



Innspillsseminar

Nasjonal transportplan 2025–2036

Oslo, 13. februar 2023



Velkommen til innspillsseminar!



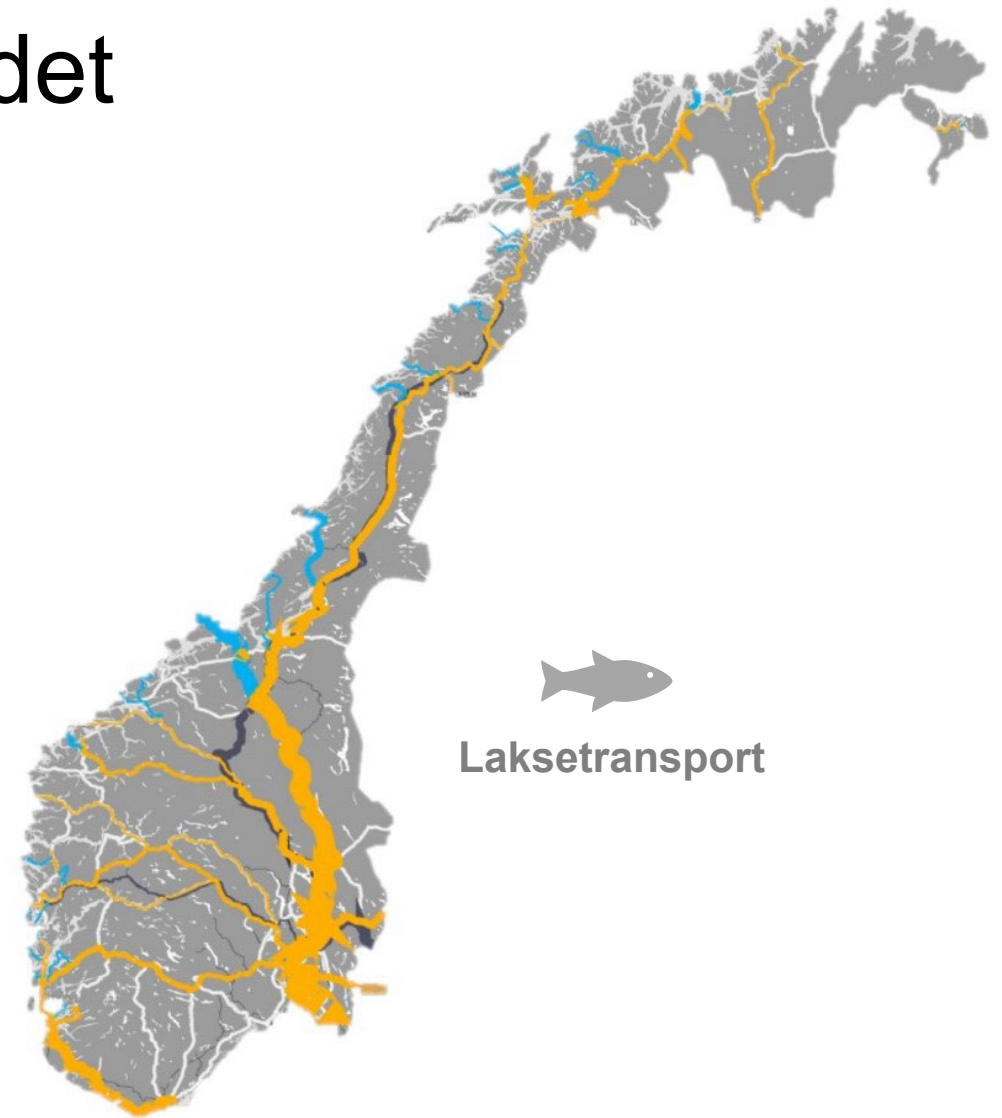
Samferdselsdepartementet



Foto: Olav Heggø

Transport er viktig for hele landet

- Hurdalsplattformen:
 - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
 - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
 - Klimagassutslippene skal reduseres
- Lang planleggingstid og store investeringer gjør at vi trenger en langtidsplan
- Vi må tenke helhetlig
 - Forbedringer ett sted kan gi effekter et annet sted



Illustrasjon/kilde: Statens vegvesen

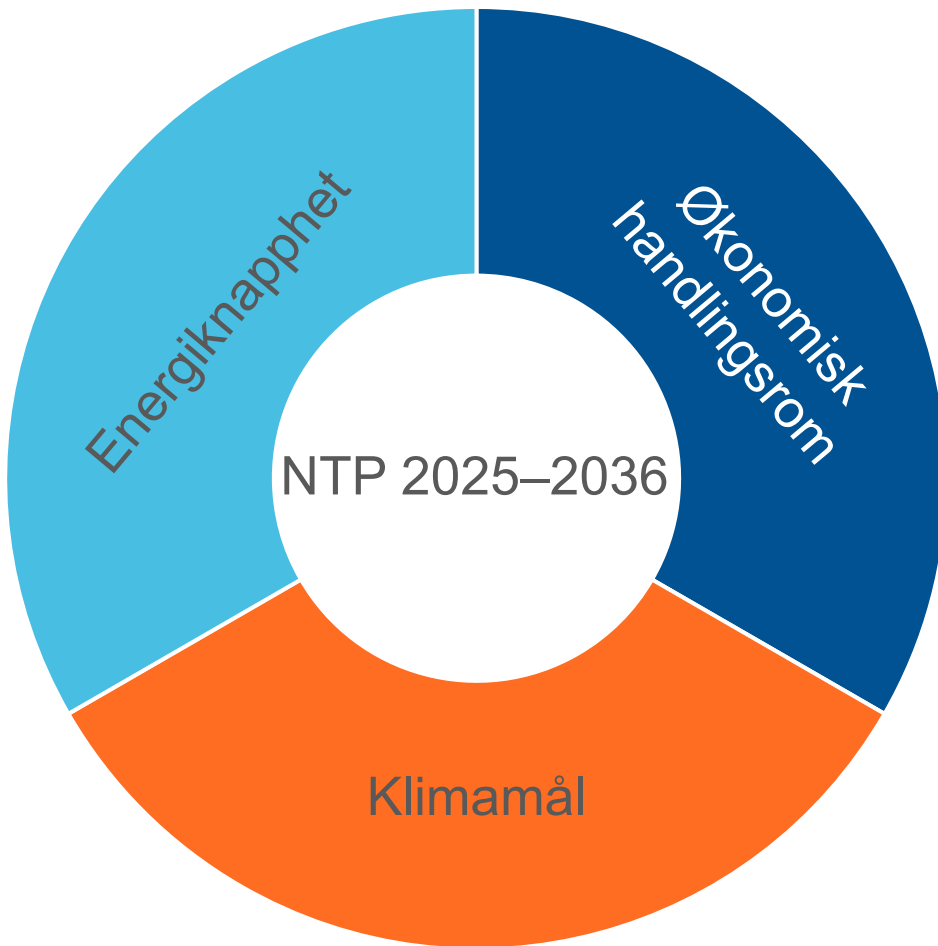


Oppdrag til transportvirksomhetene

- Utredningsoppdrag
 - Mottatt svar 22. januar 2023
 - Trender, utvikling i transporttetter spørsmål etc.
- Prioriteringsoppdrag
 - Svar kommer 31. mars 2023
 - Faglig råd om fordeling av ressursbruken på NTP-formål



Rammebetingelser for NTP-arbeidet



- NTP må være realistisk og oppdatert – altså svare på utfordringene vi står overfor

Klima og miljø

- Klima:
 - Innen 2030: 55 % reduksjon
 - Innen 2050: 90-95 % reduksjon (lavutslippssamfunnet)
- Ny internasjonal avtale om forvaltning og vern av natur (COP15)



Digitalisering og teknologi

- Viktig for å nå de transportpolitiske målene i NTP
- Vi må få mer ut av infrastrukturen og transporttilbudet vi allerede har
- Teknologi gir store muligheter



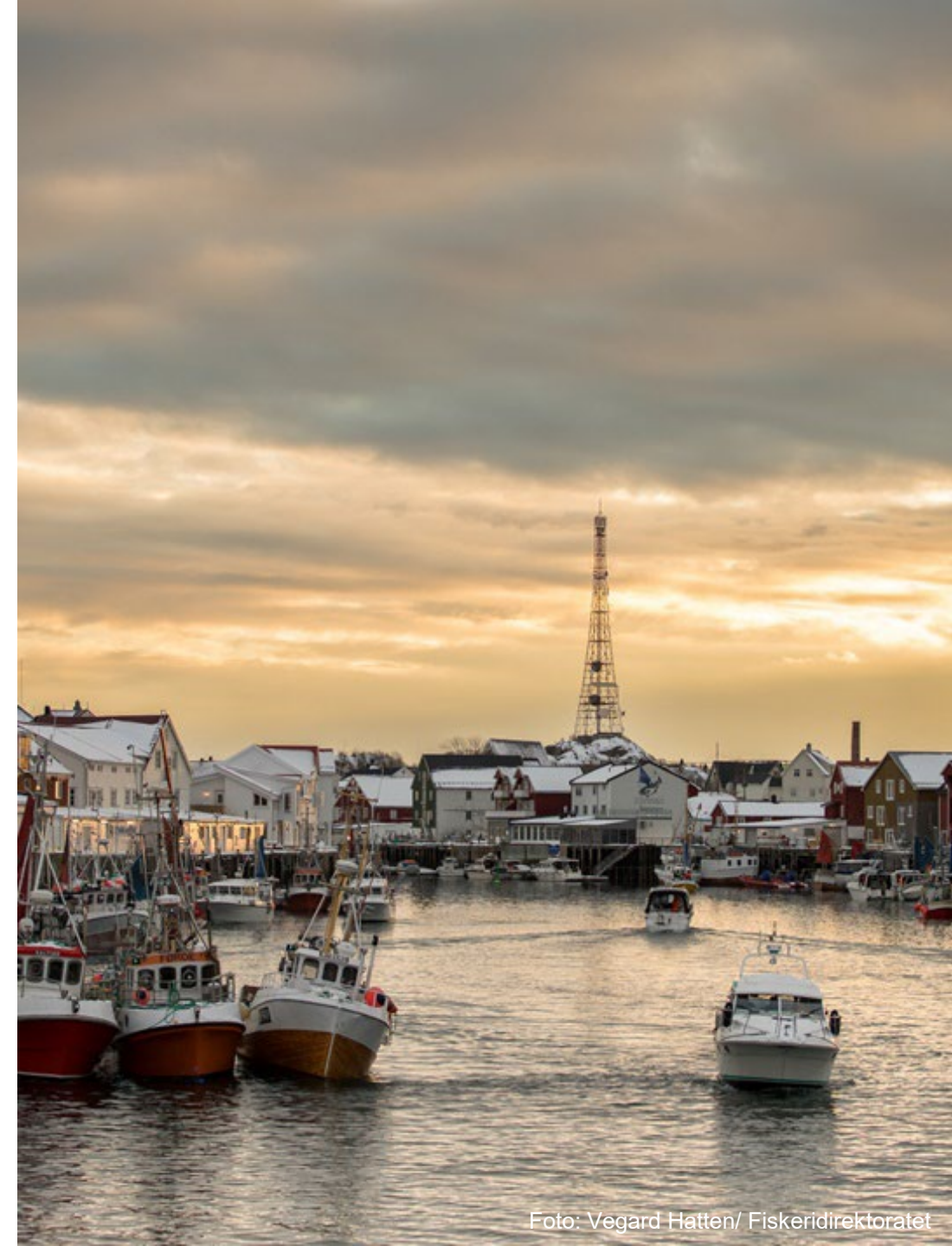
Sjøtransport

- Levende lokalsamfunn og livskraftig næringsliv langs hele kysten
- Sjøtransport svært viktig for næringsutvikling og vekst
- Årene fremover: Grønn omstilling og økt eksport
- Behov for effektiv, klima- og miljøvennlig og sikker transport til sjøs med effektive koblinger til landtransporten



NTP og kyst

- Hurdalsplattformen:
 - Styrke satsingen på tiltak innen kyst, havn og farleder
 - Gjøre fiskerhavnene til et statlig ansvar
 - Utrede tiltak for å øke godsvolumet på sjøen
- Oppfølgingen godt i gang - neste NTP blir viktig for å realisere politikken



Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

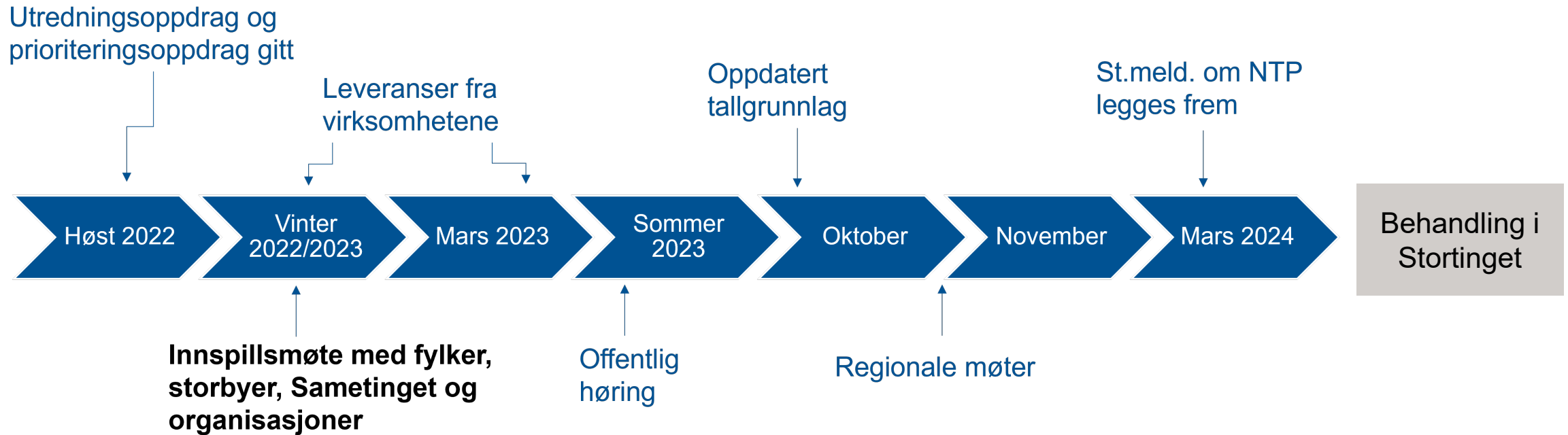
Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har
2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre
3. Forenlig med klimamålene

