



Samspleis AS
Org.nr.: 887493952
Kongens Plass 1
6509 Kristiansund

Kristiansund 1. juli 2016

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Uttalelse til Plangrunnlag for NTP 2018-2029 og Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39

Samspleis AS eies av en rekke næringslivsbedrifter og kommunene på Nordmøre og i Romsdal, og Møre og Romsdal fylkeskommune. Selskapet skal arbeide for bedre samferdselsløsninger for Nordmøre og Romsdal.

Selskapet har i samråd med sine eiere utarbeidet en uttalelse til plangrunnlaget for NTP 2018-29, samt til Vedlegg 4 "Utviklingsstrategi for en ferjefri og utbetra E39".

Oppsummering

For at ambisjonen knyttet til en ferjefri og utbedret E39 skal kunne oppfylles, må prosjektene gjennomføres så snart de er klare. E39 Betna-Stormyra er planmessig klar, og egnet som pilot for lange totalentrepriser, og E39 Møreaksen må sikres finansiering i 2019 slik at den uten opphold kan påbegynnes så snart den er klar. E39 Halsafjorden bør gis status som teknologipilot for kryssing av Bjørnafjorden og Sulafjorden, der større utgaver av tilsvarende flytende hengebruer er aktuelle. Arbeidet med de nye E39-strekningene rundt og gjennom Molde må fortsette for fullt.

For Nordmøre er det viktig å intensivere arbeidet med å utvikle en bedre Rv 70 fra Kristiansund til Oppdal for å utvikle et større felles bo- og arbeidsmarked på Nordmøre, redusere transportkostnadene og gi bedre tilgang til jernbanen på Oppdal. Planlegging og løfting av standard mellom Krifast og Kristiansund må komme skikkelig i gang, og strekningen Tingvoll-Ålvundfossen fullføres.

E136 er den viktigste forbindelsen mellom Østlandet og store deler av Møre og Romsdal. En lengre utbedring og omlegging på strekningen Marstein-Stuguflåten er påkrevet for å sikre bo- og miljøforhold, samt sikre E136 som forutsigbar transportkorridor hele året. Trafikken på E136 vokser sterkt, og uten utbedringer og omlegginger gjøres tettsteder

som for eksempel Veblungsnes ubeboelige. Det er viktig å utvikle et større felles bo- og arbeidsmarked i Romsdal, og Fv 64 er viktig i den sammenheng. Den bør derfor gjenopptas som riksveg slik at forbindelsen bedre kan bidra i dette. Raumabanen ender på Åndalsnes, og både E136 og Fv 64 er derfor viktige tilførselsveger til jernbane for disse deler av landet.

Plangrunnlaget foreslår at tiltak på vegnettet prioriteres etter transportøkonomiske egenskaper. Infrastrukturens betydning for produktivitet og verdiskaping, og behovet for å styrke internasjonal konkurranseevne til de sterke eksportområdene på Vestlandet gjennom større felles bo- og arbeidsmarkeder er ikke ivare tatt. Det politiske arbeidet rettet mot departementets senere forslag til investeringsprogram for perioden blir derfor avgjørende.

For at samfunnsmessige effekter skal kunne tas ut raskere må bompengesatsene være så lave at lokal og regional utvikling hemmes minst mulig, og nedbetalingstiden for bompengelån bør derfor utvides til 40 år.

Både E39 og E136 er viktige transportkorridorer der trafikken øker sterkt. Områdene langs hovedkorridorene utvikler seg i retning av å bli ubeboelige, og for raskere å kunne gjøre de mer hensiktsmessige må de utvikles gjennom nye planinnretninger og totalentrepriser. Det er behov for at dette arbeidet intensiveres kraftig, og rammen for NTP-perioden må derfor økes utover høy ramme slik den foreligger i dokumentene.

Nordmøre og Romsdal

E39

Det er ambisiøst å ferdigstille E39 som ferjefri og utbedret innen 2035. Plan-, godkjennings- og finansieringsregimer må raffineres og effektiviseres, og må kunne takle de endringer som alltid vil oppstå i så store prosjektporteføljer.

For E39 er plangrunnlaget nokså åpent med hensyn til rekkefølge på utbygging, og det erkjenner at flere prosjekter vil måtte være under utførelse samtidig dersom ambisjonen om 20 år skal innfris.

