossil diesel.

Selv med disse tiltakene vil det fortsatt være en stor mengde gods som transporteres på vei. Vi er positive til at det legges til rette for økt produktivitet gjennom mer bruk av modulvogntog, der dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Slike kjøretøy bidrar til mer kostnadseffektive transportere, lavere miljøbelastning per transporterte tonn og til å gjøre veitransporten sikrere siden det trengs færre kjøretøy.

Spekter mener:

- Drift, vedlikehold og beredskapstiltak for godstrafikken på jernbanen må styrkes. Tiltak i godsstrategien for jernbanen som øker pålitelighet og robusthet for godstrafikken og produktivitet på godsterminalene bør prioriteres tidlig i perioden.
- Alnabru må fokuseres, slik at tiltakene som er igangsatt blir gjennomført så raskt som mulig.
- Økt veibruksavgift på diesel er nødvendig for å oppnå ønsket godsoverføring til sjø og bane.

- Modulvogntog bidrar til å nå mål om effektivitet, sikkerhet og miljø for gods som går på veien. Det bør tilrettelegges for disse der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

## Klima og miljø – veien mot nullutslipp og fornybar energi

Transportsektoren er den største utslippskilden i ikke-kvotepiktig sektor i Norge. Spekter vil gi honnør til den norske innsatsen for å øke andelen el-biler og senke CO<sub>2</sub>-utslippene fra nye biler generelt. Spekter mener at transportetatene har laget et godt forslag til klimastrategi, med en god sammensetning av virkemidler, og ber om at regjeringen følger opp disse, slik at forslagene kan realiseres. Vi henviser i den forbindelse til stortingsflertallets avtale om Energimeldingen, der det skal gjennomføres tiltak som sørger for at alle biler som selges fra 2025 skal være nullutslippsbiler.

Spekter mener at det skal lønne seg å velge miljøvennlige løsninger. Vi ber derfor om at det innføres miljødifferensiering av takstene i bomringene, og at denne også må gjelde for tungtransporten. Det trengs sterkere incentiver for å utløse den nødvendige overgangen til utslippsfri distribusjonstransport i storbyområdene innen 2030. Ett av disse er et tidsavgrenset fritak fra bompenger for tunge nullutslippskjøretøy, etter mønster for hva man har hatt for elbiler. I tillegg bør Euro VI-teknologi på tunge kjøretøy belønnes med reduserte bomtakster sammenlignet med mindre miljøvennlige motorer. Miljødifferensieringen av bompenger også for tungtransporten bør kombineres med bruk av tilskudd fra Enova, slik at man kan fase inn utslippsfrie lastebiler og busser med nødvendig infrastruktur.

Fordelene for tunge nullutslippskjøretøy og andre rammebetingelser for å fremme klimavennlige løsninger må komme med en bred politisk forankring som garanterer varigheten. Langsiktige og stabile rammebetingelser er nødvendig for et grønt skifte i tungtransporten. Langsiktighet reduserer risikoen i miljøinvesteringene næringslivet skal gjøre med egne midler, og fører til at man kan ta investeringsbeslutningene på et tidligere tidspunkt.

Spekter mener:

- Transportetatene har laget en god klimastrategi, med et sett virkemidler som bør følges opp i stortingsmeldingen
- Det bør innføres miljødifferensiering i bomringene også for tunge kjøretøy, med et tidsavgrenset fritak for tunge nullutslippskjøretøy (lastebiler og busser) etter mønster av ordningene for elbiler.
- Langsiktige og stabile rammebetingelser er nødvendig for et grønt skifte i tungtransporten.
- Tilskudd fra Enova bør brukes til å raskere fase inn utslippsfrie lastebiler og busser

Med vennlig hilsen

**Arbeidsgiverforeningen Spekter**



Anne-Kari Bratten  
Administrerende direktør