NTP 2025–2036 i arbeid





Samferdselsdepartementet

Mer for pengene

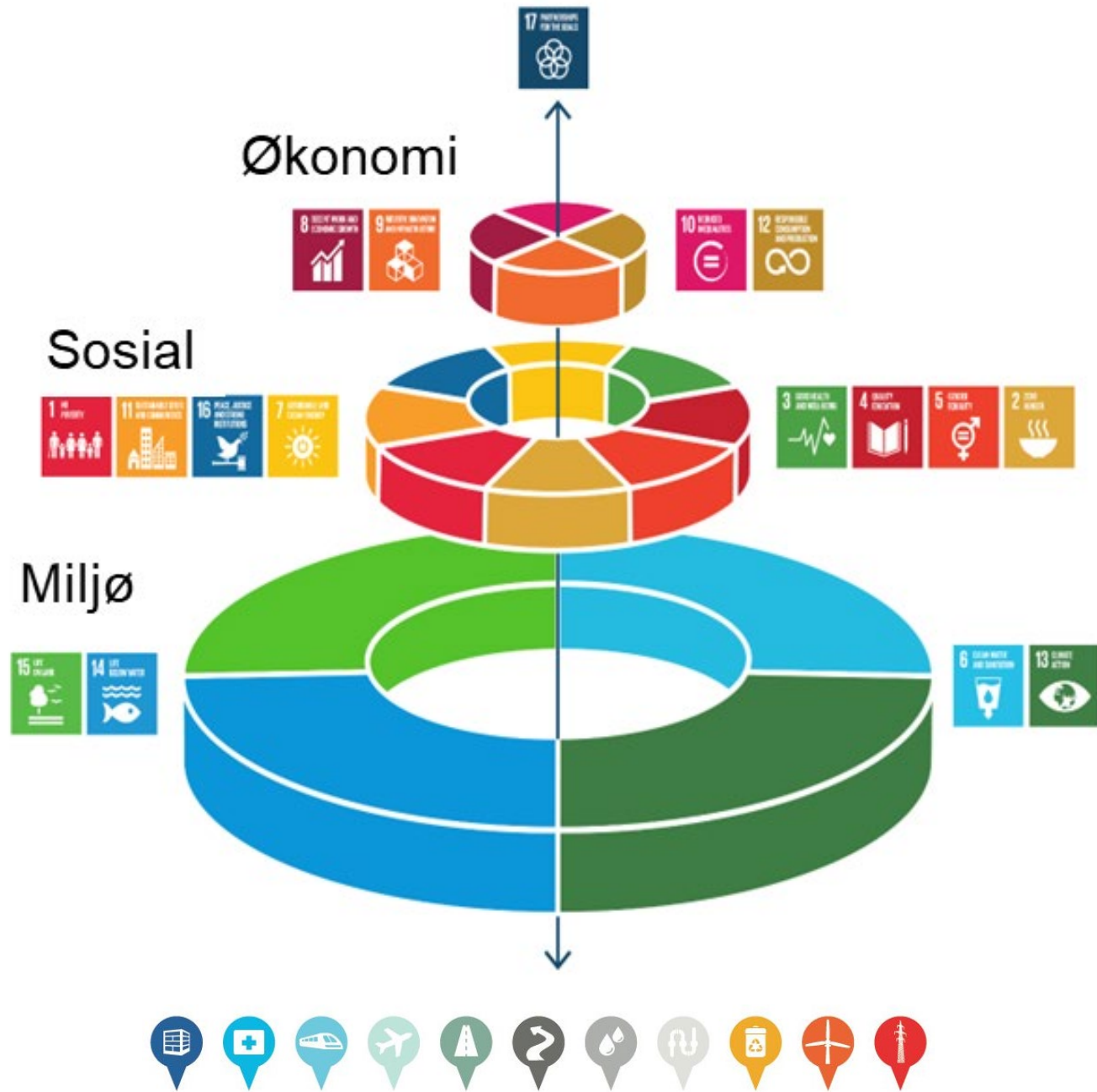
NTP 2025-2036

Innspillsmøte 13. Februar 2023

Adm. dir. Liv Kari Skudal Hansteen



Mer av hva?

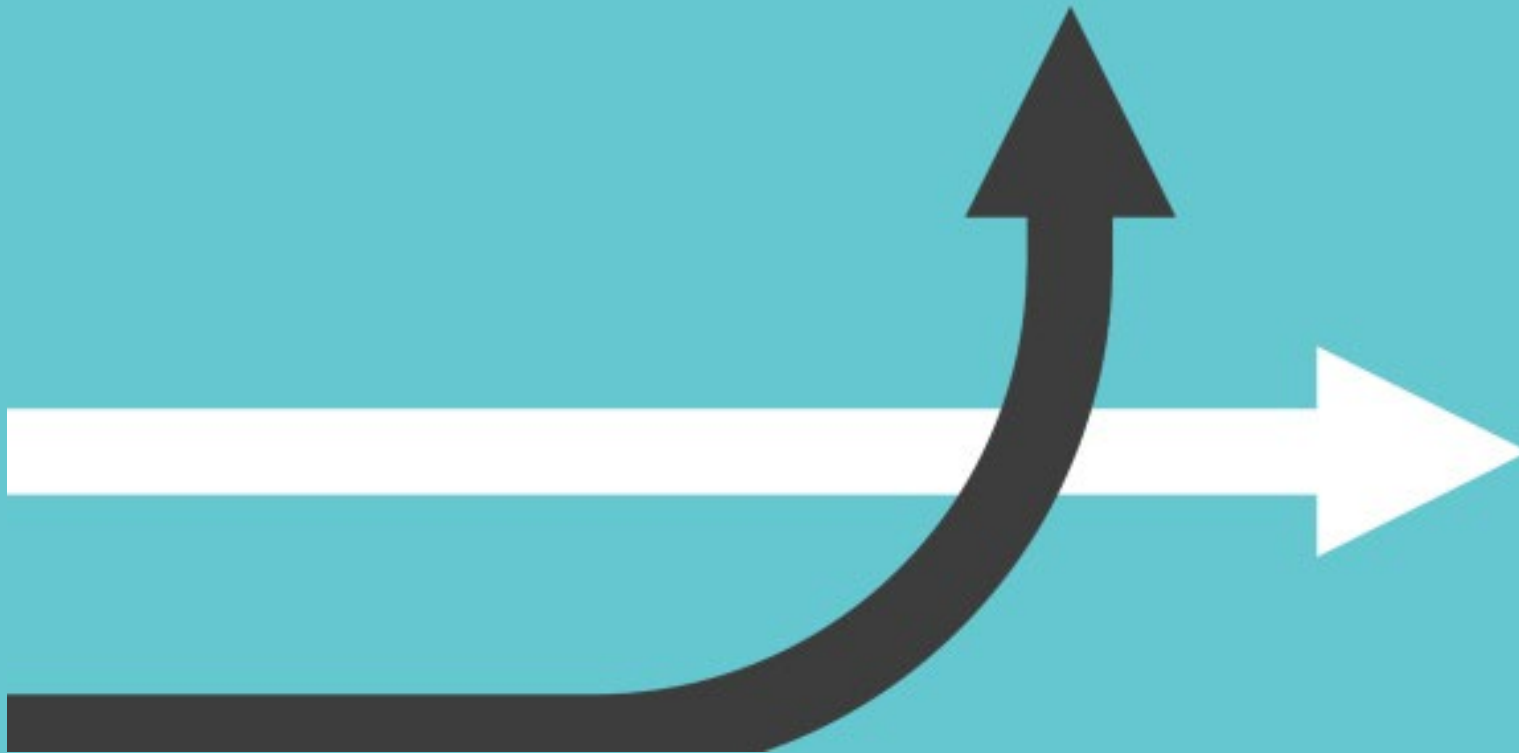


Vi vet allerede mye om hva som må til



- **Kompetanse og god planlegging**
- **Forutsigbarhet/unngå start og stopp**
- **Innovere og ta i bruk ny teknologi**

MER = ENDRING



**Men hva må i så fall
endres på NTP nivå?**



ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



Mer for
pengene



Effektiv bruk av
ny teknologi



Bidra til
oppfyllelse av
Norges klima-
og miljømål



Nullvisjon for
drepte og hardt
skadde



Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet

Bygg den «siste» veien

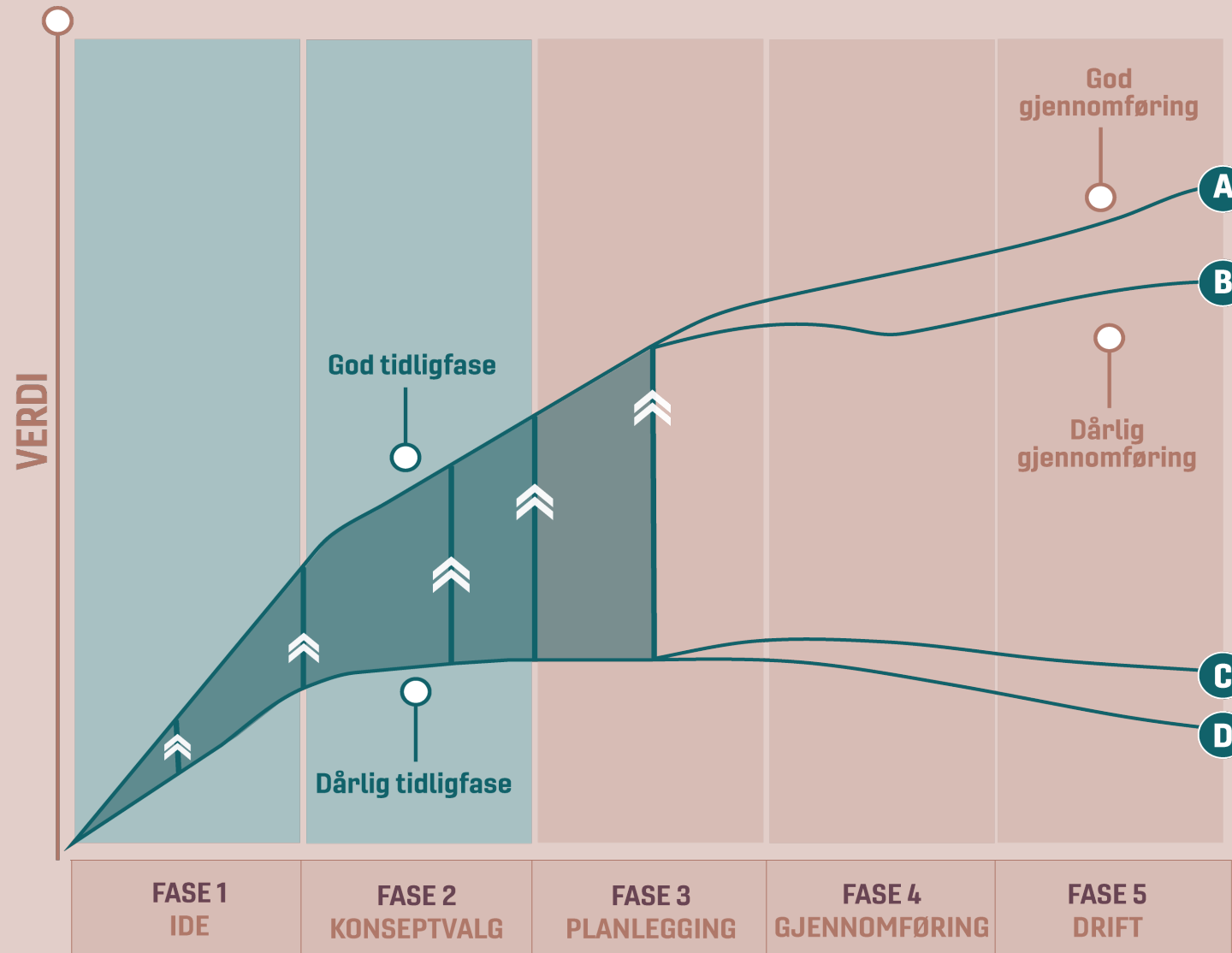


Tranbykrysset
22
Lierskogen
Tranby
1000 m

Unngå «støpesyken»



Vektlegg tidligfase og planlegging mer



Kilde: Metier

Innfør obligatorisk fase med verdianalyser



Gi føringer for bruk av Best Value-metoden



The screenshot shows the website 'Anskaffelser.no' with the logo 'dfø' in the top left and 'Verktøy' in the top right. The main heading is 'Best Value Procurement (BVP) prestasjonsinnkjøp'. Below the heading is a paragraph explaining that BVP is a project management and procurement method that emphasizes the provider's competence and performance, based on the Best Value Approach (BVA) theory. It mentions a pilot project in Norway.

dfø

Verktøy

Anskaffelser.no

Fagsider om offentlige anskaffelser

[Hjem](#) / [Hva skal du kjøpe?](#) / [Bygg, anlegg og eiendom \(BAE\)](#) / Best Value Procurement (BVP) prestasjonsinnkjøp

Best Value Procurement (BVP) prestasjonsinnkjøp

BVP er en metode for prosjektstyring og innkjøp som vektlegger leverandørens kompetanse og prestasjon. BVP er basert på teorien Best Value Approach (BVA). Vi koordinerer et pilotprosjekt for utprøving av denne metoden i Norge.