Vi mener dette er en nødvendig tilnærming. Det er flere prosjekter som er under parallell forberedelse langs hele E39, og hittil har "gryteklar"-prinsippet tatt hensyn til flere ting. Det er naturlig at forberedelser settes i gang først for de prosjekter som anses å gi størst nytte for samfunnet. Det er likevel på det rene at framdriften kan påvirkes av forhold det er umulig å forutsi når arbeidet settes i gang. For å kunne komme lengst mulig innen de 20 årene vil prosjekter måtte gjennomføres når de er klare. Ellers vil alle prosjekter kunne bli hemmet av dårlig framdrift i enkeltprosjekter. Dette har også vært fundamentalt for Vestlandsrådets arbeid med E39.

Samtidig er det slik at nye tilnærminger innenfor kontrahering, kontraktstyper og kontraktsomfang trenger å praktiseres før det fulle potensialet kan realiseres. Dette vil også være tilfellet for å kunne ta i bruk teknologi på nye måter.

Derfor vil det trolig være direkte lønnsomt å prøve ut både nye gjennomføringsformer og ny teknologi i mindre skala før den kommer til anvendelse på de virkelig store.

Kostnadene på piloter vil til dels kunne spares inn ved enklere løsninger og mer rutine på de store. Derfor klargjøres det også langs E39 tiltak det kan være fornuftig både å "ha i ermet" dersom framdriften ikke skulle bli som forventet på andre strekninger, eller for å kunne teste ut nye metoder i mindre skala først.

Kostnadene for E39 er i dokumentene svært høye. Her må det stilles spørsmålstegn ved noen av de mest kostbare tekniske løsninger som gir voldsomt høye kostnader. Det bør også komme klarere fram at det er mulig med en sterkere trinnvis utvikling av landstrekningene slik at utbyggingskostnadene kan reduseres betydelig i første omgang.

E39 Møreaksen

Møreaksen er nøkkelen for at svært store strukturelle og økonomiske effekter kan utløses når Molde og Ålesund knyttes sammen i ett felles bo- og arbeidsmarked. Planmessig er det ~~Prosjektet~~ er i realiteten så godt som klart, og for at de siste forberedelser skal gå så raskt som mulig bør prosjektet klargjøres for oppstart i 2019. En vesentlig årsak til at prosjekter bruker lang tid på planlegging og forberedelse er at det ikke er fastlagt når de kan ha tilgjengelig finansiering. Utsatt oppstart i overordnede programmer vil ofte være selvpoppfyllende ved at framdriften i planlegging og teknisk forberedelse reduseres ifht det som er mulig. Dette er den første av kryssingene som vil være "gryteklar" etter E39 Rogfast i Rogaland, Dersom E39-ambisjonen på noen måte skal ha mulighet for å innfris må dette prosjektet gis klarsignal for oppstart når det er klart, slik at det gode momentum prosjektet har ikke tapes. Møreaksen vil sammen med faste samband over Langfjorden (Fv 64) og Kjerringsundet til Aukra (Fv 662), legge grunnlaget for utvikling av ett felles bo- og arbeidsmarked for hele Romsdal.

E39-strekningen Betna-Stormyra

E39 er den viktigste interregionale forbindelsen mellom Møre og Trøndelag, og denne strekningen vil ha stor betydning for å knytte industrifylket Møre og Romsdal bedre til de viktige kompetansemiljøene i Trøndelag. Strekningen har som kjent meget dårlig standard, og er blant de aller dårligste på hele E39. Tiltak har vært planlagt og prioritert over flere år, og det foreligger nå vedtatte reguleringsplaner for hele strekningen. Med hensyn til kontraheringsformer og kontraktstyper vil prosjektet kunne spille en viktig rolle som pilot for totalentrepriser over lengre strekninger. Dette vil være nyttig for enda større prosjekter som kommer senere.

E39 Halsafjorden

Halsafjordsambandet er det raskest voksende ferjesambandet på riksvegnettet i fylket. For Halsafjorden er kommunedelplanene på begge sider av fjorden godkjente, og reguleringsarbeidet bør igangsettes i 2017. Skissert teknisk løsning er en mindre utgave av flerspenns hengebruer med flytende tårn som planlegges for både Bjørnafjorden og Sulafjorden. Når teknologien er klar for utprøving, og vegplanene på landsiden samtidig er klar, bør prosjektet gjennomføres så snart som mulig for å ta ut potensialet for besparelser i kostnad og gjennomføringstid for de store kryssingene.

