

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref:

Oslo, 28.06.2016  
Vår ref: Morten Sandberg/ 16-16270

Hovedorganisasjonen virke representerer 20 500 virksomheter i bredden av norsk næringsliv, herunder brorparten av norsk varehandel.

Høringssvaret er basert på Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029 presentert 29. februar 2016 og Samferdselsdepartementets retningslinjer for planfasen datert 19. mai 2015.

## **1. Sammendrag - hovedkonklusjoner**

Et kapasitetssterkt og pålitelig transportsystem er en av de viktigste forutsetningene for verdiskaping og lønnsom næringsutvikling. Norges økonomiske geografi tilsier at arbeidet for å begrense avstandsulempene i hele landet må prioriteres svært høyt i NTP 2018-2029.

Den sterke befolkningsveksten og storbyenes rolle som vekstmotorer i den omstillingsprosessen norsk økonomi går inn i innebærer at hensynet til næringslivets framkommelighet i storbyområdene blir viktigere enn tidligere.

Samferdselsdepartementets retningslinjer for fagetatenes arbeid med grunnlagsdokumentet har tre hovedmål som utgangspunkt for de mer detaljerte føringene i dokumentet. Hovedmålene er: i) framkommelighet, ii) transportsikkerhet og ii) klima og miljø.

Målstrukturen i departementets retningslinjer gjenspeiles dessverre ikke på en balansert måte i grunnlagsdokumentet. Vi stiller særlig spørsmål ved om etatene svarer godt nok på utfordringene knyttet til framkommelighet. Det gjelder særlig veisektoren. Våre spørsmål refererer både til den innledende, beskrivende policy-delen av grunnlagsdokumentet (kapittel 1-12) og anbefalt investeringsprofil.

Nasjonal transportplan må bygge på realistiske prognoser for utviklingen i transportmarkedene for luft-, sjø, bane- og veitransporten. Vi savner spesielt mer gjennomarbeidede drøftinger knyttet til etterspørselen etter næringstransport-, kollektivtransport- og personbiltransporttjenester på vei. Det gjelder ikke minst hva som styrer publikums preferanser mht bilhold og veitransport med egen bil.

### **Hovedorganisasjonen Virke**

**Besøksadresse:**  
Henrik Ibsens gate 90  
NO 0255 Oslo  
**Postadresse:**  
P.O. Box 2900 Solli  
NO-0230 Oslo  
Tel +47 22 54 17 00  
Fax +47 22 56 17 00  
**E-post**  
[info@virke.no](mailto:info@virke.no)  
**Bankgiro**  
6030.05.18543  
**Org nr.**  
970 134 646 MVA

Oppstillingene i kapittel 21 viser at svært mange viktige prosjekter forutsetter budsjettmessig prioritering iht høy ramme. Virke mener at fortsatt budsjettmessig satsing, minst på nivå med det som har blitt definert som høy ramme i arbeidet med grunnlagsdokumentet, er nødvendig.

Vi har ikke tatt stilling til detaljene mht innbyrdes prioritering i tabelloppstillingene av prosjekter i kapittel 21, men noterer som positivt at bl.a. prosjektene listet nedenfor har kommet inn på prioriteringsoversiktene:

- Oslo S – Ski (Follobanen)
- E6 Manglerudprosjektet (høy ramme)
- E18 Retvedt – Vinterbro (høy ramme)
- Rv 35 Åmot – Vikersund (basis)
- Rv 35 Hokksund – Åmot (høy ramme)
- Rv 23 Oslofjordforbindelsen (basis ramme)
- E18 Lysaker – Ramstadsletta (basis ramme)
- E18 Ramstadsletta – Slependsen (høy ramme)
- E18 Slependsen – Drengsrud (høy ramme)
- Rv 19 Moss (høy ramme)
- E16 Voss-Stanghelle (høy ramme)
- E16 Ringveg øst, Arna-Vågsbotn (høy ramme)
- E16 Stanghelle-Arna (bundet)
- E6 Ringeby-Otta (høy ramme)
- Rv 3 Tynset-Gullikstad (høy ramme)

Vi ber samtidig departementet selv gjøre det som er nødvendig for at arbeidet med *oppfølging av KVV for kryssing av Oslofjorden mellom Horten og Moss* blir en høyt prioritert oppgave i NTP 2018-2029 når fagetatene og Avinor ikke har tatt det med. Konklusjonene i begge rapporter, KVV og KS1, er entydige mht positiv samfunnsøkonomisk nytte.

Hva gjelder infrastrukturen i lufthavnsystemet mener vi rullebane/terminal 3 (R3/T3) ved Oslo lufthavn Gardermoen bør bygges. Den samfunnsøkonomiske nytten er svært høy. Prosjektet vil etter beregningene som er gjort, ikke føre til en netto økning i klima- og ulykkeskostnader.

Hva gjelder samspillet mellom landbasert og maritim logistikk er følgende tiltak særlig aktuelle i Oslofjordområdet:

1. Styrking av kapasiteten og kvaliteten på Alnabruterminalen
2. Etablering av ny godsterminal sør for Drammen for jernbanetransport
3. Utvikling av tre avlastende terminalområder plassert hhv nord, sydøst og sydvest i forhold til Alnabruterminalen
4. Bedre forbindelser mellom havnene og jernbaneterminalene på øst- og vestsiden av Oslofjorden.

Virke mener *de mest aktuelle klima- og miljøtiltakene i NTP-arbeidet* i perioden 2018-2029 er:

- Raskest mulig gjennomføring av foreliggende planer om store kollektivsatsinger i de fire største byområdene
- Kjøprising-/rushtidsavgifter i kombinasjon med kollektivsatsingen i de fire største byområdene

- Større statlige driftstilskudd til kollektivsatsing i de største byområdene
- Busstransportens plass i kollektivsatsingen har i mange tilfeller betydelige kostnadsfordeler og må prioriteres høyere enn fagetatene legger opp til.
- Kapasitetsmessig tilrettelegging i storbyenes hovedveisystemer for nærings- og busstrafikk. Fra kollektivfelt til sambruksfelt for tungtrafikk (No-car lanes ) for å øke kapasitetsutnyttelsen. Statlig plan for raskere utfasing av EL-bilfordelene i kollektivfelt
- Ny miljøavtale for etablering av næringslivets CO2-fond
- Kommersiell distribusjonstilbud av miljøvennlig drivstoff/energibærere til konkurransedyktige priser
- Rammebetingelser som fremmer utvikling fra bensinstasjoner til energistasjoner med konkurransemessig likeverdige løsninger sammenliknet med stordriftsfordelene i flåtebaserte systemer.
- Tilrettelegging for kommersiell produksjon og distribusjon av bærekraftige "drivstoff" i stor skala.
- Kvalitetsorientert fortetningspolitikk i byområdene som fremmer sentrums- og knutepunktlokalisering.
- Reguleringstiltak rettet mot personbiltransport i byområder som øker andelen kollektiv- og sykkelreiser og som tar hensyn til skillet mellom skole- og arbeidsreiser og andre reisemål.
- Unngå for hard dosering av miljøtiltak – næringslivets lokaliseringvalg er markedsstyrt. Lokaliseringseffektene av for kraftig doserte miljøbegrunnede tiltak kan også gi byspredning og økt trafikk.
- Bilavgiftssystemet bør gjennomgå med sikte på teknologinøytral dreining fra engangsavgifter til økt innslag av bilbruksrelaterte avgiftsopplegg.

Målene for utslippsreduksjoner i veitransporten, spesielt i de norske storbyene, vil kreve en mobilitetsutvikling med nullutslippsteknologi som reelle og konkurransedyktige alternativer.