Klimaendringer og forfall gjør det dyrt å være «fattig»

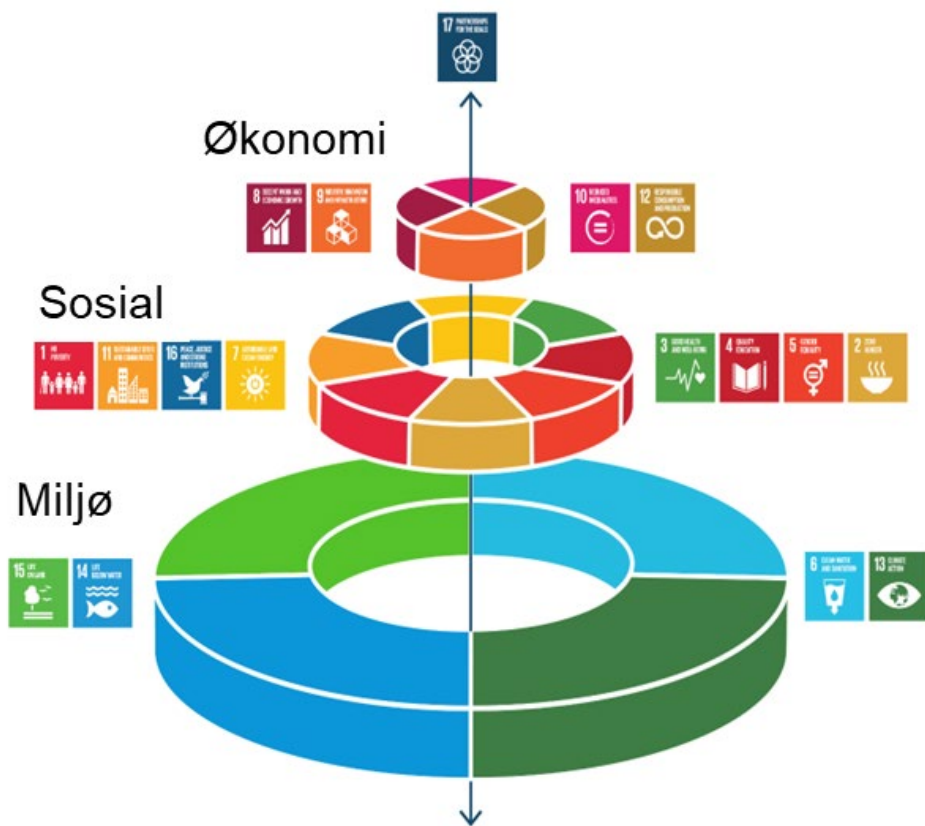


Flomskader Fylkesvei 55, Lom



Fylkeveg 5122 Porsmyrvegen

Oppsummering – mer bærekraft for pengene



- Forutsigbarhet og tydeligere målhierarki
- Vektlegg tidligfase og ha et langsiktig perspektiv
- Gi føringer for bruk av Best Value- metoden



NTP- innspillsmøte

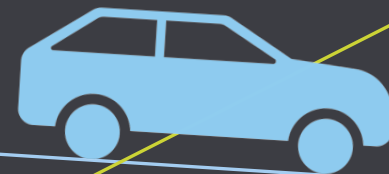
Tanja Loftsgarden
Avdelingsleder Trygg Trafikk

Nullvisjonen

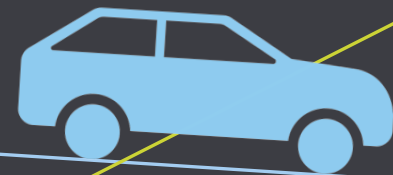
Hvordan skal vi nå NTP-målet på

~~trafikk~~ **drepte**
~~skadet?~~

**og hardt
skadde**



TRE UTFORDRINGER



A photograph of a rainy road. A large truck is driving away from the camera, splashing water. A car is driving in the same direction, also splashing water. The road is wet and the sky is overcast.

1. UTVIKLINGEN GÅR I FEIL RETNING

- 118 personer mistet livet i trafikken i 2022
- Ligger bak etappemål om maksimalt 350 drepte eller hardt skadde i 2030



1. UTVIKLINGEN GÅR I FEIL RETNING

- Spesiell stor økning blant de eldre trafikantene
- Flere som kjører i ruspåvirket tilstand
- Høy fart er medvirkende årsak i 1/3 av ulykkene
- 4/10 er ulykker utenom systemgrensene (regelbrudd)

2. NULLVISJONEN UTFORDRES AV ANDRE MÅL



Mer for pengene vs nullvisjonen

- Spart reisetid vektlegges og priorteres framfor liv og helse
- Transportmålene er i ubalanse

2. NULLVISJONEN UTFORDRES AV ANDRE MÅL

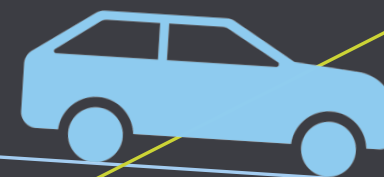
Nullvekstmålet vs nullvisjonen

- Flere som sykler og går fører til flere til ulykker
- Manglende infrastruktur, dårlig samhandling mm

3. MINDRE RESURSSER TIL SAMFERDSEL

- Budsjettene blir trangere og behovene større
- Fylkesveg- (og deler av) riksvegnettet har stort utbedringsbehov
- Byområdene har behov for midler til gange, sykkel og kollektiv

TRE ANBEFALINGER TIL NTP



1. MER SIKKER VEG FOR PENGENE

- Økt prioritering av drift, vedlikehold og utbedringer
- Prioritere fylkesvegnettet
- Færre store nyinvesteringer:
 - Økt bruk av 2/3-felts veg for mindre trafikkmengder
 - Bygge fullverdig firefelts veg for høye trafikkmengder
 - Fjerne smal firefelts veg
- Effektiv organisering av sektoren



2. STYRKE TRAFIKANTRETTET ARBEID

- Regulere adferd ved bruk av teknologi (alkolås, fartssperre, mm)
- Holdningskapende arbeid (trafikkopplæring, informasjon, kampanjer mm)



3. BRUKE VIRKEMIDLER I FLERE SEKTORER

- Nullvisjonen forutsetter tverrsektoriell innsats
- Justis: Politikontroller mm
- Helse: Helsekrav til førerrett, obligatorisk helseattest 80+ mm
- Kunnskap: Trafikkopplæring i skoler og barnehager, mm



Ny NTP må "vise veien" frem mot 2030-målet

«Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte
Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»



TRYGG TRAFIKK



Hvordan skal vi nå NTP- målene innen klima og miljø?

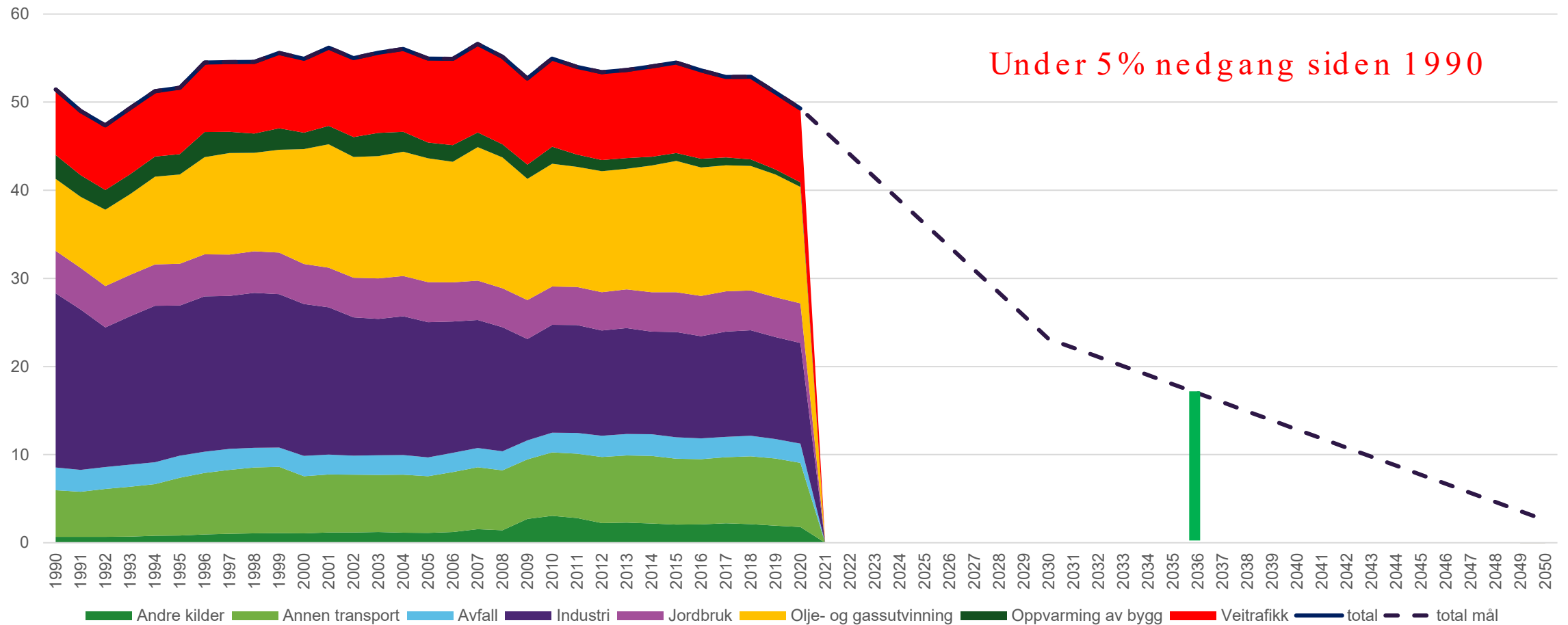
Innspillsmøte om Nasjonal Transportplan 2025-2036

Frode Longva

Avdelingsdirektør CICERO

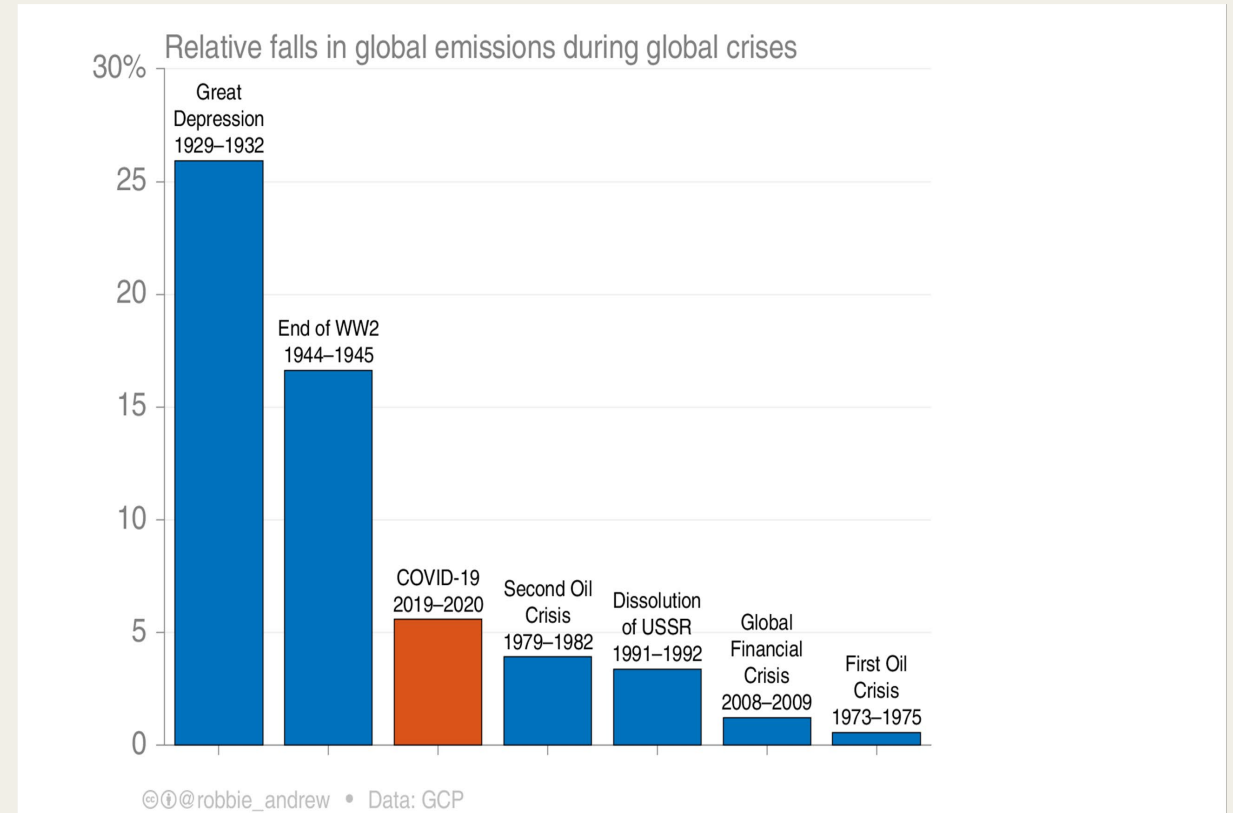
13. februar 2023

Politisk utfordring: 55% reduksjon innen 2030 –netto null i 2050



Dette krever endringer på et nivå vi ikke har sett før

1. Kun åtte år til utgangen av 2030
 2. Må løses med kjent teknologi
 3. Kjente virkemidler som strammes til (avgifter, prising, reguleringer, investeringer i ny-fornybar)
 4. Alle sektorer må til netto null i 2050 –ingen steder å gjemme seg
- Er gjennomføringsevne og aksept den største hindringen?