Det forventes stor etterspørsel etter stålkonstruksjoner knyttet til både henge- og flytebruer framover, og et mindre og tidligere prosjekt vil gi norske leverandører tid til å legge om og tilpasse seg produksjonsformer og løsninger som den type brubygging krever. En slik tilnærming vil derfor også være viktig for å mobilisere bransjen og dens konkurranseevne framover.

Det er ingen grunn til å forsinke prosjekter som ellers blir klare fordi andre prosjekter strengt tatt har en annen rangering i en ideell rekkefølge. Men det stiller nye krav til et finansierings- og budsjettssystem som NTP må legge til rette for i den videre detaljering av planen. Dette har som tidligere nevnt vært fundamentalt for Vestlandsrådets tilnærming til utvikling av E39-korridoren.

E136

Det er viktig at nasjonale ambisjoner knyttet til E39, ikke kommer i veien for andre viktige prosjekter som framstår som regionalt hemmende. E136 er den viktigste forbindelsen til Østlandet for store deler av fylket. Trafikken har økt kraftig over lang tid, og den nye Tresfjordbrua har gjort ruta enda mer attraktiv. Dette medfører ekstra belastninger på trafikk sikkerhet og miljø, og forsterker behovet for å ta strekninger som har stått på kommunenes og fylkeskommunens prioritetsliste over flere år.

Særlig i Romsdalen er transportkorridoren uforutsigbar vinterstid. Den planlagte omlegging mellom Marstein og Flatmark vil sammen med en nødvendig utbedring videre fra Flatmark til Stuguflåten, løfte E136 som transportkorridor over en strekning på rundt 40 km. Strekningen hemmer i dag de betydelige transportstrømmene til og fra Østlandet for både Romsdal og store deler av Nordmøre og Sunnmøre.

For tettstedet Veblungsnes er dagens E136 en stor sikkerhetsmessig trussel for innbyggerne, og en hemske for et sterkt miljøbelastet lokalsamfunn. En lokal omlegging har vært planlagt over flere år, og denne må tas tidlig i neste periode av Handlingsplanen. Nærmere omtale finnes i uttalelsen fra Rauma kommune.

Rv 70 Kristiansund-Oppdal

Korridoren er svært viktig for å gi bedre tilgang til jernbanen på Oppdal, og redusere transportkostnadene. Fra Krifast til Kristiansund er Rv 70 strategisk viktig for Nordmøre. Strekningen representerer en stor miljøbelastning for de som bor og virker langs den, og reisetiden er så stor at den begrenser utviklingen av et større felles bo- og arbeidsmarked for Nordmøre og deler av Romsdal. Dette er imidlertid også en stor plansak, og arbeidet med dette må intensiveres slik at tiltak kan gjenspeiles i investeringsprogrammene så snart råd. Det er bra at utbedringer har kommet i gang mellom Tingvoll og Meisingset, og hele strekningen Tingvoll-Ålvundfossen må fullføres.

Fv. 64 Åndalsnes-Molde-Kristiansund og Fv. 65 Betna-Surnadal-Orkanger

Det er ønskelig at Fv. 64 og Fv. 65 kan tilbakeføres til staten som riksveger, og plangrunnlaget legger allerede til rette for at det kan skje for Fv. 64. Begge er viktige regionale transportårer for Romsdal og Nordmøre, og er sentrale for å øke størrelsen på felles bo- og arbeidsområder. For store nøkkelbedrifter langs Fv. 65 er det helt nødvendig at korridoren kan åpnes for 25,25 m lange vogntog. De er også viktige for å sikre regional sysselsetting og utvikling, og for å gi store områder god atkomst til det nasjonale hovedvegnettet.

Fv. 62 Hjelset-Eidsvåg-Sunndalsøra

Det bør også nevnes at den regionale fylkesvegkorridoren Fv 62 er viktig for å binde sammen Indre Nordmøre og Romsdal, forstørre bo- og arbeidsmarkeder, og for å gi store områder god atkomst til det nasjonale hovedvegnettet.

Fylkesvegnettet og fylkeskommunens rolle som vegeier

Det er stor trafikkøkning i fylket, og med tilhørende stor kostnadsøkning i ferjesambandene. Derfor er det i deler av året også nødvendig å forsterke ferjekapasiteten, og dette fanges ikke opp i tilskuddssystemet for ferjedriften. Det gjør at det alltid blir et stort og belastende etterslep, og det er behov for at tilskuddene i mye større grad reflekterer de reelle utgiftene.