Dagens nett av bensinstasjoner representerer et åpenbart valg mht å kunne levere framtidens energimiks. Disse ligger strategisk plassert langs det sentrale veinettet og tilfører også øvrige servicetilbud som er viktige for trafikantene.

## **2. Virkes utgangspunkt for prioriteringene i NTP 2018 -2029**

Et kapasitetssterkt og pålitelig transportsystem er en sentral forutsetning for verdiskaping og lønnsom næringsutvikling. Norges økonomiske geografi tilsier fortsatt prioritering av arbeidet for å begrense avstandsulempene i hele landet.

Det er likeledes helt nødvendig at tiltak som fremmer næringslivets nærhets- og nettverksfordeler ved lokalisering i storbyområdene gjennomføres slik at de ikke undergraves av køproblemer og andre tidstyver i transport- og kommunikasjonssystemene.

Den økte satsingen på samferdsel budsjettmessig gjennom det siste tiåret har bidratt til å snu en negativ utvikling. Tilstanden etter mange års forsømmelser er likevel fortsatt langt fra slik den bør være.

Norge står overfor store oppgaver i samferdselssektoren i årene framover. Omstilling fra petroleumbasert til annen lønnsom virksomhet, sterk befolkningsvekst samt miljø-og

klimarelaterte hensyn aksentuerer behovene for mer robust og mer kapasitetssterk infrastruktur.

Situasjonen i økonomien og samferdselssektoren innebærer behov for ny og utvidet kapasitet i hele transportsystemet og fortsettelse av det gode arbeidet som ser satt i gang mht oppgradering og vedlikehold. Utfordringene i kommende 12-årsperiode tilsier at man NTP 2018-2029 får en høy investeringsramme samtidig som man tar grep som gir raskere gjennomføring og redusert kostnadsvekst.

Befolkningsveksten er betydelig og sterkest i storbyområdene. Det haster spesielt med å komme i gang med allerede planlagte satsinger på store kollektivprosjekter i de fire største byene. Skalafordelene ved offentlig og privat infrastruktursatsing i storbysammenheng til fordel for gode miljø, transport- og arealøkonomiske løsninger må utnyttes.

Kollektivtransportsystemene på bane og vei bidrar til bedre arealutnyttelse og mer effektiv avvikling av persontransport ved arbeids- og skolareiser enn andre transportsystemer. Kollektivsystemer, og særlig skinnegående transportsystemer, er stivere og ofte mindre tidsøkonomiske enn personbiltransport ved handle-, fritids- og besøksreiser. Vi savner denne typen mer grunnleggende erkjennelser i dokumentet.

Avlastende utbygging som legger til rette for flyt i hovedveisystemene bør suppleres med andre reguleringstiltak, herunder køprising og andre balanserte tiltak for å styre toppbelastningene i hele transportsystemet (peak-load management).

Offentlige myndighetene har hovedansvaret for det meste av infrastruktur i samferdselssektoren. Beholdningen av transportmidler, utenom skinnegående kjøretøy, og mye annen infrastruktur ellers i samfunnet i alle hovedsak privateid og markedsstyrt. I samferdselssektoren gjelder dette framfor alt veitransport. Veitransport er arbeidshesten i transportsystemet.

Nasjonal transportplan må derfor bygge på realistiske prognoser for den faktiske utviklingen i transportmarkedene for luft-, sjø, bane- og ikke minst veitransporten mht til etterspørselen etter næringstransport-, kollektivtransport- og personbiltransport-tjenester på vei.

En gjennomarbeidet drøfting av hva som styrer etterspørsel etter transporttjenester på vei og spesielt publikums preferanser mht bilhold og reisevaner i retning av veitransport med egen bil etterlyses. Fagetatene og Avinor har tatt for lett på dette i grunnlagsdokument.

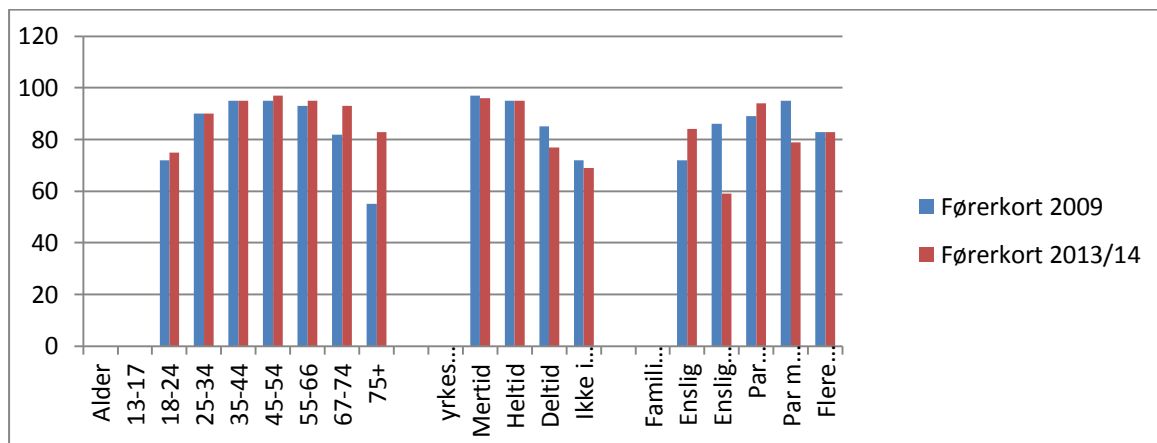
TØIs oppdaterte prognoser for godstransport viser at godstransporten på vei i storbyregionene vil øke langt mer enn befolkningsveksten, jf tabell 1 nedenfor.

Tabell 1 Prognoser godstransport på vei 2014-2040.

|                               | Transportarbeid<br>Prognose | Trafikkarbeid<br>Prognose | Befolkning<br>Prognose |
|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|------------------------|
| <b>Osloregionen 2014-2040</b> |                             |                           |                        |
| Østfold                       | 1,74                        | 1,78                      | 1,25                   |
| Akershus                      | 1,68                        | 1,72                      | 1,31                   |
| Oslo                          | 1,74                        | 1,78                      | 1,31                   |
| Sum Ø+A+O                     | 1,71                        | 1,74                      | 1,30                   |
| <b>Andre storbyfylker</b>     |                             |                           |                        |
| Rogaland                      | 1,58                        | 1,58                      | 1,30                   |
| Hordaland                     | 1,56                        | 1,57                      | 1,28                   |
| Sør-Trøndelag                 | 1,52                        | 1,52                      | 1,23                   |
|                               | 2014 = 1.00                 | 2014 = 1.00               | 2014 = 1.00            |

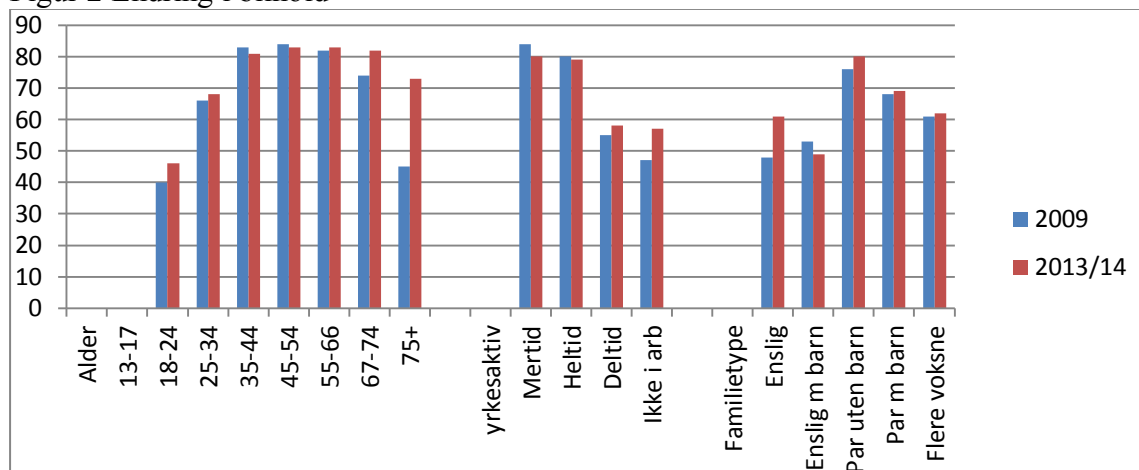
Tall fra TØIs reisevaneundersøkelsen viser at tilgangen til bil og førerkortinnhav øker i alle aldersgrupper, jf figur 1 og 2.