Klima og miljø tidlig inn i beslutningsprosessene

1. Sette klima- og naturmålene som førende for fremskriving og planlegging
2. Se på det totale klimafotavtrykket av samlete tiltak – og beste fordeling mellom transportmidlene
3. Må få mer ut av eksisterende infrastruktur – og investere smartere i nytt
4. Krever riktig prising: karbonpris, prising av bruk, men også prising av natur/biomangfold
5. Tidligst mulig inn i KVVU-prosessene



Areal må tydeligere inn i styringsstrukturen

1. All transports store mor og åsted for mange målkonflikter
2. Krysspress på bruk: Fornybar energi vs vei vs skog vs myr vs jernbane
3. EU presser på og setter rammer
4. Kommunenes selvråderett og sektorprinsippet kan kollidere med klima- og naturmål
5. Krever overordnet samlet styring - og måling – kan vi lære av kommunenes klimabudsjett?



°CICERO

Takk for meg!

Frode.longva@cicero.oslo.no

www.cicero.oslo.no

[@CICERO_klima](https://twitter.com/CICERO_klima)

Innspillsmøte NTP 2025–2036

13. februar 2023

Holger Schlaupitz, fagsjef i Naturvernforbundet



E39 Mandalskrysset
Foto: Espen Mills

Nå må jobben gjøres

- Det er ikke Naturavtalen og Parisavtalen som redder miljøet – men den praktiske politikken som føres, blant annet gjennom sektorplaner som NTP

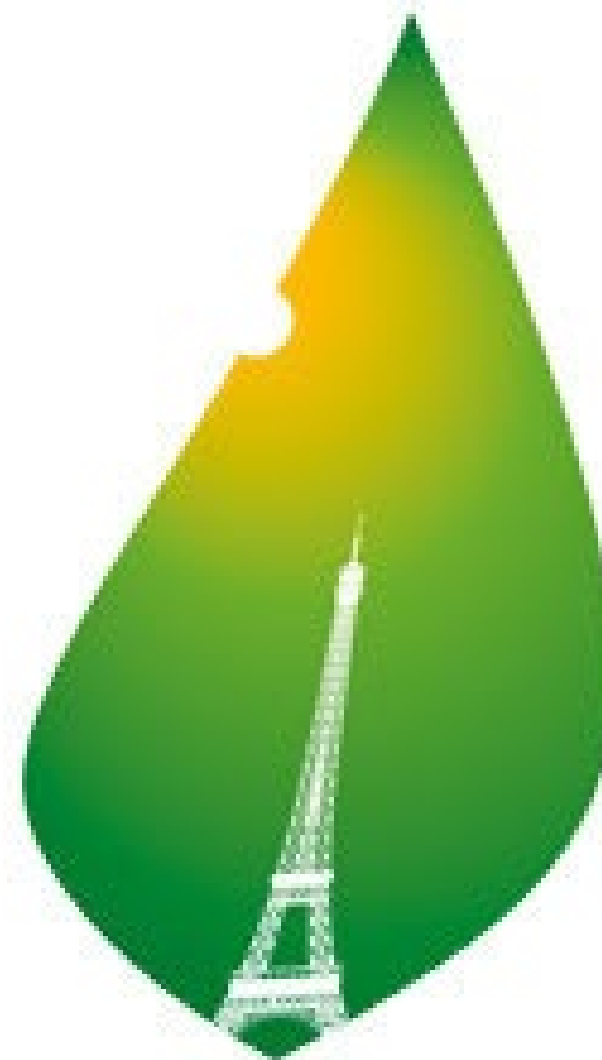


2020 UN BIODIVERSITY CONFERENCE

COP 15 / CP-MOP 10 / NP-MOP 4

Ecological Civilization-Building a Shared Future for All Life on Earth

KUNMING – MONTREAL



COP21 · CMP11

PARIS 2015

UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE

Infrastruktur

- Arealbruk største trussel mot naturmangfoldet
- Klimabudsjetten og konkrete planer viser store utslipp fra arealbruk
- Betydelige utslipp fra materialbruk og anlegg
- Påvirker transporttettersspørselen

Kjøretøy/trafikk

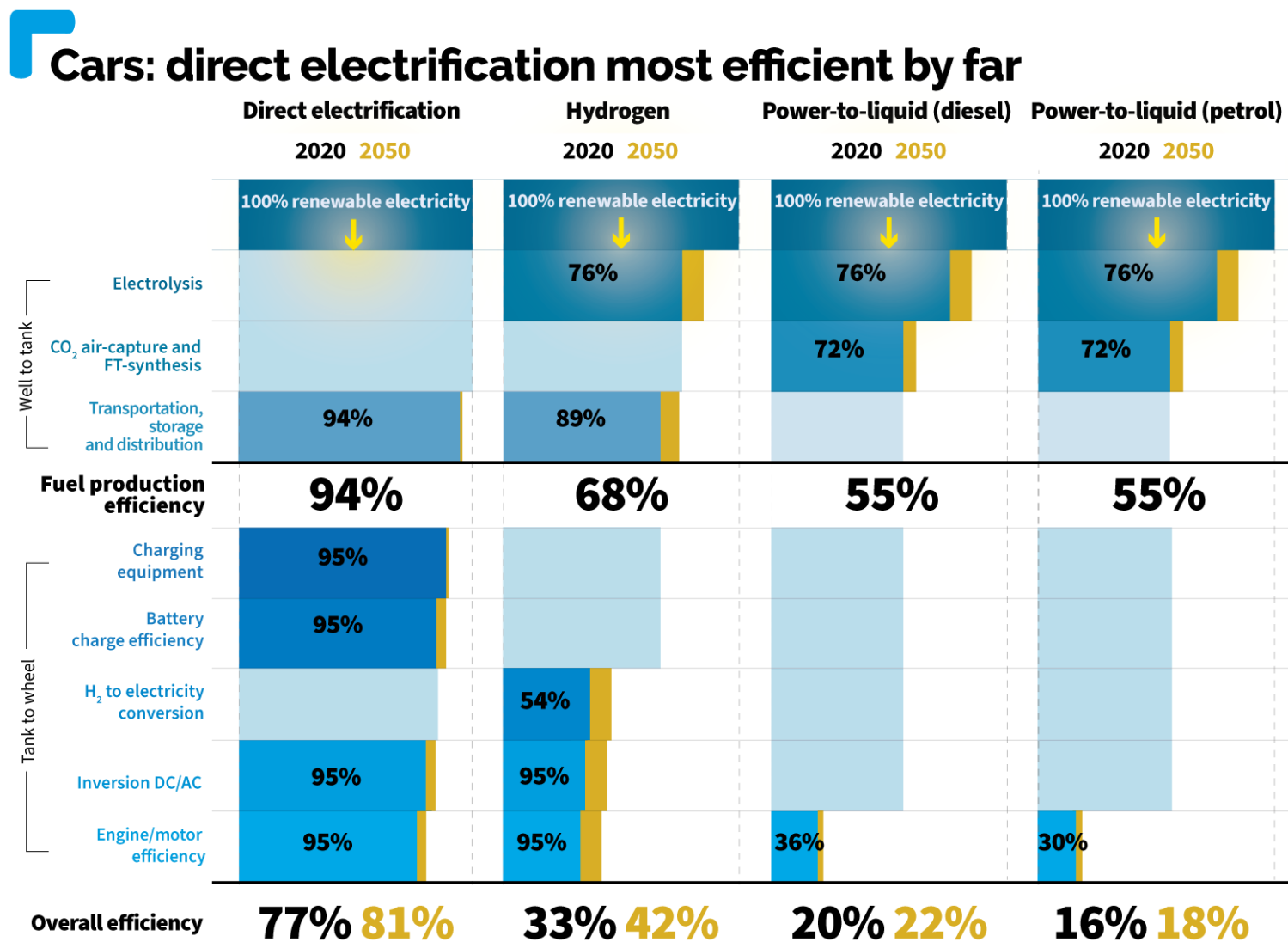
- Ressursbruk i produksjon
- Klimagasser i produksjon
- Energiforbruk og klimagassutslipp i bruk
- Utslipp av svevestøv og mikroplast
- Støy
- utfordringene øker med økende fart!

Drivstoff

- Store klimagassutslipp fra fossil energi
- Fornybar energi er en knapphetsfaktor
- Store utfordringer med biodrivstoff og syntetisk drivstoff (e-fuel)

Elektrifisere på en energieffektiv måte

- Satse på energieffektive teknologier
- Styre transportbehovet med tanke på redusert energibehov
- Unngå å bruke virkemidler som stimulerer transportteterspørselen (som deler av elbilfordelene gjør i dag)



Notes: To be understood as approximate mean values taking into account different production methods. Hydrogen includes onboard fuel compression. Excluding mechanical losses.

Riktig planlegging

- Følge firetrinnsprinsippet
- La miljømål, jordvernmål, nullvekstmål, godoverføringsmål etc. legge føringene for politikk og lønnsomhetsberegninger
- Respektere punktet i gjeldende NTP om at det ikke skal gjøres inngrep i verneområder
- Ikke la prognosene styre – sørg for at prognosene speiler miljømål, energiutfordringene etc.



Firetrinns- metodikken

Fra håndbok V712 *Konsekvensanalyser*:

1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer
3. Mindre ombyggingstiltak
4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé



Skjerpe miljømål

For å greie å løse spekteret av miljøutfordringer fra transport:

- Beholde godsoverføringsmålet
- Skjerpe nullvekstmålet til å gjelde hele landet samt reelt reduksjonsmål for byene
- Innføre nullvekstmål for luftfarten

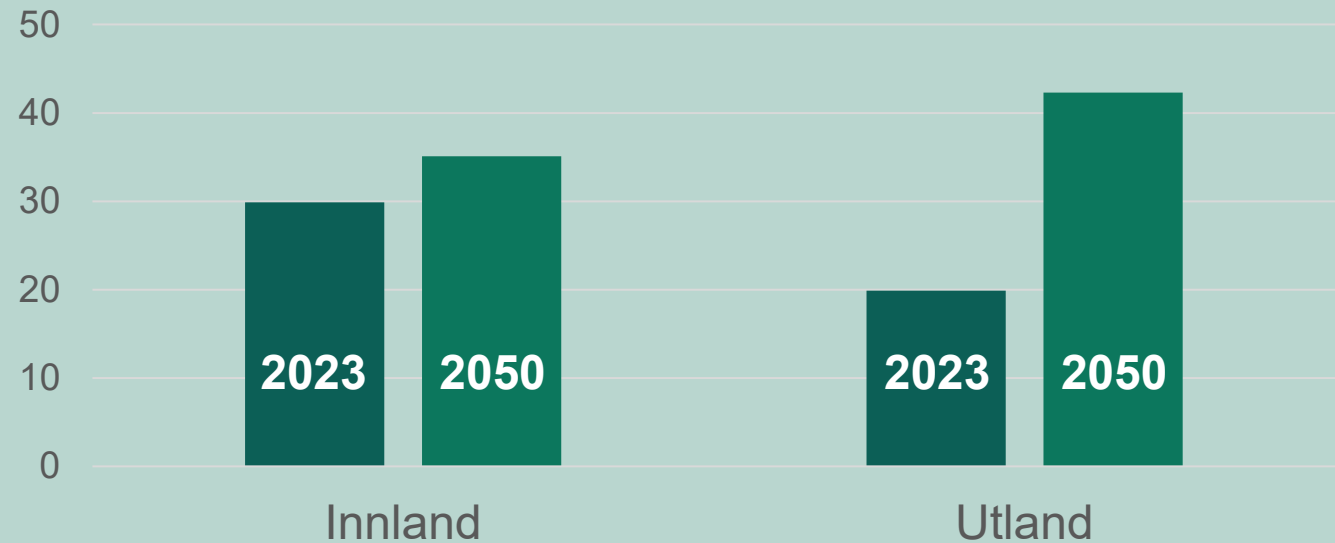


Omprioritere veimidlene

- Ta vare på veiene vi har
- Endre de store veiplanene til Nye Veier og Statens vegvesen, jamfør rapporten «Behov for en grønnere veipolitikk»
 - Utbedre dagens veier framfor å bygge nye
 - Droppe ferjefri E39
 - Stanse kapasitetsutvidelser inn mot byene

Omstille og nedskalere luftfarten

- Ikke tilrettelegge for ytterligere vekst, som vil spise opp gevinster fra tiltak på teknologi og drivstoff
- Droppe tredje rullebane og andre flyplassutvidelser/-utbygginger



2022–2023

Meld. St. 10
Bærekraftig og sikker luftfart

43

Tabell 4.1 Passasjertallene i 2019 og prognosen fram til 2050

Antall terminalpassasjerer (millioner) på Avinors lufthavner 2019–2050	2019	2023	2024	2025	2030	2040	2050
Innland	30,7	29,9	30,1	30,2	31,2	33,1	35,1
Utland	22,8	19,9	22,2	24,6	28,8	35,3	42,3
Totalt	53,5	49,7	52,3	54,8	59,9	68,4	77,3

Gjenreise jernbanen

- Få en driftsstabil jernbane
- Utnytte infrastrukturen bedre – kryssingsspor, gods, sovevogner, tog til kontinentet
- Gjøre klare planer for større satsing og reisetidsforkortelser, også mellom byene
- Gjøre ting riktig – ikke slik som for Ringeriksbanen
- Bedre samspillet mellom kommuner, fylkeskommuner og stat ved jernbaneutbygging