Det er viktig å styrke fylkeskommunene som strategiske vegeiere, og det er særlig viktig å styrke finansieringsevnen. Et eksempel er Regjeringens store ambisjon om en flerdobling av havbruk. Manglende finansieringsevne hos fylkeskommunene vil være hemmende i forhold til å nå dette målet.

De aller fleste fylkesvegene er viktige utviklingsaktører for regionalt og lokalt næringsliv, og nærheten til fylkesforvaltningen er en styrke for de tiltak som kreves. Det er behov for vesentlige systemendringer innenfor finansiering av fylkesvegnettet. Lengre nedbetalingstider for bompengelån vil være et vesentlig bidrag. Når levetiden av det som skal finansieres tillater det, vil en nedbetaling av bompengelån på minst 40 år bety at flere av prosjektene på fylkesvegnettet blir selvfinansierende og bety vesentlig avlastning av øvrige finansieringsbehov knyttet til fylkesvegnettet.

Generell del

Regionforstørring vil være det viktigste virkemidlet for både å øke konkurransevnen til eksportsterke regioner, og øke utviklingstakten i regioner som sliter med små felles bo- og arbeidsmarkeder. Det vil være snakk om å gi nye rammebetingelser for framtidig utvikling. Etter vår mening er det to tiltak eller politikkområder som utpeker seg som særskilt viktige:

1. Øke takten på å etablere sammenhengende standard på stamvegene. Store kostnadsøkninger og lang gjennomføringstid betyr svært store bindinger fra innværende periode som hindrer nye viktige prosjekter å komme i gang. For å kunne gi stimulerings effekter for norsk økonomi bør investeringsnivået i perioden gå ut over høy ramme.
2. Mange investeringsprosjekter i distriktene vil styrke norsk industri og deres internasjonale konkurransevne. De vil virke regionforstørrende og vil bedre muligheten for tilgang på kompetanse og arbeidskraft. Med nedbetalingstider på bompengelån som bedre samsvarer med levetiden til de prosjektene som skal finansieres, vil både fylkeskommunale og statlige nøkkelprosjekter bli lettere å finansiere. Nedbetalingstiden for bompengelån bør derfor kunne settes til minst 40 år når funksjonell og teknisk levetid kan forsvare dette.

Samlet vil de to grepene bety svært mye.

Samfunnsøkonomiske analyser

Allerede i forordet til plangrunnlaget poengteres det at samfunnsøkonomisk lønnsomhet, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging har vært avgjørende for rangering mellom prosjekter. Vi er i prinsippet enig i en slik tilnærming. Men det blir en fundamental svakhet når metoden for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i hovedsak kun tar hensyn til transportøkonomiske besparelser.

Dette betyr at det i plangrunnlaget legges størst vekt på effektivisering av transportsystemene i sentrale strøk rundt store byer. Det er viktig det også, men den nasjonaløkonomiske betydning av den store verdiskapning og de store eksportverdier som Vestlandet står for blir dermed underkommunisert i rent metodiske beslutningsdokumenter. Når metodene er mangelfulle gir derfor plangrunnlaget et svært mangelfullt grunnlag for prioritering.

Som kjent har det utredningsarbeidet som Ferjefri E39 har gjort over de senere år gitt mer enn indikasjoner på at det er svært store virkninger i tillegg til de transportøkonomiske. Arbeidet tyder på at de andre og gjerne mer langsiktige effektene vil være enda større. Dette gjelder blant annet:

- større bo- og arbeidsmarkeder gir økt produktivitet og verdiskapning
- bedre attraktivitet for høyt utdannet arbeidskraft forsterker virkningene i større arbeidsmarkeder
- døgnåpne samband gir god forutsigbarhet, noe som enkelte andre land mener er minst like viktig som transportøkonomi alene
- stort potensiale for strukturendringer blant annet innen helse, utdanning, politikk, forvaltning, handel og service, som tas ut på lengre sikt.
- større bo- og arbeidsmarkeder kan forventes å redusere arbeidsuførheten

Med et slikt metodisk utgangspunkt blir den politiske bearbeiding som skal skje gjennom denne og senere høringsrunder blir desto viktigere. Det blir viktig å sikre gode betingelser for den verdiskapning som allerede skjer, og at ytterligere verdiskapning underbygges gjennom bedrifter i vegnett og kommunikasjoner som dette området har et svært stort behov for. Møre og Romsdal har over flere år hatt størst eksportverdi pr sysselsatt i næringslivet, og det er viktig at denne motoren for nasjonal inntekt ikke svekkes. Den store satsingen på fjordkryssinger og vegutbedringer det legges opp til i fylket må derfor gjenspeiles i det investeringsprogrammet som plangrunnlaget vil resultere i.