Figur 1 Endring i førerkortinnhav 2009-2013/14



Kilde TØI: Reisevaneundersøkelsene 2009 og 2013/14

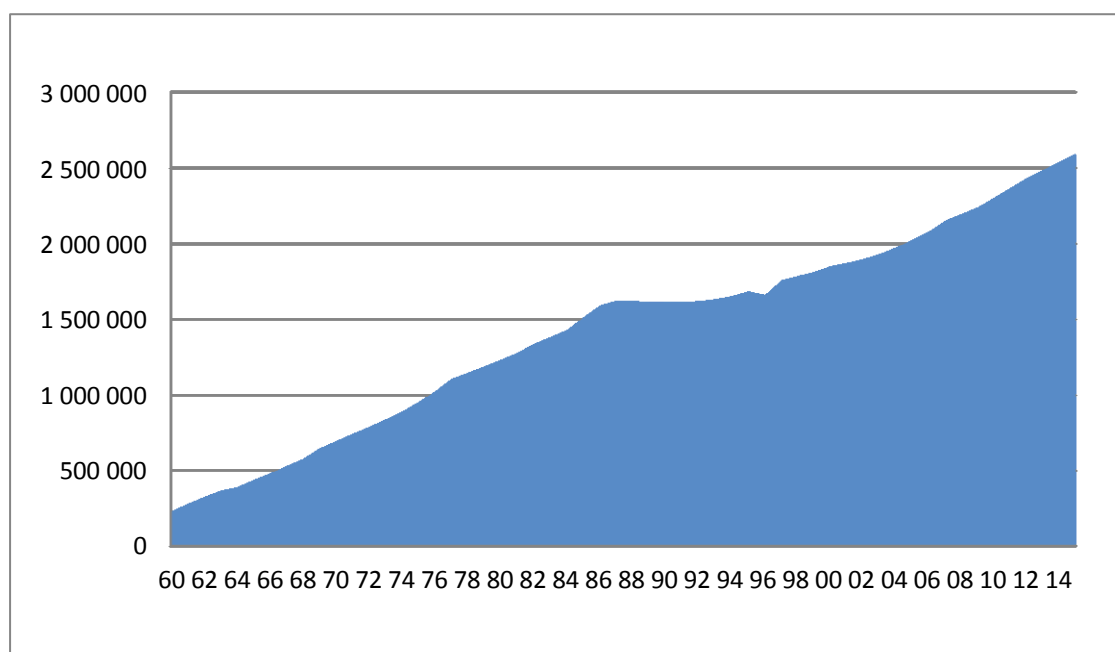
Figur 2 Endring i bilhold



Kilde TØI: Reisevaneundersøkelsene 2009 og 2013/14

Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) viser at beholdningen av personbiler også øker stabilt år for år, jf figur 3. Annen informasjon fra OFV viser at sammensetningen av bilparken gjennom nybilsalget går i miljøvennlig retning mht økninger i salget av EL-biler og hybrid-biler, mens både salget av bensin- og dieslbiler går ned. CO2-utslippene per kjøretøy går ned for alle typer motorteknologi.

Figur 3 Personbilbestanden i Norge Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken



### 3. Vurderinger knyttet til grunnlagsdokumentets anbefalinger og prioriteringer

Virke har vurdert transportetatens og Avinors grunnlagsdokument med utgangspunkt i departementets retningslinjer for arbeidet, jf SDs brev datert 19. mai 2015.

Retningslinjene fra Samferdselsdepartementet inneholder tydelige og hensiktsmessige føringer for etatenes arbeid for med grunnlagsdokumentet. Det som etterspørres fra departementets side, er faglige, dvs fakta-, kunnskapsbaserte og etterprøvbare vurderinger.

Målstrukturen i retningslinjene er etter vår oppfatning et godt utgangspunkt mht departementets strategiske perspektiv på sitt NTP-arbeid og hva som etterspørres fra etatenes og Avinors side som bidrag til det.

### **3.1 Målstruktur**

Retningslinjene er basert på tre hovedmål for arbeidet; i) framkommelighet, ii) transportsikkerhet og iii) klima og miljø.

Fagetatene og Avinors med grunnlagsdokumentet følger dessverre i sum ikke målstrukturen i retningslinjene på en balansert måte. Dette er tydelig ikke minst i de innledende, beskrivende delene av grunnlagsdokumentet (kapittel 1-12).

Det er like viktig som for tidligere nasjonale transportplaner at transport- og samferdselspolitikken bidrar til å fremme verdiskaping, utjevne avstandsulempen og på den måten fremme konkurranseevnen til næringslivet i Norge.

Framkommelighetsmålet er relatert til avstandsulempen i tid og rom. Framkommelighetsmålet har blitt tillagt for lite vekt. Det gjelder framfor alt vegsektoren.

På den annen side er omtalen av ulike miljø- og klimarelaterte problemstillinger og tiltak svært omfattende. Det er ikke i utgangspunktet kritikkverdig at miljø- og klimatiltak får en fyldig omtale. Etatene og Avinor har imidlertid presentert svært omfattende anbefalinger på generelt grunnlag og i liten grad dokumentert hvordan man har kommet fram til sine anbefalinger.

Vi savner en transport- og miljøfaglig presentasjon hvor spørsmålene knyttet til hensiktsmessig dosering av ulike typer utslippsreducerende og trafikkregulerende tiltak vurderes opp mot målkonflikter knyttet til framkommelighet og samfunnsmessige kostnader. Grunnlagsdokumentets anbefalinger relatert til klima og miljømålet har for sterkt preg av oversiktslister som er enkle å produsere.

#### 3.1.1.Framkommelighet

NTP-arbeidet har fått en mer generell og videre innretting over tid. NTP 2018-2029 vil likevel fortsatt i hovedsak fungere som et plandokument for myndighetenes arbeid med større infrastrukturinvesteringer.

Framkommelighetsmålet er det eneste av de tre hovedmålene<sup>1</sup> som er typisk transportrelatert. Det har likevel ikke fått et eget kapittel på linje med kapittelet om klima og miljø, jf kapittel 4 Klimastrategi og kapittelet om 8 om trafiksikkerhet. Tiltak som fremmer

---

<sup>1</sup> Trafiksikkerhet og miljøhensyn, er i realiteten bibetingelser/tilleggskrav mht hvilke andre hensyn som også må oppfylles i forbindelse med utførelsen av ulike typer transportvirksomhet.

framkommelighet har ingen framtrødende plass på grunnlagsdokumentets liste med overordnede prioriterte tiltak (jf side 10).

Etatene, og spesielt Statens vegvesen, har lagt lite arbeid i synliggjøre i hvordan de anbefalte prioriteringene vil bidra til å realisere tidsgevinster, redusere forsinkelser og begrense utfordringene knyttet til driftsavbrudd pga manglende kapasitet/ ved ulike tiltak og ulike investeringsnivåer.