«Alfred Nobel» Oslo–Hamburg
Foto: Jan Erik Hellerud



SINTEF

Teknologitrender i transportsektoren

13. Februar 2023

Roar Norvik, SINTEF



SINTEF

Mobilitet er livsnerven i utviklingen av samfunnet

Næringsliv



Hverdagsliv

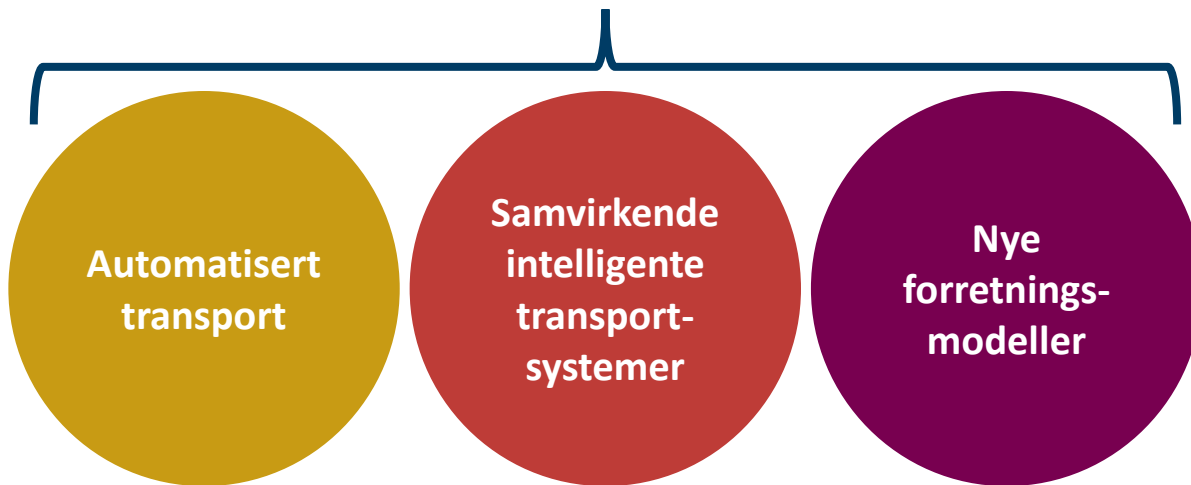


Teknologitrender som forandrer all mobilitet, og som må sees mer i sammenheng

Nullutslippsmobilitet



Digitalisering





SINTEF

Eksempler på anvendelse av teknologi i transport

ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



Mer for
pengene



Effektiv bruk av
ny teknologi



Bidra til
oppfyllelse av
Norges klima-
og miljømål



Nullvisjon for
drepte og hardt
skadde



Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet



På veien mot nullutslippsmobilitet



- Redusere transportbehov
- Energieffektive mobilitetsløsninger
- Overgang til nullutslippsteknologi og fornybar energi



Illustrasjon: Heart Aerospace



Illustrasjon: shutterstock



Illustrasjon: ZeroCoaster skipsdesign/VARD

Automatisert transport

- Droner i lufta
- Passasjertransport på veg
- Godstransport på veg
- Godsfartøy
- Passasjerferger



Effektiv bruk av
ny teknologi



Nullvisjon for
drepte og hardt
skadde



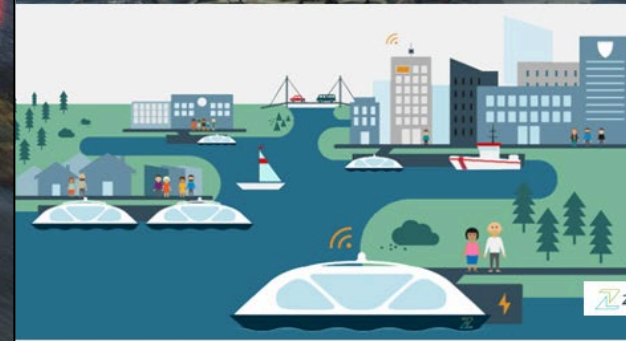
Kilde: aviant



Kilde: vegvesen.no

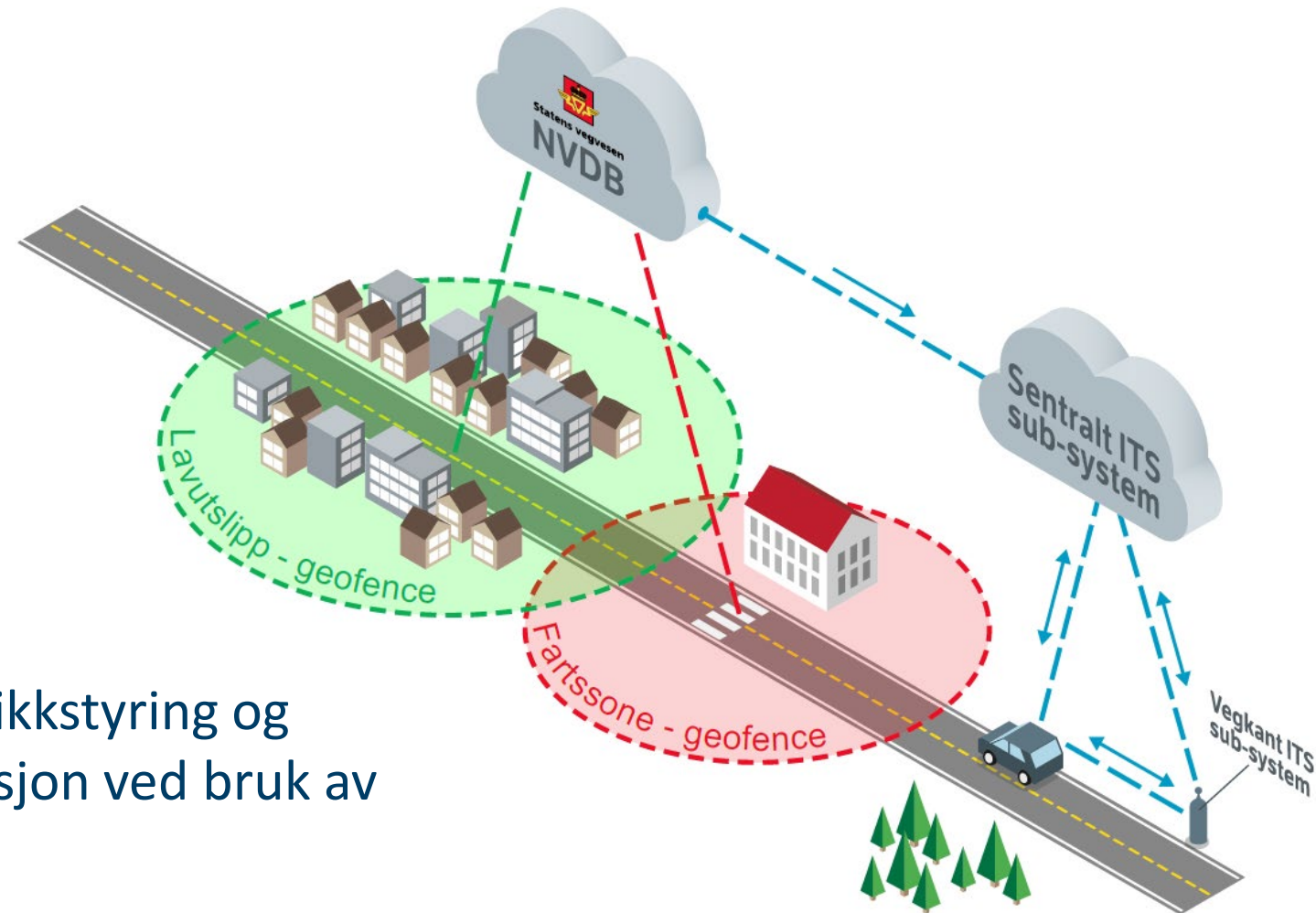


zawas



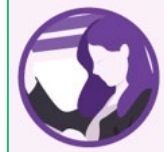
zeabuz

Trafikkstyring, -regulering og -prising



Geofencing: Trafikkstyring og trafikantinformasjon ved bruk av virtuelle gjerder

Høyere kapasitetsutnyttelse



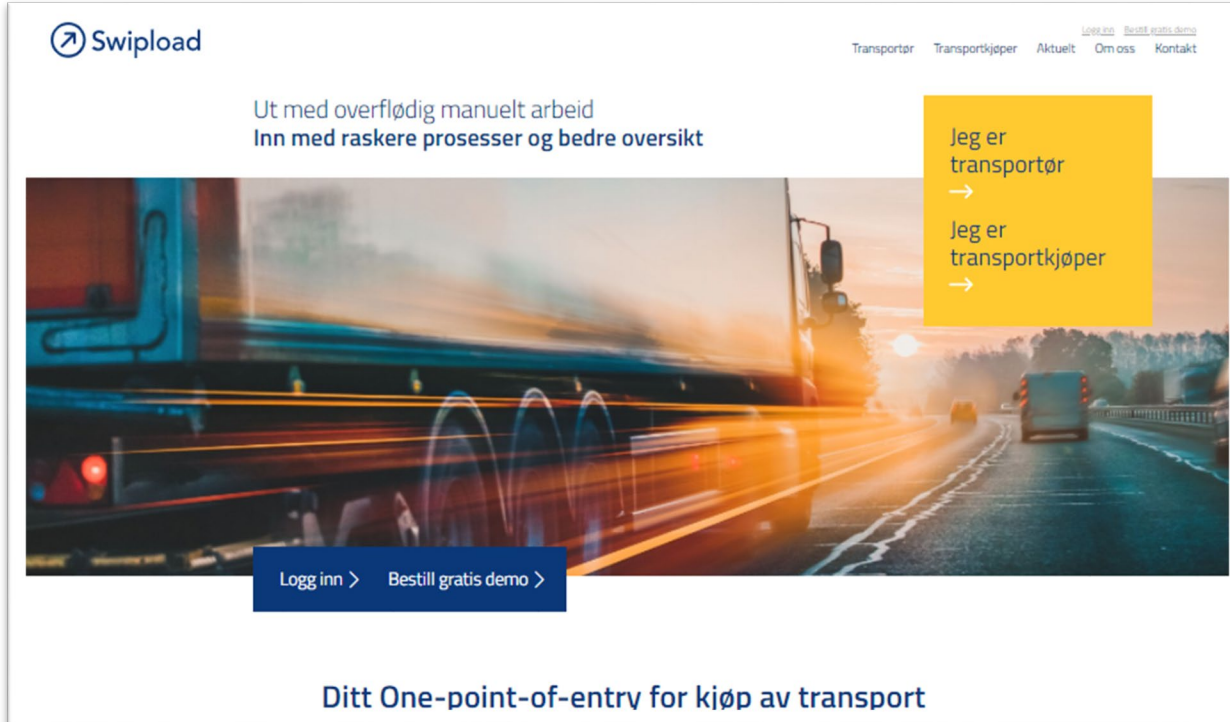
Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet



Mer for
pengene

Swipload Next - En digitalisert og automatisert transportmeglingstjeneste for logistikkbransjen

- Høy utnyttelse av restkapasitet gjennom automatisering av transportmegling
- Implementere metodikk for kunstig intelligens for å automatisere de manuelle operasjonene
- Mål om å bidra til å redusere tomkjøring fra 30% til 10% frem mot 2030



The screenshot shows the Swipload website homepage. At the top left is the Swipload logo. To the right are navigation links: Transportør, Transportkjøper, Aktuelt, Om oss, and Kontakt. Below the navigation is a main headline: "Ut med overflødig manuelt arbeid" and "Inn med raskere prosesser og bedre oversikt". On the right side, there is a yellow button with the text "Jeg er transportør" and a right arrow, and another yellow button with "Jeg er transportkjøper" and a right arrow. Below the headline is a large image of a truck on a road at sunset. At the bottom of the image is a dark blue button with "Logg inn >" and "Bestill gratis demo >". Below the image is the text "Ditt One-point-of-entry for kjøp av transport".