Utbyggingsstrategi, gradvis utvikling av korridorer

Det er rasjonelt og besparende når det legges opp til utbygging av større prosjekter over lengre strekninger, slik at korridorene kan framstå som fullførte og ha mer gjennomgående standard enn den mer "klattvise" utbygging som har vært typisk for Norge i svært mange år.

I Vedlegg 4 "Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39" er det lagt stor vekt på dette. Det er viktig å få fullført nasjonale hovedkorridorer som E39 så tidlig som mulig. Dette er imidlertid også en strategi som driver kostnadene voldsomt i været, og det kan diskuteres hva som er den marginale nytten av de øvre deler av kostnadene. Men vi er enige i tilnærmingen dersom finansieringen tillater en slik strategi.

Dersom finansieringen ikke tillater en slik tilnærming, må den justeres. Den betydelige porteføljen av bundne prosjekter betyr små muligheter for nye prosjekter innenfor lav ramme, og tyder på at styrings- og finansieringssystemet ikke fungerer som det burde.

For å få størst mulig effekt av de store ressursene som et moderne vegnett krever er det viktig at det legges opp til trinnvis utbygging, og at senere utbygging og oppgradering fullt ut kan benytte det som er bygget tidligere.

Dette bør bety at fjordkryssingene tillegges større vekt, og at veglenkene for øvrig i noen grad må utsettes. Det er først og fremst fjordkryssingene som vil føre til de største regionforstørrelser, og det er disse som vil sette i gang de langsiktige og strukturelle effektene som større felles bo- og arbeidsmarkeder vil medføre på lengre sikt.

Korridortilnærming

Norsk vegutbygging har i lengre tid vært omtalt som stykkevis og delt, noe som i stor grad kan sies å ha vært en følge av lave økonomiske rammer. Også for de store transportkorridorene har dette resultert i at standarden varierer sterkt både med hensyn til transportøkonomi, og trafikksikkerhet og miljøbelastning for de områdene vegen går igjennom. Sterkt økende trafikk på korridorene betyr at de strekningene som fortsatt er dårlige påfører bosatte økende miljøbelastninger, sosial usikkerhet, og stadig dårligere trafikksikkerhet. Med lav fart hindrer de også framveksten av større bo- og arbeidsmarkeder, samt at de betyr dårlig transportøkonomi og høye kostnader for næringslivet. Dette er særlig viktig for de store transportkorridorene E136 og E39, men også andre viktige korridorer som Rv. 70.

Skal korridorene fungere for langdistansetrafikk, er det viktig at de har en standard som gjør de egnet til rask og sikker framføring av store og tunge kjøretøy. Andelen tunge kjøretøy øker sterkt på stamvegnettet, og standarden på store deler av dette vegnettet gir lav forutsigbarhet for slike transporter.

Utbedring av hele korridorer vil bety bedring av arbeidsforholdene i bransjen, og vil dermed også lette rekrutteringen og styrke konkurranseevnen.

Det er bra at arbeidet med transportkorridorene tillegges betydelig vekt i plangrunnlaget. Men med de store transportmengdene de betjener, de høye transportkostnader næringslivet har sammenlignet med internasjonale konkurrenter, og de belastninger som ellers er beskrevet ovenfor, går det likevel fortsatt for sent.

I tillegg til de konkrete mål som er knyttet til E39, burde det tilsvarende vært formulert mål også for de andre korridorene. Framtidig standard bør ta utgangspunkt i de rutevise utredningene, og legge opp til en trinnvis utbygging som ivaretar de hensyn som er diskutert ovenfor.

De store bindingene må ses i sammenheng med den viktige satsingen på sammenhengende korridorer. For at dette skal gå raskere, og for at det også skal bli plass til enkelte andre tiltak, må rammene for denne NTP perioden økes ut over høy ramme.