Vi savner tallmateriale av den typen vi viser til innledningsvis om bilhold, kjørekortinnehav og biltilgjengelighet. Det er et betydelig gap mellom befolkningens preferanser mht bilhold og reisevaner slik det kommer til uttrykk i markedet og de forholdsvis omfattende forslagene fra fagetatene om å begrense personbiltrafikken.

Endringer i motorteknologi, avgiftsendringer og insentivene til fordel for EL-biler har gitt lavere utslipp fra gjennomsnittsbilen i Norge. Mer overordnede beregninger om hva som kan og må oppnås for å imøtekomme etablerte miljømål gjennom NTP-perioden ved raskere utskiftingstakt i kjøretøyparken til fordel for lavutslippskjøretøy gitt befolkningens preferanser for bilhold etterlyses.

Økt kapasitet for biltrafikk inn mot byområder, dreier seg om mer enn eventuelle konflikter med nullvekstmålet. Vegkapasitet må ses i sammenheng med stedlig økonomisk geografi, topologiske forhold og behovet for ny infrastruktur. Økt kapasitet er ofte et nødvendig element i en pakke av tiltak, og nødvendig for framkommeligheten til gjennomgangstrafikk uten omkjøringsmuligheter, avlastning av det sekundære vegnettet, reduserte miljøutfordringer lokalt og redusert sårbarhet for uønskede hendelser.

Planene for utbyggingen av E18 Vestkorridoren gir et typisk, men ikke enestående eksempel på hvor sammensatte mange av løsningene på kapasitetsutfordringene på veinettet i nærområdene til de største byene faktisk er.

Kapasitetsdimensjonen må ses i sammenheng med de økonomiske og informasjonstekniske mulighetene det er til styring av trafikkbelastningene. En bredere drøfting etterlyses.

Det er lagt forholdsvis lite arbeid i å synliggjøre målkonflikter mellom hhv framkommeligheten for ulike typer kjøretøy- og trafikkantgrupper i vegsektoren og satsing på ulike typer kollektivtiltak.

Næringslivets transporter i byområdene er behandlet i pkt 5.2. Det vises til at lette og tunge næringstransporter utgjør om lag 30 pst av bytrafikken og at andelen ventes å øke. Det er ikke riktig som etatene skriver at "*Oppfyllelsen av nullvekstmålet for personbiltrafikk kan bidra til å gi næringslivets transporter bedre vilkår*". Enkel algebra tilsier at buss- og næringstransportens plass i veisystemene ikke kan vokse uten at man må gjøre noe for å øke kapasiteten.

Tiltakene som skisseres i pkt 5.2 er få og utilstrekkelige. Man anbefaler og viser til at "*På strekninger med mye tungtrafikk, for eksempel mot havner og baneterminaler, er det en mulighet å bruke tungtrafikkfelt, det vil si felt som bare er tillatt for tunge kjøretøy (busser og lastebiler). Bussen bør likevel prioriteres i makstimen.*"



Tungtrafikkens behov på vei bør avhjelpest med et langt større og mer generelt innslag av samkjøringfelt for buss og annen tungtrafikk ("No car-lanes"). Det bør bli den nye normen på bekostning av EL-bilenes tilgang per i dag. Statens vegvesen har presentert forskningsresultater som viser at "no car-lanes" har best samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Næringstransportens framkommelighet på hovedveiene inn mot storbyområdenes nærområder er sannsynligvis den største utfordringen mht tidstap og usikkerhet i næringslivets logistikk-kjeder. Det ble flagget på en svært tydelig måte fra alle de store organisasjonenes side på dialogmøtet 22.09.2015 om NTP 2018-2029 arrangert av Statens vegvesen Region Øst.

Komplekse utfordringer som næringstransportenes framkommelighet inn mot på hovedveiene i storbyene, må møtes med et bredt knippe av tiltak. Økt kapasitet i randsonene i form både avlastende hovedveier (jf behovet for ny ring 4 for avlastning av ring 3 i Oslo) og fler godsterminaler i storbyenes randsoner. Det siste er særlig aktuelt for Oslofjordregionens vedkommende.

### 3.1.2 Trafikksikkerhet (kapittel 8)

Trafikksikkerheten på vei har hatt en positiv utvikling. Det har vært stabil nedgang i antall drepte og hardt skadde over tid. Svenske myndigheter har imidlertid oppnådd enda bedre resultater. Sammenliknende undersøkelser med svenske myndigheters arbeid kan bidra til å realisere forbedringspotensialet i Norge.

Kvalitetsforbedringer i infrastrukturen vil ha en positiv virkning på trafikksikkerheten. Arbeidet med møtefrie veier er viktig. Det samme gjelder arbeidet med forsterket midtoppmerking og at veikroppen både er godt vedlikeholdt og har god bredde. Fylkesvegnettet har høyere ulykkesfrekvens enn riksvegnettet. Oppgradert standard i fylkesvegnettet er viktig for trafikksikkerheten.

Fokus på tiltak utenfor fagetatenes egne ansvarsområder er åpenbart nødvendig gitt nullvisjonen for hardt skadde og drepte i vegtrafikken. En betydelig del av de alvorligste trafikkulykkene (drepte og hardt skadde) har årsaker som ikke er infrastrukturelterte, men knyttet til manglende opplæring, høy fart, tretthet, rus- og helserelaterte utfordringer, suicidal trafikantatferd mv.

Statens vegvesen vil lede arbeidet med "Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2011". Det hadde vært en fordel om at grunnlagsdokumentet hadde mer informasjon om behovene for kontroll og oppfølging av rusproblematikk.

Trafikksikkerhetutfordringene knyttet til myke trafikanter, spesielt sykling, vil være tjent med en bredere omtale i lys av satsingen på sykkeltransport. Det er etter det vi forstår, betydelig underrapportering av personskader ved sykkelulykker hvor registrerte kjøretøy ikke er involvert. Skadebehandling av syklist på legevakst eller ved sykehus blir i slike tilfeller ikke registrert som trafikkskader. Trafikksikkerhetsutfordringene knyttet til sykkel som transportmiddel, er ikke begrenset til grenseflatene mot alminnelig biltrafikk.

Økt fart i egne sykkelfelt, økt trafikkvolum mht antall syklist, og økt innslag av vintersykling er tre sentrale faktorer som hver for seg har stor trafikksikkerhetsmessig betydning. Tiltak som øker trafikksikkerheten til barns sykling i boligområder og i skolens nærområder bør prioriteres høyt. Flere 30 km/t-soner eller enda lavere fartsgrenser også for syklist, peker seg ut som aktuelle tiltak.

I sentrumsområder med mye blandet trafikk kan sykkelforholdene ikke tilrettelegges etter "treningssyklistenes" ønsker. I slike fellesområder med blandet trafikk bør regulering for "shared space" med tilhørende lav fart være normen.

### 3.1.3 Klima og miljø

Det tredje hovedelementet i målstrukturen er knyttet til klima og miljø.

Virke er opptatt av at tiltakene på klima- og miljø-feltet ikke bare har effekt, men at de også er kostnadseffektive og balansert mot framkommelighet og andre hensyn.