Optimalisering av drift

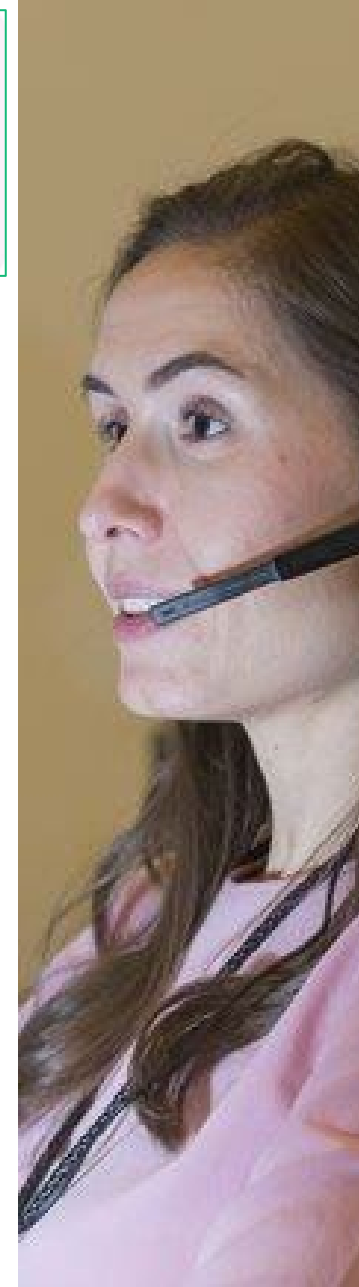
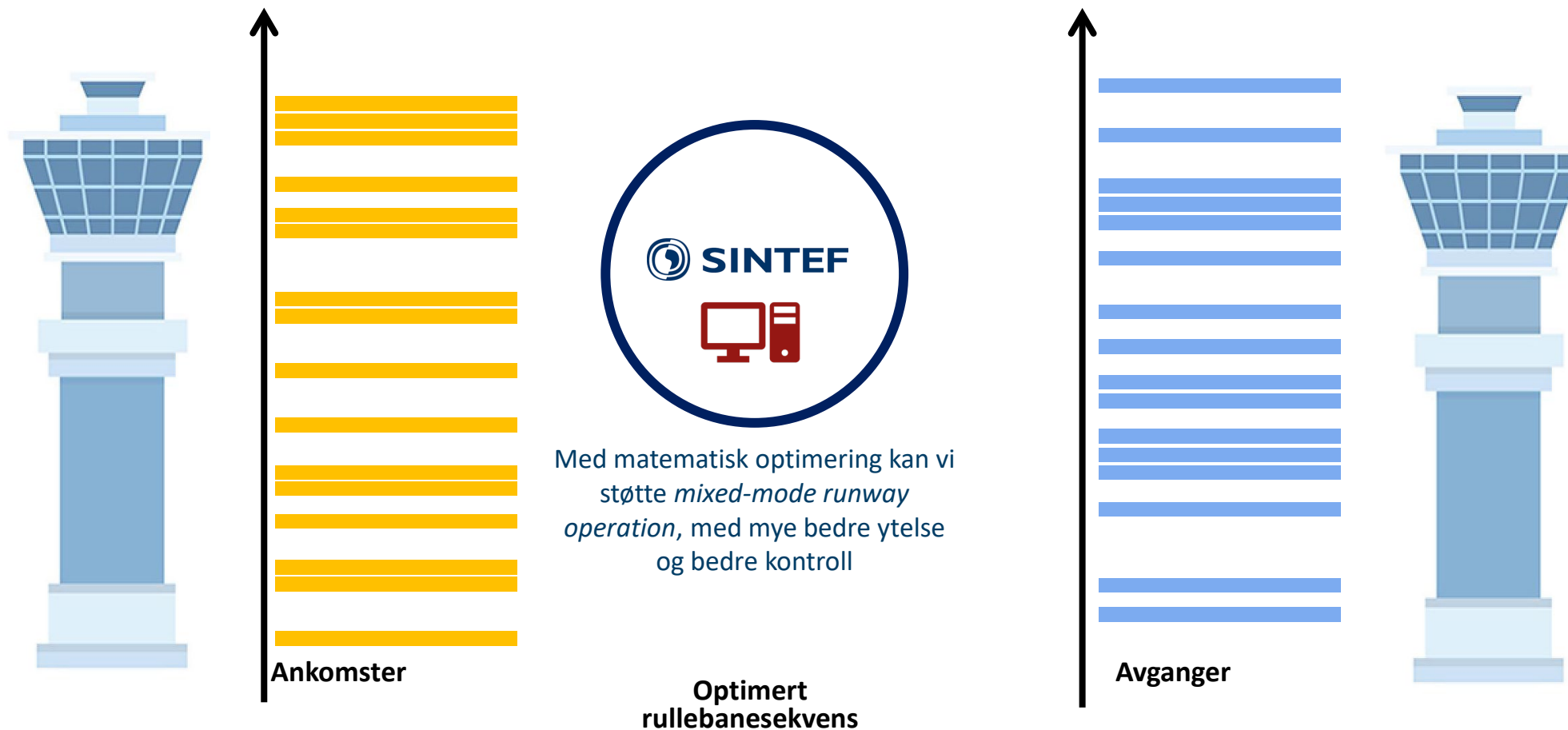


Mer for pengene



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Rullebanesekvensiering



Grønn forvaltning av konstruksjoner for infrastruktur

- Digital plattform for håndtering og lagring av data
- Automatiserte og digitaliserte løsninger for tilstandsanalyse
- Modell for å bestemme miljøprestasjonen
- Modell for levetidsberegning

Partnere

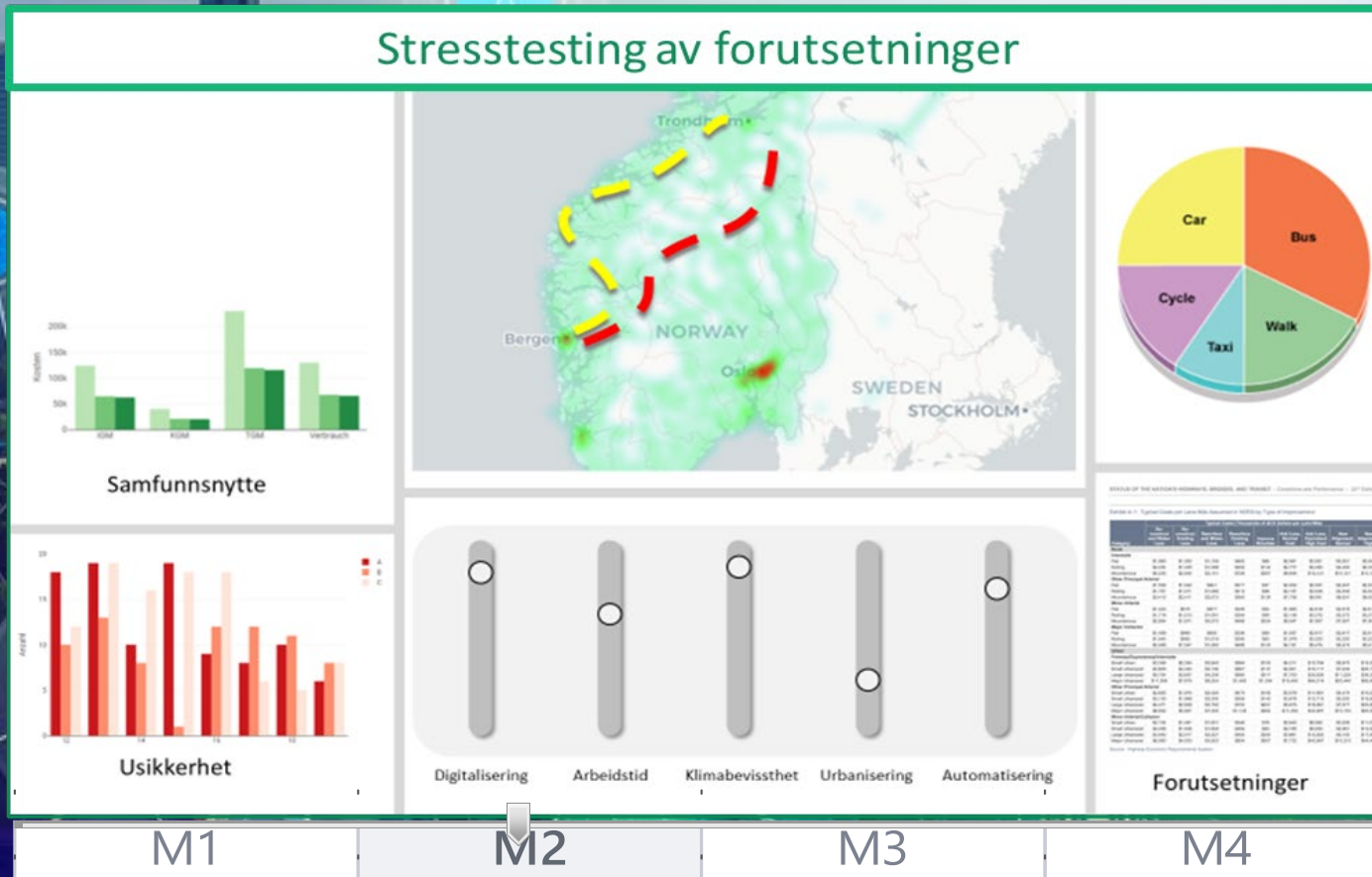


Milliarder å spare med smartere forvaltning av infrastruktur



Teknologi for et bedre samfunn

Neste generasjon strategisk beslutningsstøtte



VISJON:
Grønne, sikre og fremtidsrettede valg av mobilitetsløsninger

MÅL:
Gode og etterrettelige metoder for strategisk beslutningsstøtte



SINTEF

Urolige tider krever smartere mobilitet

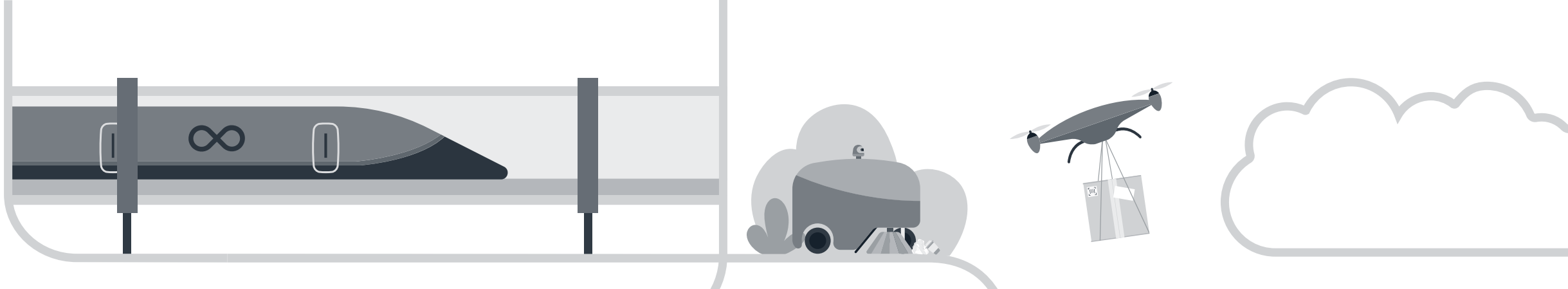
- **Helhetlig mobilitetsplanlegging** på tvers av transportformer
- **Aktiv FoU-politikk** for mobilitet og teknologi, forskningssenter et viktig tiltak
- **Beslutningsstøtteverktøy** for investeringer i NTP må videreutvikles
- Styrk **teknologisatsingene** til transportvirksomhetene
- Tverrsektorielt **samarbeid** nødvendig