Finansiering

Som sagt er vi enige i prinsippet om utbygging av gjennomgående korridorer. Men i plangrunnlaget henger dette ikke sammen med de finansieringsordninger som er skissert. Dette er i hovedsak langsiktig og strategisk infrastruktur med lang teknisk og funksjonell levetid. Særlig bør tiltakene innenfor de nasjonale hovedkorridorene anses

som langsiktige investeringer. For bompengelånene omtales nedbetalingstider på 15 år, noe som er langt fra konsistent med levetid og nytteperiode for mye av det som skal finansieres. Dette resulterer i svært høye og urealistiske bompengesatser, og dermed unødvendig høye transportkostnader på hovedvegnettet.

E39 inneholder mange store bruer og konstruksjoner som har tekniske og funksjonelle levetider på minst 100 år. Dette bør gjenspeile seg i at bompengelån knyttet til disse kan nedbetales på minst 40 år. I utlandet er det nå flere eksempler på konsesjonsperioder for nasjonal infrastruktur på opptil 80 år. Dette reflekterer bedre den strategiske og økonomiske betydning som nasjonal infrastruktur representerer.

Det har vært tvil om ordinære veganlegg kunne forsvare noe lengre nedbetalingstider enn 15-20 år. Og det er flere eksempler på at mange nye anlegg fort har blitt umoderne. Med de standardambisjoner som ligger bak planene langs E39 burde levetider på godt over 40 år kunne legges til grunn selv for ordinære anlegg.

Vi mener det også er viktig å legge til grunn lengre avskrivningstider for slik infrastruktur i effektberegningene for samfunnsøkonomisk nytte. Nyten vil dermed bli større, og reflektere virkeligheten bedre. Både nyten og den verdi slik infrastruktur betyr for samfunnet vil egentlig bare bli større og større med tiden, noe som også burde reflekteres i nyttebetraktningene.

Lavere bompengetakster vil gi mindre avvisning av trafikk, og alle de samfunnsmessige effektene som er omtalt både ovenfor og i dokumentet vil kunne realiseres raskere. Dette vil også samsvare bedre med at ferjesubsidiene kan inngå som finansiering over 40 år. En slik praksis vil også samsvare godt med andre samfunnsområder der det er snakk om investeringer både i private og offentlige bygg og anlegg.

Flytebruer og verftsindustrien

Norge er blant de fremste i verden på området flytende konstruksjoner. Først og fremst skyldes dette stor utviklingsinnsats og stor utbredelse av slik teknologi innenfor gass- og oljeindustrien. Som omtalt i vedlegget om E39 pågår det et intenst arbeid rundt slike konstruksjoner for å gjøre denne korridoren ferjefri. På fylkesvegnettet forberedes det også flere prosjekter, og dette markedet kan på noen år være betydelig større.

Det er bare robotiserte produksjonslinjer som vil kunne holde bearbeidingskostnadene på et nivå som gjør at norsk stålindustri kan konkurrere med utenlandske produsenter. Kleven-verftet i Ulsteinvik er et godt eksempel der robotiseringen har gitt god konkurransekraft internasjonalt. Det er imidlertid få slike eksempler i Norge, og mange anser denne del av industrien som relativt dårlig forberedt på dette markedet. For å utnytte potensialet må kompetanse og produksjonsutstyr utvikles for å kunne ta slike oppdrag. Det er tvilsomt om industrien selv kan klare dette raskt nok uten en koordinert innsats utenfra både med hensyn til kompetanse og utstyr. Et eget program kan bidra til å sikre sysselsettingen i næringen.

Det vil ha stor verdi å unngå nedbygging i denne industrien, og det haster med å få et slikt program på plass. Å forberede stål- og verftsindustrien på dette nye markedet kan derfor få stor betydning for sysselsettingen både i dag og videre framover. Det vil

samtidig ha svært stor betydning for å utvikle det norske samferdselssystemet videre, særlig i sterkt eksportorienterte regioner langs kysten.

Avgiftslettelser for elbiler

Dokumentet begrunner hvorfor det en tid fortsatt er ønskelig å beholde lempninger i avgiftene for å redusere utslippene i transportapparatet. For at dette ikke skal kunne gi helt uforutsigbar finansiering av viktig infrastruktur, vil dette måtte kombineres med statlige kompensasjonsordninger eller former for garantier for de som opptar bompengelån for byggingen. Det er trolig lettere å håndtere den type risiko innenfor statlig infrastruktur, men innenfor fylkesvegnettet representerer dette store usikkerheter som kan hemme utviklingen av større prosjekter.

Vennlig hilsen

Torbjørn Rødstøl
Styreleder Samspleis AS

Olav Ellevset
Daglig leder Samspleis AS