Virke mener de mest aktuelle *klima- og miljøtiltakene* i NTP-perioden 2018-2029 er;

- Raskest mulig gjennomføring av foreliggende planer om store kollektivsatsinger i de fire største byområdene
- Køprising-/rushtidsavgifter i kombinasjon med kollektivsatsingen i de fire største byområdene
- Større statlige driftstilskudd til kollektivsatsing i de største byområdene
- Busstransportens plass i kollektivsatsingen har i mange tilfeller betydelige kostnadsfordeler og må prioriteres høyere enn fagetatene legger opp til
- Kapasitetsmessig tilrettelegging i storbyenes hovedveisystemer for nærings- og busstrafikk. Fra kollektivfelt til sambruksfelt for tungtrafikk (No-car lanes ) for å øke kapasitetsutnyttelsen. Statlig plan for raskere utfasing av EL-bilfordelene i kollektivfelt
- Ny miljøavtale for etablering av næringslivets CO2-fond
- Kommersiell distribusjonstilbud av miljøvennlig drivstoff/energibærere til konkurransedyktige priser
- Rammebetingelser som fremmer utvikling fra bensinstasjoner til energistasjoner med konkurransemessig likeverdige løsninger sammenliknet med stordriftsfordelene i flåtebaserte systemer
- Tilrettelegging for kommersiell produksjon og distribusjon av bærekraftige "drivstoff" i stor skala
- Kvalitetsorientert fortetningspolitikk i byområdene som fremmer sentrums- og knutepunktlokalisering
- Reguleringstiltak rettet personbiltransport i byområder som øker andelen kollektiv og sykkelreiser og som tar hensyn til skillet mellom skole- og arbeidsreiser og andre reiseformål
- Unngå for hard dosering av miljøtiltak – Næringslivets lokaliseringsvalg er markedsstyrt. Lønnsomhetsvirkningene av tiltak med miljøbegrunnelser kan også bidra til byspredning med økt trafikk som resultat..
- Bilavgiftssystemet bør gjennomgås med sikte på; teknologinøytral dreining fra engangsavgifter til økt innslag av bilbruksrelaterte avgiftsopplegg.

I departementets retningslinjer, jf pkt 1.2 viser departementet til at man vil videreutvikle de strategiske perspektivene slik at det tydeligere kan prioritere innsatsen i planperioden i tråd med ønsket utvikling.

Det henvises spesielt til pkt 3.2 der departementet ber etatene og Avinor om å utarbeide en klimastrategi som i størst mulig grad bidrar til omstilling til nullutslippssamfunnet, herunder hvordan (vår understreking) målet om nullvekst i personbiltrafikken i byområdene kan nås.

Departementet har bedt transportetatene om å legge størst vekt på tiltak de selv er ansvarlige for, men *"at det imidlertid også må drøftes, og i størst mulig grad kvantifiseres, i hvilken grad tiltak på andre relevante områder kan bidra til måloppnåelse"*.

De tiltakene etatene og Avinor selv er ansvarlige for utgjør ikke mer enn ca 10 pst av det samlede teoretiske potensialet for utslippsreduksjoner<sup>2</sup>. Det samlede potensialet er i størrelsesorden 9-10 mill tonn/år. De resterende potensielle utslippsreduksjonene er primært avhengig av teknologiutviklingen og hvordan markedet for miljøvennlig drivstoff utvikler seg.

Etatene og Avinor legger mye vekt på tiltak og anbefalinger utenfor egne ansvarsområder. Nærmere redegjørelse for hvordan de har kommet fram til sine anbefalinger etterlyses, jf pkt 4.2, side 33. Anbefalingene synes å være basert på at det *må skje* (vår uthevelse) teknologiske gjennombrudd innenfor kjøretøyteknologi og drivstoffproduksjon, og er følgelig tilsvarende usikre.

Etatene anbefaler at man setter som mål at 1,7 mrd liter fossilt drivstoff /år erstattes med biodrivstoff innen 2030. Det er et tankekors at verdens største produsent av HVO produserer i dag 2 mill. tonn/år, at tilgangen på råvarer vil være en utfordring også på verdensbasis og at potensialet for biodrivstoff basert på skogbruk i Norge ikke kan dekke det innenlandske forbruket.

En sterk satsing på fornybart biodrivstoff er nødvendig, men ikke tilstrekkelig for å nå klimamålene. Elektrifisering av den norske bilparken via både ellading og hydrogen vil være andre viktige bidrag. I tillegg vil biofuel – både biogass og biodiesel - , være sentrale energibærere som gir reduserte utslipp. Det finnes ellers et ikke ubetydelig potensiale for å forbedret motorteknologi hva gjelder drivstofforbruk og utslippsreduksjoner knyttet til fossile energikilder.

Vi deler etatenes erkjennelse av at den anbefalte satsingen på biodrivstoff vil kreve en egen biodrivstoffstrategi og gjennomføringsplan. Produksjons- og distribusjonsproblematikken må følges opp og avklares. Forventningene til å realisere potensialet kan bare imøtekommes gjennom markedsbaserte løsninger.

### **3.2 Fra Bensinstasjon til Energistasjon**

Målene for utslippsreduksjoner i veitransporten, spesielt i de norske storbyenes, vil kreve en mobilitetsutvikling med nullutslippsteknologi som reelle og konkurransedyktige alternativer.

---

<sup>2</sup> Jf tabell 1 side 37

Dagens nett av bensinstasjoner representerer et åpenbart valg mht å kunne levere framtidens energimiks. Disse ligger strategisk plassert langs det sentrale veinettet og tilfører også øvrige servicetilbud som er viktige for trafikantene.

Vi anbefaler at nasjonale myndigheter i en startfase tar ansvaret for å utarbeide og implementere virkemidler som sikrer at hydrogenstasjoner og ladestasjoner blir bygget ved hjelp av investeringsstøtte og driftstøtte. Samtidig må rammebetingelsene hva gjelder prising og levering av strøm og nettkapasitet, øvrige skatter og avgifter tilpasses slik de ikke står i veien for en fornuftig prispolitikk på fornybar energi. Kommunale og andre offentlig subsidierte ladepunkter for avgiftsfri levering av ladestrøm bør avvikles for å bygge opp under utviklingen av et konkurransedyktig markedsbasert tilbud.

En vellykket satsing innebærer at etterspørselssiden også stimuleres. Kommunenes og fylkeskommunenes reguleringer og innkjøpspolitikk har en sentral rolle i dette. På nasjonalt, dvs statlig nivå må de økonomiske virkemidlene privilegiene innrettes slik at de i sum stimulerer til å øke andelen fornybar energi i transportsektoren.

### 3.3 Byområdene

Effektive transportløsninger er en forutsetning for at ellers attraktive byområder kan utnytte sitt potensiale for økonomisk vekst og næringsutvikling.

Nullvekstmålet for personbiltrafikk i ni største byområdene med bymiljøavtaler, gjør utfordringene med hensyn til å fremme økonomisk vekst og næringsutvikling større. Det er et ambisiøst mål og en krevende oppgave å realisere det på en god måte.

I retningslinjene fra Samferdselsdepartementet stilles det derfor en rekke spørsmål i tilknytning til nullvekstmålet som det er nødvendig å finne svar på og belyse bedre;

- Hvilke av de største byområdene er best tilrettelagt for nullvekstmålet
- Hvor store vil kostnadene på statens hånd være ifbm forpliktelsen til 50 pst finansiering av viktige kollektivtransportløsninger i de fire største byområdene?
- Hvordan tilrår etatene at midlene skal brukes innenfor de forskjellige rammene?
- Hva vil det anslagsvis koste å nå nullvekstmålet innenfor de forskjellige rammene?
- Hvordan bør EL-bilinsentivene utformes i lys av nullvekstmålet?
- Hvordan (med hvilke virkemidler) bør målkonfliktene mht konkurransen mellom gods- og persontransport om arealbruk og kapasitet løses?
- Hvordan bør prioritering av næringstransportenes framkommelighet framfor personbiltransport inn mot byene fremmes i praksis?