SINTEF

Teknologi for et bedre samfunn



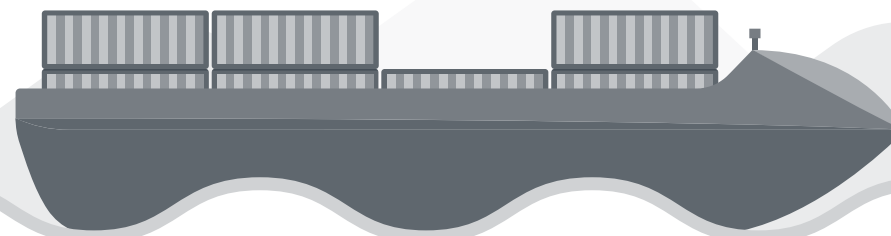
Intelligente transportsystemer

NTP innspillskonferanse, 13.02.2023

Ragnild Wahl, ITS Norway



ITS
Norway



ITS bidrar til måloppnåelse



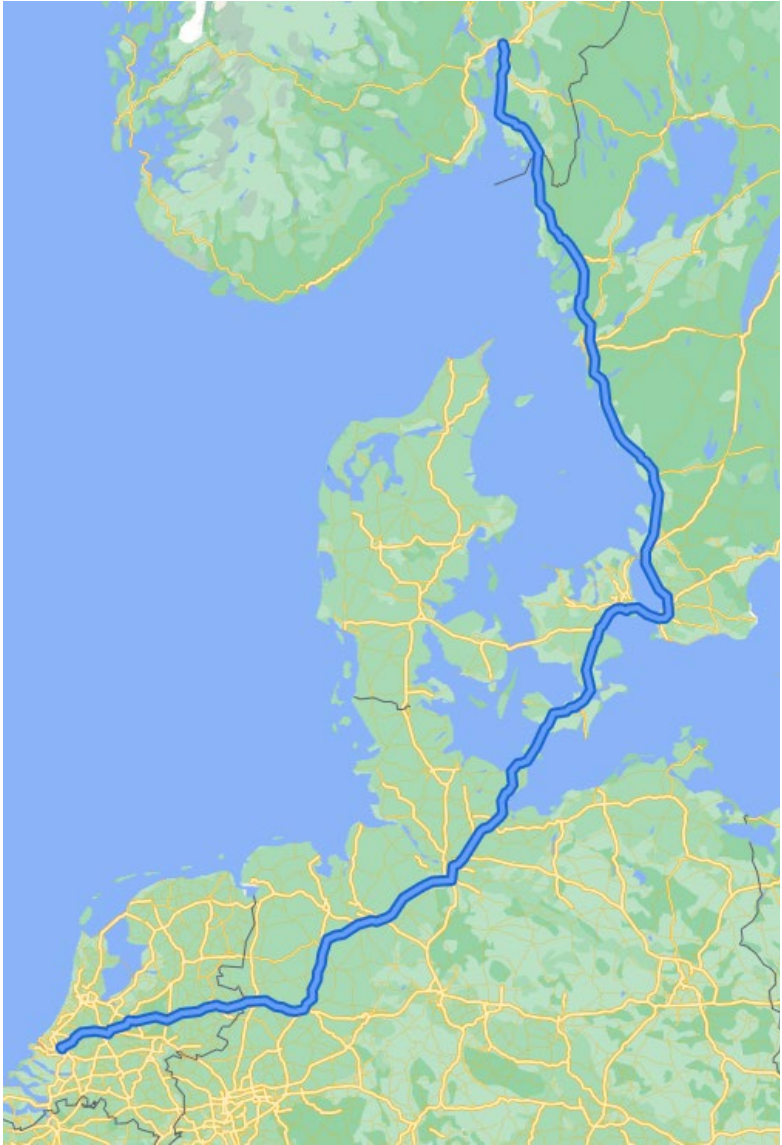
Forutsetninger – data og infrastruktur



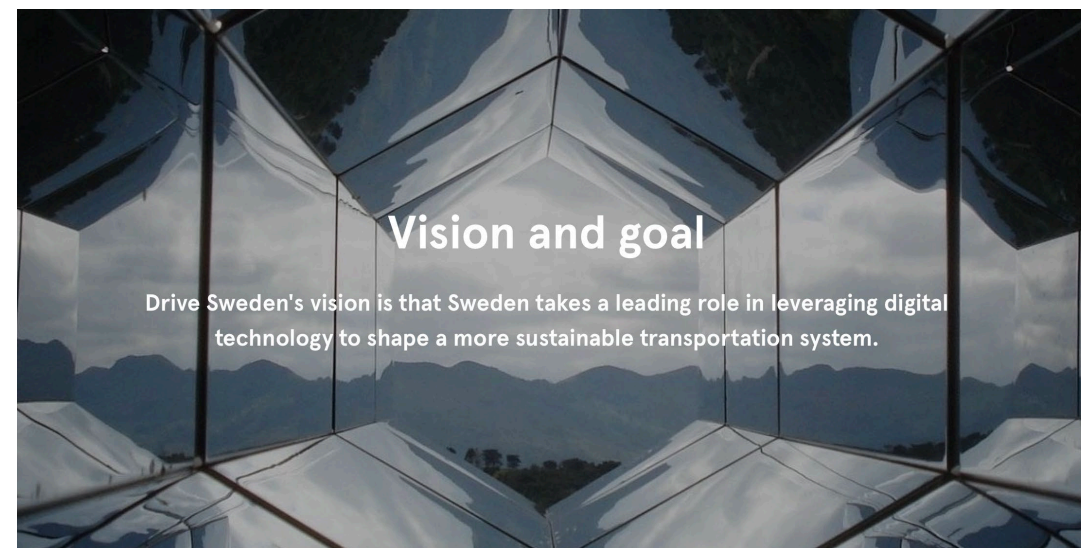
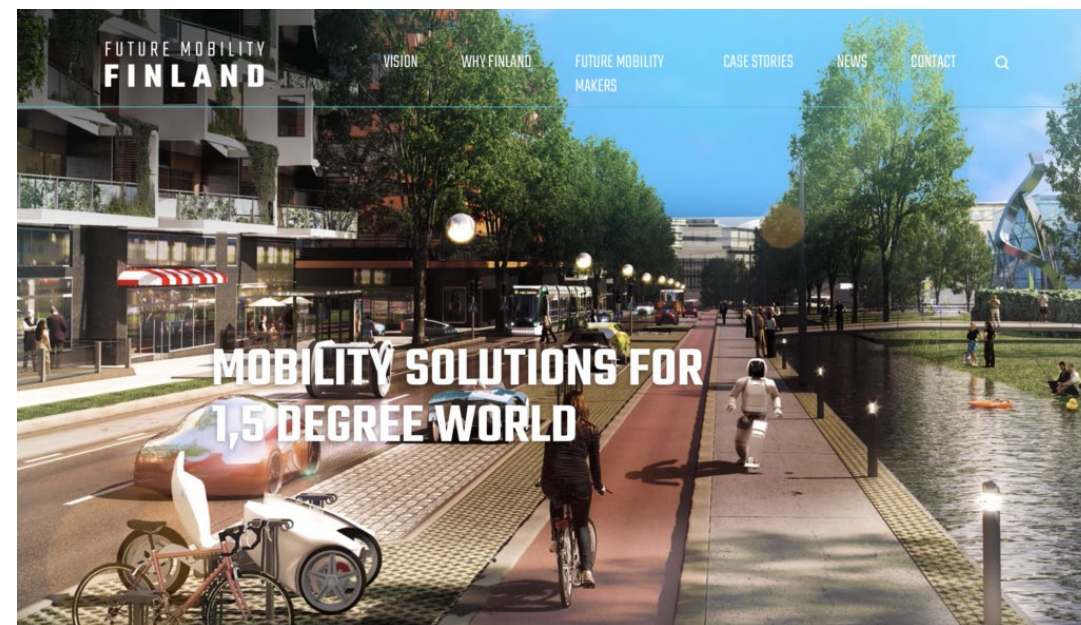
Forskning og innovasjon



Co-funded by
the European Union

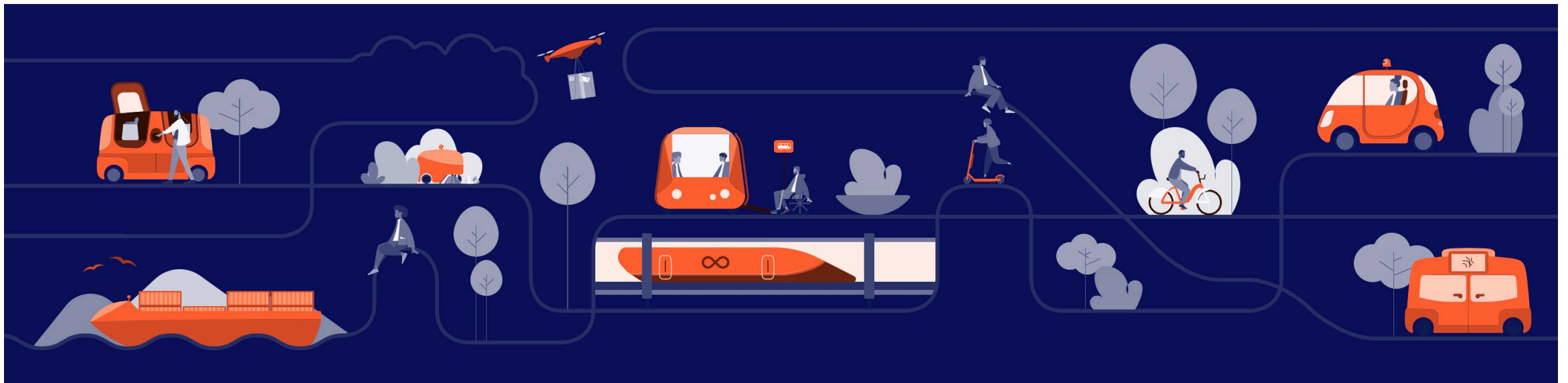


Samferdsel + Næring = ?



Anbefalinger til NTP

- Teknologi inkludert i alle planer og satsinger
- Digital integrasjon og samhandling
- Helhetlig og multimodalt
- Kunnskap og verdiskaping



Takk for oppmerksomheten!

+47 924 35 791 | ragnhild.wahl@its-norway.no | its-norway.no



ITS
Norway

FRAMKOMMELIGHET ENKLERE REISEHVERDAG

NTP innspillsmøte 13. februar 2023

Olov Grøtting, Kollektivtrafikkforeningen



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

Hvor står kollektivtrafikken i dag?



POSITIV UTVIKLING – SÅ KOM PANDEMIEN ...



2019: 718 mill kollektivreiser

- 2020: 449 mill kollektivreiser – 37% (ift 2019)
- 2021: 471 mill kollektivreiser – 34 % (ift 2019)
- 2022: Ca. 90 % av 2019-nivå
- 2023: Må godt over 2019-nivå



... OG NÅ ØKER BILTRAFIKKEN IGJEN

Fjellinjen Bompenger Fritak Faktura Hva går bompengene til? Om oss Aktuelt

Hjem > Aktuelt > Trafikken økte på veiene i Stor-Oslo i 2022

23.01.2023

Trafikken økte på veiene i Stor-Oslo i 2022



Hver dag registrerer Fjellinjen 1,2 millioner passasjerer i våre B3 bomplasser. Foto:Melissa Hegge



KOLLEKTIVTRAFIKKEN STÅR VED ET VEISKILLE



Scenarierapporten er tilgjengelig på
www.kollektivtrafikk.no

- Krevende økonomisk situasjon
- Teknologisk skifte og økende konkurranse
- Store muligheter for vekst og bidrag til å løse klima- og bærekraftsmål

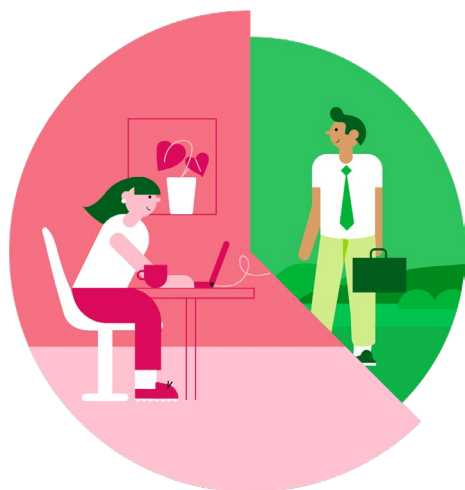
- Krever målrettet og samordnet satsing



Tre overordnede grep



1. TA UTGANGSPUNKT I DEN REISENDES BEHOV



→ NTP og samferdselsplanlegging

- Har vært en kamp mellom nye store investeringsprosjekter
- Trangere økonomiske rammer –tiden er inne for å snu om på dette i kommende NTP

→ Kundefokus og reisendes behov

- Løses med teknologi og smartere bruk av eksisterende infrastruktur
- Vil gi bedre og raskere resultat



2. AVGJØRENDE FOR Å NÅ KLIMA- OG BÆREKRAFTSMÅL

- Kollektivtrafikken er avgjørende for å nå nasjonale klimamål
- Men kollektivtrafikk er også viktig for å nå flere av bærekraftsmålene, som natur, god helse og mindre ulikhet
- Svært lønnsomt for privatøkonomien å reise kollektivt og kunne begrense privat bilbruk



3. SAMSPILL FOR FLERE REISER UT AV HVER KRONE

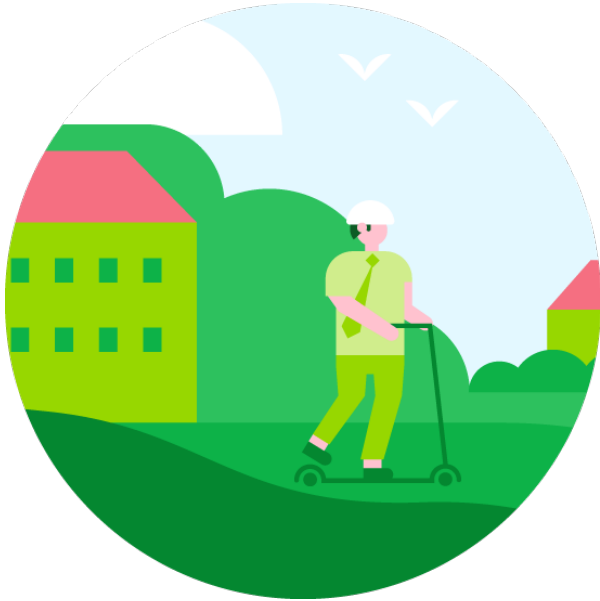
- Samordning av offentlig betalt bestillingstransport
 - Pasientreiser, TT-transport, skolekjøring, kommunale serviceruter og ordinær bestillingstransport
 - 5 mrd kr pr år – konkurrerer i samme marked
- Offentlige aktører med hånda på rattet i kollektivtrafikken
 - Samarbeid om plattformrolle – for å konkurrere med kommersielle aktører om kundegrensesnittet
- Tydeligere ansvarsfordeling på nasjonalt nivå
 - Ulike sektorer og forvaltningsnivåer samhandler mer



Konkrete forslag



KONKRETE FORSLAG TIL NESTE NTP



- Stresstest av alle prosjekter i NTP
- Nasjonalt løft for fremkommelighet for kollektivtrafikk
- Økt nasjonal finansering av kollektivtilbudet, investeringsprosjekter og lavere priser
- Samordning av offentlig betalt transport
- Styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft gjennom tiltak for å begrense bilbruk
- Plassere ansvar tydelig for hvem som har nasjonalt ansvar for å «kjempe» kollektivtrafikkens sak
- Integrere digitale systemer for informasjon og betaling



FORENKLER FOLKS LIV.

kollektivtrafikk.no



Nasjonal transportplan Innspillsmøte

Næringslivets behov for infrastruktur
(fremkommelighet, miljø, trafiksikkerhet)

Ole A. Hagen,
Næringspolitisk direktør
NHO Logistikk og Transport

13 Feb 23

Oppsummering / Konklusjon

- Næringslivet trenger en infrastruktur for å sikre verdiskapning for AS Norge, næringsliv og forbrukere. Vi tar utgangspunkt i Norges mobilitetsbehov for personer og gods i 2040

Hypotese: Ikke nok penger til å bygge/vedlikeholde infrastruktur for å dekke behovet frem mot 2039.