Vi forstår av grunnlagsdokumentet at etatene og Avinor mener at arbeidet med KVV Oslo-navet inneholder de beste svarene de kan gi på departementets spørsmål.

KVV Oslo-navet er nå til *KS1-gjennomgang* hos TØI, Vi har selv gjennomført en grundig gjennomgang av det KVV-arbeidet og avgitt et relativt kritisk høringssvar til Jernbaneverket med kopi til Samferdselsdepartementet. KVV Oslo-navet gir ikke departementet det analysegrunnlaget som etatene hevder at det er. Det vil føre for langt å gå i detalj i denne sammenhengen. Vi viser derfor til vedlagte høringssvar om KVV Oslo-Navet tidligere oversendt i kopi.

Rammeverket for bymiljøavtalene foreslås endret slik at en del av disse midlene kan gå til investeringer i kollektiv, gange og sykkeltiltak langs både riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Det kan ha sine fordeler, gitt at slike tiltak faktisk blir vurdert etter etablerte transportfaglige kriterier.

Publikums reiseatferd i persontransport er relativt stabil. En vellykket satsing til fordel for kollektivtransport, gange og sykkel fordrer at man tar utfordringene med å møte publikums transportbehov og forutsetningene for endring av reisevaner på større alvor.

I grunnlagsdokumentet skilles det ikke tydelig mellom hhv arbeids- og skolereiser vs handle, besøks –og andre fritidsreiser. Det er en svakhet ved arbeidet. Vi etterlyser i det videre et større innslag av analyser basert på generaliserte reisekostnader fra dør til dør fordelt på ulike reiseformål, -avstander, transportformer og vær/føreforhold fra fagetatenes og andre myndigheters side.

I arbeidet med miljøvennlige løsninger må kostbare symboltiltak unngås ved å holde fast ved kravene til faglighet og økonomisk nøkternhet også i arbeidet med løsningene for kollektiv, sykkel og gange. Bedre infrastruktur for sykkel som transportmiddel ved arbeids- og skolereiser, vil i mange tilfeller også øke overgangen fra kollektivbruk til sykkel, slik at den ønskede effekten mht redusert personbiltrafikk blir mindre enn forventet. Eventuelle helsegevinster vil avhenge av hvilke helsemessige risikogrupper de nye "sykkel-brukerne" faktisk tilhører.

Svært mange faktorer er med på å bestemme sykkel som reisemiddelvalg, ikke bare tilbudet av sykkeltraseer, men også variasjoner i vær og temperaturforhold i et land som Norge, jf TØI rapport 1471. Ytterligere utredningsarbeid om dette er nødvendig. Det er likeledes åpenbare trafiksikkerhetsutfordringer ved vintersykling i Norge som begrenser det for de fleste. Vår bekymring her har sammenheng med at troen på sykkelsatsing ikke må gå utover helt nødvendig styrking av kollektivtilbudet i storbyene på helårsbasis.

De ni største byområdene er generelt mer tettbygde og har et bedre utgangspunkt for kollektivsatsing enn de noe mindre byområdene i Norge. Etatene foreslår likevel at man utvider nullvektsmålet også til mindre byområder som kan være aktuelle for bypakker. Dette til tross for at departementet ser det som uaktuelt å utvide ordningen med bymiljøavtaler.

Det er åpenbare grunner til å sette spørsmålstegn ved hva som kan oppnås om anbefalingen tas til følge. Grunnlaget for kollektivsatsing åpenbart er vesentlig tynnere enn i de større byene. De lokale utfordringene mht kø- og miljøproblematikk fra veitrafikken er sannsynligvis i de fleste tilfeller relativt begrensede.

Det bør foretas en evaluering av erfaringene med bymiljøavtalene så langt. Vi mener det er grunn til å anta at de kan ha virket forsinkende på arbeidet med store og åpenbart nødvendige kollektivsatsinger i de fire største byområdene.

Vi har også sett nærmere på Hovednotat 2. november 2015 om "Miljøvennlige og tilgjengelige byområder". Dette arbeidet er også relativt ensidig orientert mot persontransportutfordringene ved arbeids- og skolereiser. Det innebærer at sammenhengene mellom endret tilgjengelighet, lønnsomhetsutvikling og lokalisering av kommersiell virksomheter ikke er gitt tilstrekkelig oppmerksomhet.

Hovednotatet inneholder imidlertid også viktige konklusjoner og informasjon som ikke kommer fram i grunnlagsdokumentet. I hovednotatet anbefales å belønne kollektivkunder som reiser i lavtrafikkperioder og overgang fra "gratis-ordninger" til miljødifferensierte betalingsordninger for EL-biler, samt at adgangen nullutslippsbiler har til kollektivfelt fjernes umiddelbart. Disse anbefalingene kan vi slutte oss til, men tilhører de anbefalingene fra hovednotatet som vi ikke finner igjen i grunnlagsdokumentet.

Vi har også merket oss at hovednotatet inneholder forholdsvis høye kostnadsanslag for realiseringen av nullvekstmålet og at det inneholder en mer problematiserende drøfting av hvilke strategiske grep man kan eller bør gjøre mht kollektivsatsing.

Vi har merket oss spesielt det som kommer fram i hovednotatet om kostnadsforskjellene ved satsing på banebaserte kollektivløsninger sammenliknet med busstransport. I hovednotatet skriver man at *"En kan argumentere med at et mer ordinært busstilbud på kort sikt vil kunne dekke kapasitetsbehovet til en langt lavere kostnad enn høykvalitetsprosjektene som planlegges."* Man skriver imidlertid videre at *"Bane- og høystandard kollektivløsninger er en del av en mer langsiktig byutvikling som gir store kostnader på kort sikt, men som kan gi gode effekter i et lengre tidsperspektiv"*<sup>3</sup>

Erkjennelsen ovenfor om kostnadsfordelene ved et større innslag av bussløsninger er konsistent med våre merknader til KVV Oslo-navet. Det er meget kritikkverdig at denne typen informasjon faktisk underslås i grunnlagsdokumentet. Det bekrefter våre observasjoner både her og i høringssvaret til KVV Oslo-navet om at materialet begge steder presenterer ubalanserte og til dels tendensiøse framstillinger til fordel for fordyrende banebaserte kollektivløsninger.

### 3.4 Godsstrategi

NTP Godsanalyse fra februar 2015 gir sentrale anvisninger for hvordan godsstrategien i NTP 2018-2029 bør være. Analysen viste at konkurranseflatene mellom transportmidlene er små og forholdsvis få. Forholdet mellom økonomisk vekst og vekst i godstransporten er vanskelig å bryte. Det er forholdsvis mer å hente på generell effektivisering innenfor hver transportform og logistikk-kjedene enn økt overføring fra veg til sjø og bane.

Transportmiddelfordeling i godstransportmarkedet i Norge reflekterer de ulike transportformenes konkurransefortrinn, varegruppenes sammensetning og den geografiske lokaliseringen av handelsforbindelser og produsenter.

Endringer i transportmiddelfordeling reflekterer i første rekke endringer i varegruppenes sammensetning og lokaliseringen av hvem vi handler med. Ett av vegtransportens konkurransefortrinn er større grad av fleksibilitet mht å fange opp endringer i markedet sammenliknet med konkurrerende transportformer. Endringer i strukturell industriell utvikling forklarer svært mye av økningene lastebiltransportene på veg.

Bindingene til vegtransport er imidlertid svakere enn man har antatt tidligere. Det er følgelig fortsatt rom for overføring av deler av transportarbeidet til utslippsgjerrige transportbærere,

---

<sup>3</sup> Jf Hovednotat Miljøvennlige og tilgjengelige byområder, andre og tredje avsnitt side 23.

men vesentlig mindre enn man har lagt til grunn for NTP-arbeidet i gjeldende NTP 2014-2023 og i tidligere NTP-dokumenter.

Godsanalysene gir følgende faglig belegg for å legge vesentlig større vekt på effektivitetsfremmende tiltak for godstransport på hhv vei og på bane enn man har gjort tidligere og tilsvarende noe mindre vekt på tiltak som kan gi økt overføring av gods fra veg til sjø og bane.

Tabell 3 side 69 i kapittel 7 om Strategi for transport av gods viser at 54 pst av volumet målt i tonn ble transporter på veg. Prognosene indikerer at vegtransportenes markedsandel vil øke til 61 pst i 2030 og til 65 pst i 2015.

Strategien for godstransport som presenteres i kapittel 7 vier likevel effektivitetsfremmende tiltak for godstransport på vei lite plass. Godsstrategien beskrevet der handler nesten utelukkende om spørsmål knyttet til overføring fra sjø til bane, med særlig vekt på styrking av jernbanens infrastruktur for godstransport, sjøtransport og utslippsreducerende tiltak.

Vi etterlyser derfor et målrettet opplegg i NTP-arbeidet for styrking av infrastrukturen slik at større deler av riks-, fylkesveg og det kommunale vegnettet tåler større og tyngre vogntog. Det vil både gi mer effektiv logistikk og lavere utslipp per transportert enhet.

Det potensialet som er for effektivisering av den intermodale logistikken bør selvfølgelig søkes utnyttet. Vi forstår det slik at utviklingen av samspillet mellom landbasert og maritim logistikk er særlig aktuelt i Oslofjordområdet. Vi har i likhet med sentrale aktører i Oslofjordområdet tro på følgende prioritering:

1. Styrking av kapasiteten og kvaliteten på Alnabruterminalen
2. Etablering av ny godsterminal sør for Drammen for jernbanetransport
3. Utvikling av tre avlastende terminalområder plassert henholdsvis nord, sydøst og sydvest i forhold til Alnabruterminalen
4. Bedre forbindelser mellom havnene og jernbaneterminalene på øst- og vestsiden av Oslofjorden.

Vi etterlyser i denne sammenhengen resultater fra Statens vegvesens arbeid med KVV om terminalstruktur i Oslo-området. Dette arbeidet er av ukjente årsaker sterkt forsinket. Hva gjelder arbeidet med framtidsrettede logistikkløsninger i hovedstadsområdet, finner vi det påfallende at arbeidet med fast forbindelse over Oslofjorden ikke er omtalt i sammenheng med arbeidet med en nasjonal godstransportstrategi.

Vi viser ellers til *høringsinnspillet fra ASKO*. Distribusjonsmønsteret til ASKO-selskapene gir ASKO en etter forholdene unik oversikt og innsikt i næringstransportenes framkommelighetsutfordringer i alle deler av landet og kunnskap om hvor skoen trykker mest, samt prioriteringer av miljømessig betydning. Det siste gjelder både motorteknologi som samspillet mellom godstransport på vei og bane.

### 3.5 Jernbane

Satsing på jernbanetransport er et viktig hovedspor i de største byområdene. Intercity-satsingen bør ha høy prioritet innenfor mer balanserte rammer enn etatene og Avinor anbefaler.

De foreslåtte investeringsrammene for store jernbaneprosjekter, jf tabell side 28 og 29, viser at etatenes forslag vil gi en *åpenbar ubalanse mellom* satsing på jernbanetransport versus veitransport. I middels ramme legges det opp til å fordele 143 mrd til større jernbane prosjekter sammenliknet med 137 mrd til større veiprosjekter (inkludert Utbyggingsselskapet). Innenfor høy ramme legges det tilsvarende opp til 158 mrd til større jernbaneprosjekter og til sammenlikning, 178 mrd til større veiprosjekter.

Vår kritikk mot den foreslåtte fordelingen av investeringsrammen til fordel for store jernbaneprosjekter og vår oppfatning om at den framstår som tvilsom må ses i lys av det faktum at jernbane (inkl metro mm) kun står for 4 pst av innenlandsk persontransport og 2-3 pst av innenlandsk godstransport, sammenliknet med veitransportens 95 pst av all passasjertransport (inkludert buss, taxi mv) og 76 pst av all innenlandsk godstransport..

Jernbanetransport har store utfordringer konkurransemessig fra dør til dør vis-a-vis veitransport for svært mange typer reisemål og reisekjeder pga begrensningene i flatedekning i i storbyenes nærområder, men bidrar samtidig til større arbeidsmarkedsområder. Vi er positive til Inter-Citysatsing på jernbane, men mener det også må erkjennes at InterCity-satsingen bidrar til byspredning og bosettingsmønstre med større bilavhengighet ved andre reisemål enn reiser til og fra arbeid.

Jernbanestrategien og InterCity-utbyggingen er omtalt i kapittel 14. Det er vanskelig å vurdere hvilken sammenheng det er mellom de tilbudsforbedringene som beskrives mht avgangshyppighet og de tilhørende investerings- og driftskostnadene kostnader. Vi er positive til at det indre InterCity-området og ny jernbanetunnel gjennom Oslo prioriteres. Vi har merket oss det riktige i at strekningene som prioriteres for forbedret tilbud (økt frekvens) skal vurderes opp mot befolkningsgrunnlag og markedspotensiale.

### **3.6 Andre strategiske satsinger**

#### **3.6.1 Motorvegplan**

Etableringen av en motorvegplan i forbindelse med Nasjonal transportplan er en viktig del av regjeringens samferdselspolitiske plattform. Materialet<sup>4</sup> i grunnlagsdokumentet viser at et fullt utbygd motorvegnett basert på riksvegutredningen vil gi betydelige tidsbesparelser og økt trafiksikkerhet. Kostnadene ved en full utbygging vil være betydelige og den samlede transportøkonomiske (vår merknad: ikke samfunnsøkonomiske) nytten slik etatene har beregnet den vil være negativ. Dette henger særlig sammen med store og varierende kostnader med å løfte til motor- eller høyhastighetsstandard på de ulike strekningene.

Etatene viser sekundært (!) til at motorvegutbygging iht planen vil bidra til å opprettholde konkurranseevne, større og mer robuste bo- arbeidsmarkeds- og serviceregioner i store deler av landet, men at dette også vil gi 4-5 pst økt veitrafikk og tilhørende miljøvirkninger gitt dagens teknologi. Vi setter spørsmålsteget ved hvorfor fagetatene og Avinor her velger

---

<sup>4</sup> Jf Tabell 10 og 11 side 125.



her å argumentere med referanse til uendret motorteknologi, men legger til grunn større grad av teknologi-optimisme andre steder i dokumentet.

Vi kan imidlertid ikke se at motorvegplanarbeidet som forutsatt fra Regjeringens side, er tilstrekkelig knyttet opp mot NTP-arbeidet. Vi savner tydelige referanser til motorplanarbeidet i etatenes anbefalte løsninger i de korridorvise omtaler (jf kapittel 21).

Uten slike referanser blir det vanskelig for oss og andre brukere av materialet å etablere en forståelse av motorvegplanarbeidets plass i Nasjonal transportplan 2018-2029. Motorvegplanarbeidet blir derfor "hengende i luften" i plandokumentet.

### 3.6.2 Ferjefri E39

Strekningen er 1069 km. En ferjefri og utbedret E39 vil være 47 km kortere og ha omtrent halvert transporttid. Det er tatt utgangspunkt i aktuell standard i 2035 som gir noe mindre omfattende løsninger enn lagt til grunn i riksvegutredningen. Oppdraget er beskrevet som teknologisk mulig, mulig å planlegge og finansielt utfordrende.

Et betydelig utviklingsarbeid er satt i gang ifbm fjordkryssingene. KVV og KS1 foreligger for alle, med unntak av Sognefjorden (ferdig høsten 2016). Det er store forskjeller i samfunnsøkonomisk nytte for de ulike prosjektene langs denne strekningen.

Virke mener prioriteringene mht utbyggingsrekkefølgen bør reflektere samfunnsøkonomisk nytte med særlig vekt på strekninger med relativt høy årsgjennsnittstrafikk slik at disse blir bygd ut først.

Vi har vanskelig å forstå grunnlaget for etatenes påpekning om at *"den økte trafikken på E39 inn mot byene gir en målkonflikt, som må løses i byene gjennom for eksempel bymiljøavtaler<sup>5</sup>"*. Vi har hele tiden forstått "Ferjefri E39" som et prosjekt for å løse framkommeligheten i veisystemet for transporter over lengre regionale- og interregionale strekninger på Vestlandet og ikke korridorløsninger for trafikk mot de større byenes sentrumsnære områder. Nettopp derfor må det sikres kapasitet inn mot og helst forbi større byområder slik at flaskehalsproblematikk i sentrumsnære områder unngås eller reduseres.

## **3.7 Nasjonale transportkorridorer**

### **3.7.1 Generelt**

Prosjektvurderingene knyttet til de nasjonale transportkorridorene danner på mange måter kjernen i NTP-arbeidet, som investeringsplan.

De nasjonale transportkorridorene, jf kapittel 21, refererer til geografiske områder for de viktigste lange transportene i Norge. Samferdselsdepartementet har på samme måte som for gjeldende transportplan fastsatt åtte slike korridorer.

Korridor-metaforen er ikke like treffende for alle geografiske områder i Norge. Her skiller Østland-/Oslofjordområdet seg ut fordi den demografiske, økonomiske og topografiske

---

<sup>5</sup> Jf femte avsnitt side 129.

geografien har større preg av nettverksmønster mht hovedtransportårer enn man finner i andre deler av landet. Det er derfor betydelig overlapp geografisk og markedsmessig for hver transportform mellom de enkelte "korridor-områdene". Dette gjelder spesielt korridorene 1, 2 og 3 og 5. Korridor 5 kan vanskelig kalles en korridor, men framstår snarere en samling av øst-/vesttraseer.

Infrastrukturen for sjø-, jernbane-, luftfarts- og vegtransport betjener separate markeder for respektivt person- og godstransport med begrensede konkurranseflater seg i mellom. Derfor bidrar det grepet man har valgt med å legge alle fire transportformer inn i samme bilde en illusjon om bredere konkurranseflater og større potensiale for overføring av trafikk og transportert gods mellom dem enn realitetene tilsier, jf hovedkonklusjonene i den nasjonale godsanalysen om begrensede konkurranseflater mellom transportformene. Virke mener det er viktig å unngå en presentasjonsform som inviterer til et fragmentert regionalt perspektiv på statlige myndigheters infrastrukturprioriteringer.

Korridortilnærmingen kan fungerer noe bedre ved å se løsningene for de lengre transportstrekninger for hhv sjø, veg og ikke minst jernbane mer separat og i en del tilfeller over lengre strekninger enn det legges opp til her. Presentasjonsformen basert på separate geografiske korridorer er mer problematisk i grunnlagsdokumentet enn i gjeldende transportplan. Det henger trolig sammen med at etatene har avtalt seg i mellom å gi forholdsvis lik plass til omtalen av prosjekter knyttet til hver transportform i samme korridor og presentere prosjektbeskrivelser som er korte og summariske. Det gjør det også vanskeligere å etablere en forståelse av hvordan etatene har kommet fram til sine anbefalinger.

### *3.7.2 Prioritering basert på samfunnsøkonomiske analyser og andre kriterier*

Samferdselsdepartementets retningslinjer inneholder føringer om bruk av samfunnsøkonomiske analyser også ved presentasjon av anbefalinger og resultater. Vi har også etterlyst dette ifbm med tidligere NTP-arbeid. Departementets krav er fulgt opp med presentasjoner på korridornivå, og supplert med anbefalinger som også refererer til samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging.

Metoden med prioritering etter samfunnsøkonomisk nytte som seleksjonskriterium, innebærer generelt at nytten ved tidsgevinster som øker med antall brukere, forbedret trafikkisikkerhet mv veies mot investeringskostnader og negative eksterne virkning på miljøet oa. Utgangspunktet for å anbefale metoden som seleksjonskriterium er implisitt prosjektdesign ellers basert på kostnadseffektive, faglige vurderinger.

Overraskende mange veiprosjekter i tabelloppstillingene i kapittel 21 kommer ut med negativ samfunnsøkonomisk nytte. Det krever en forklaring. Det har etter det vi forstår også sammenheng med den måten planleggingsprosessene er organisert i Norge. Prosesskravene har bidratt til å øke sannsynligheten for kostnadsøkende prosjektendringer.

Tidkrevende planleggingsprosesser er en utfordring i seg selv. Kostnadsøkningene forbundet med disse prosessene virker midlertid inn på samfunnsøkonomisk lønnsomhet som prioriteringsmetode. Prosesser som øker kostnadene vesentlig, men i mindre grad påvirker kapasiteten og brukernes nytte, reduserer verdien av den samfunnsøkonomiske

verdien av prosjektene og fordelene med å bruke samfunnøkonomiske analyser som beslutningskriterium.

Vi har derfor valgt å ikke ta stilling til detaljene hva gjelder innholdet i tabelloppstillingene over prioriterte prosjekter i kapittel 21. Vi noterer imidlertid at svært mange viktige prosjekter forutsetter budsjettmessig prioritering iht høy ramme.

Vi noterer som positivt at prosjektene listet nedenfor har kommet inn på prioriteringsoversiktene::

- Oslo S – Ski (Follobanen)
- E6 Manglerudprosjektet (høy ramme)
- E18 Retvedt – Vinterbro (høy ramme)
- Rv 35 Åmot – Vikersund (basis)
- Rv 35 Hokksund – Åmot (høy ramme)
- Rv 23 Oslofjordforbindelsen (basis ramme)
- E18 Lysaker – Ramstadsletta (basis ramme)
- E18 Ramstadsletta – Slependen (høy ramme)
- E18 Slependen – Drengsrud (høy ramme)
- Rv 19 Moss (høy ramme)
- E16 Voss-Stanghelle (høy ramme)
- E16 Ringveg øst, Arna-Vågsbotn (høy ramme)
- E16 Stanghelle-Arna (bundet)
- E6 Ringeby-Otta (høy ramme)
- Rv 3 Tynset-Gullikstad (høy ramme)

Vi etterlyser ellers at arbeidet med KVV for kryssing av Oslofjorden mellom Horten og Moss blir en prioritert oppgave i neste NTP. Konklusjonene i begge rapporter, KVV og KS1 er entydige mht positiv samfunnsøkonomisk nytte. Vi ber derfor Samferdselsdepartementet selv følge opp slik at arbeidet med Oslofjordkryssingen blir prioritert i NTP 2018-2029.

Vennlig hilsen

**Hovedorganisasjonen Virke**

Harald J. Andersen  
Direktør

Morten Sandberg  
Fagsjef

Vedlegg: Virkes høringssvar til KVV Oslo-navet