Hva gjør vi da? Løsningsalternativer:

- Vi må **PRIORITERE** ut fra behov og nytte (f eks ikke Nord-Norgebane, fergefri E39)
- Vi må sikre stamnett, effektive byer og korridorer, også TEN-T
- Vi må utnytte dagens infrastruktur bedre og sikre vedlikehold
- Ved å investere i teknologi og digitale løsninger kan vi redusere investeringsbehovet i fysisk infrastruktur (Mobilitet 2040)
- Vi må få mer igjen for pengene (planleggingstid, organisering, modulvogntog ++)
- Det grønne skiftet er «løst» for landtransport, reddes av batteriteknologi

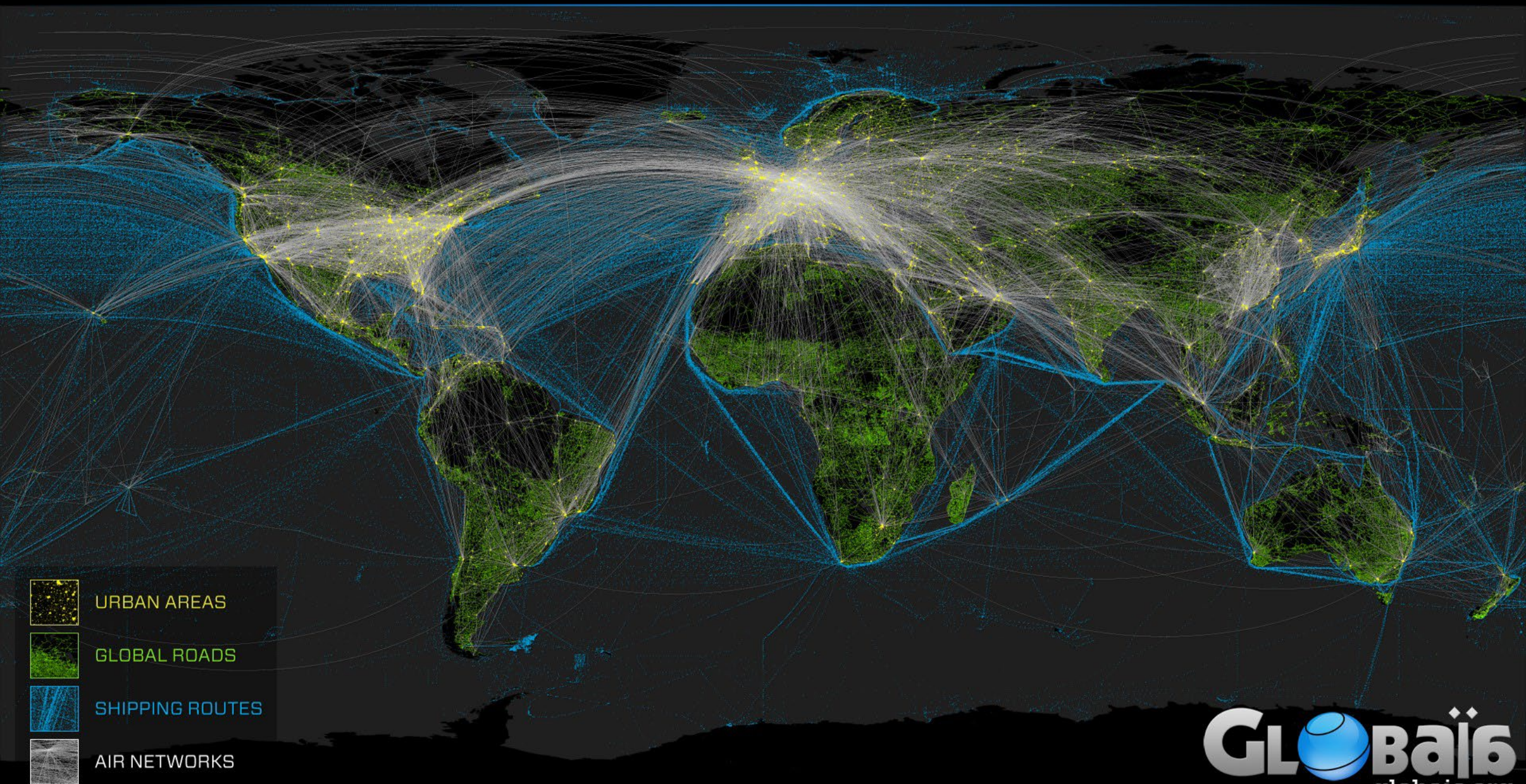
Agenda

- Kort om logistikkbransjen og verdiskapning
- Hvilket mobilitetsbehov skal vi løse
- Hypotese: Ikke nok penger til å utvikle infrastruktur for å dekke behovet
- Arbeidsområder og løsningsforslag

Kort om logistikkbransjen



THE GLOBAL TRANSPORTATION SYSTEM

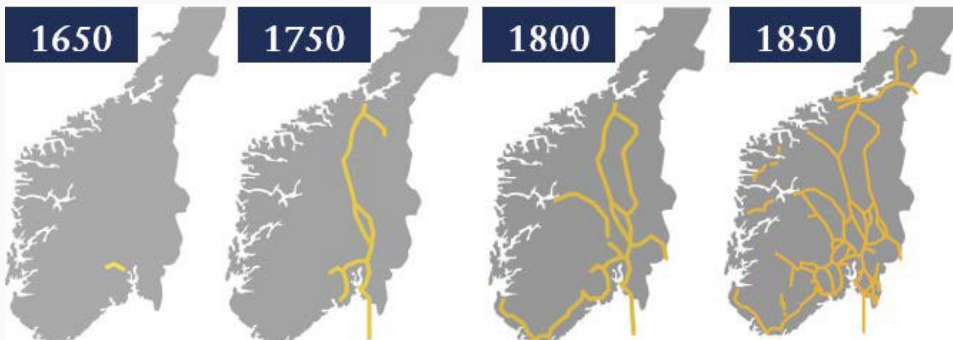


Situasjon i Norge 1900

Kun (veinett for) hest og skip – stortilt jernbaneutbygging – Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen

Ingen biler, busser eller lastebiler eller fly –
vegnett for hest
Storstilt jernbaneutbygging

Eksport: Trelast og fisk



2022: Nesten like stor verdi- skaping som sjømatnæringen

LOGISTIKK		
Lagring, Drift av gods- og transportsentraler, Drift av havne- og kaianlegg, Lasting og lossing, Spedisjon, Transportformidling		
GODSTRANSPORT		
Godstransport på vei Gods på bane	Innenriks sjøfrakt	Flyfrakt
Post- og bud		
Landsdekkende posttjenester	Andre post- og budtjenester	

53

RAPPORT 2/ 2022

Samfunnsnytte av logistikk- og transportbransjen



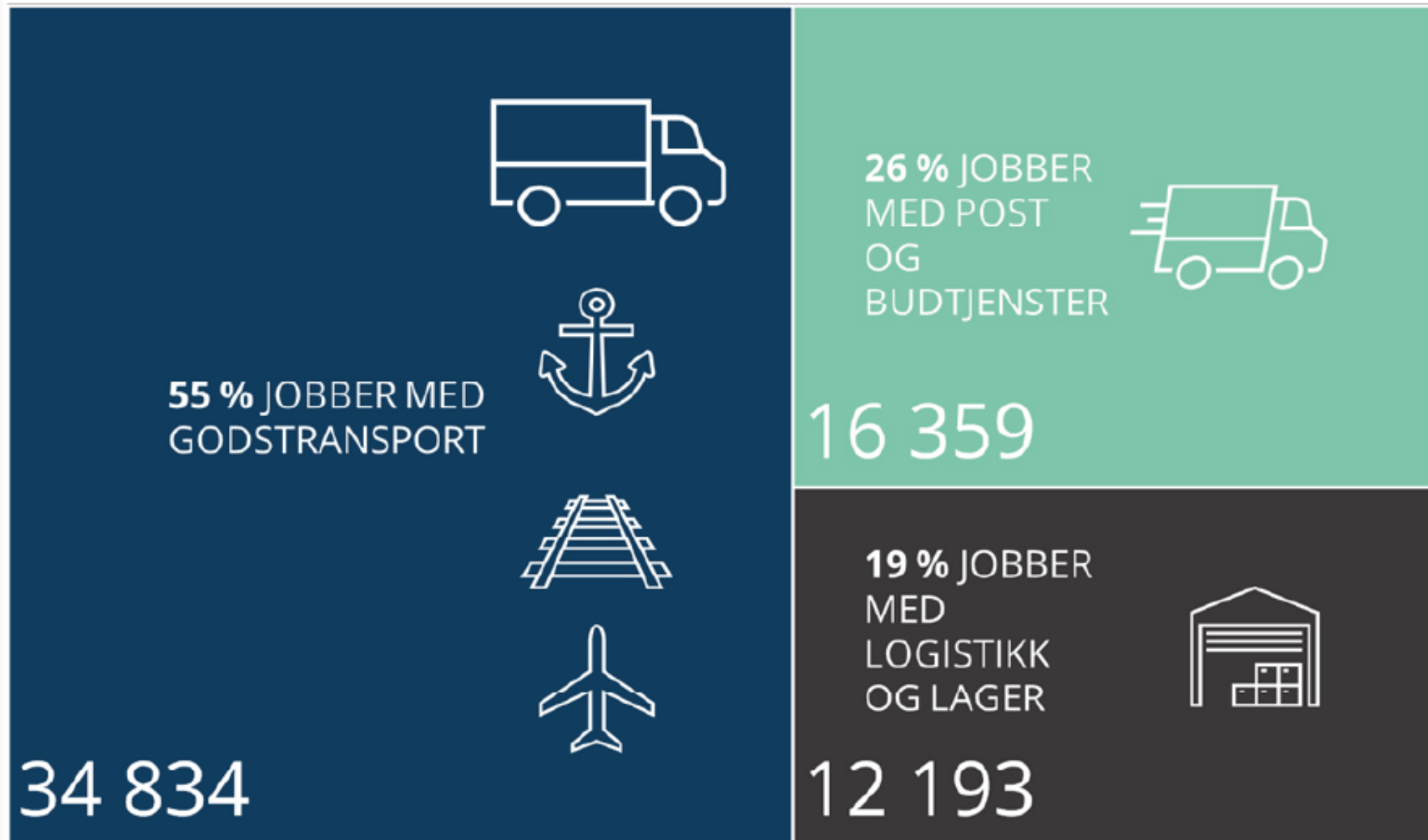
Verdiskaping, sysselsetting, transportarbeid og påvirkning på klima og trafikksikkerhet

Verdiskapning + 50 MRD NOK

Nøkkeltall	Omsetning (mrd. nok)	Driftsresultat (mrd.nok)	Verdiskapning (mrd.)	Lønnskostnader (mrd.)	Syssette (2021)	Foretak (2020)
Godstransport	72,1	4,1	27,0	23,2	34 834	8 173
Logistikk	54,6	2,2	12,6	8,9	12 193	962
Post- og budtjenester	19,52	0,23	10,4	8,4	16 359	2 114
Samlet	148	6,5	50,1	40,6	63 386	11 249

Logistikkbransjen er nå nesten 150 MRD NOK i omsetning og over 50 MRD NOK i verdiskapning
 Post- og bud har kraftig vekst (jf NKOM pakker opp til 20 kg = post)

63 386 sysselsatte i Logistikk og Transportbransjen

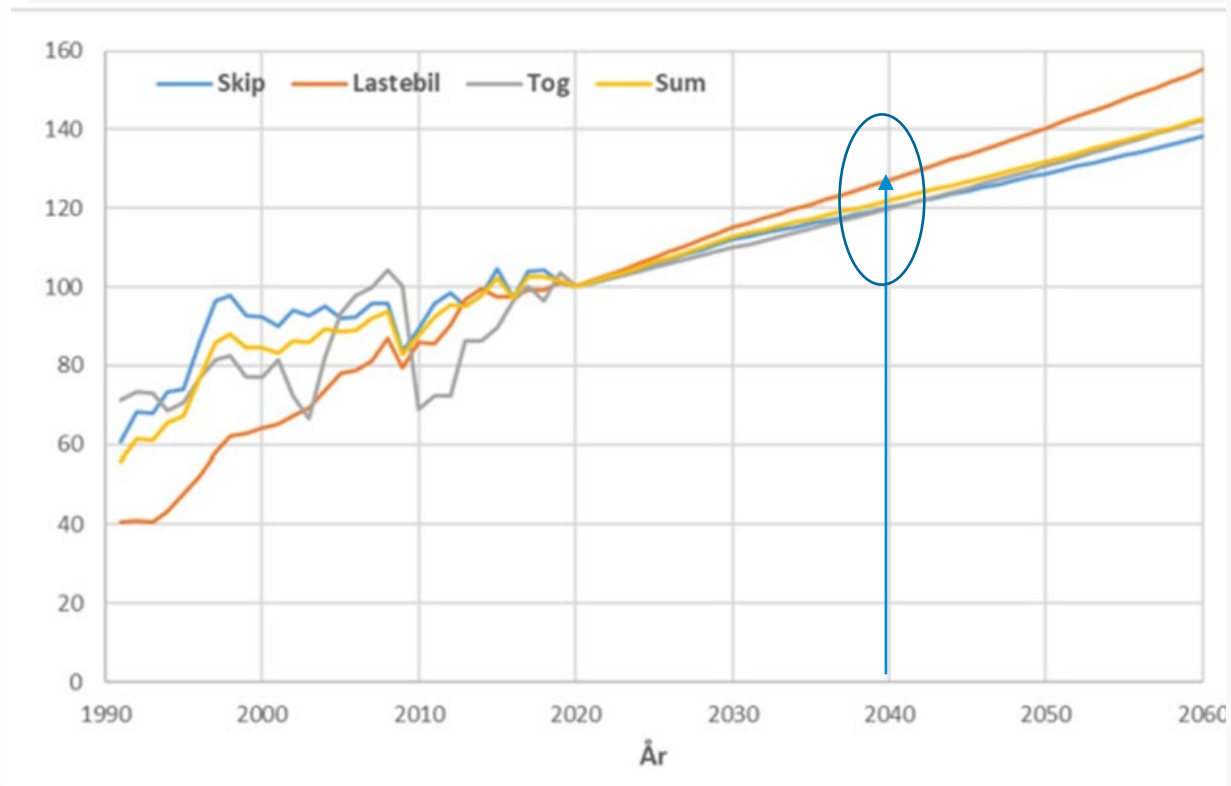
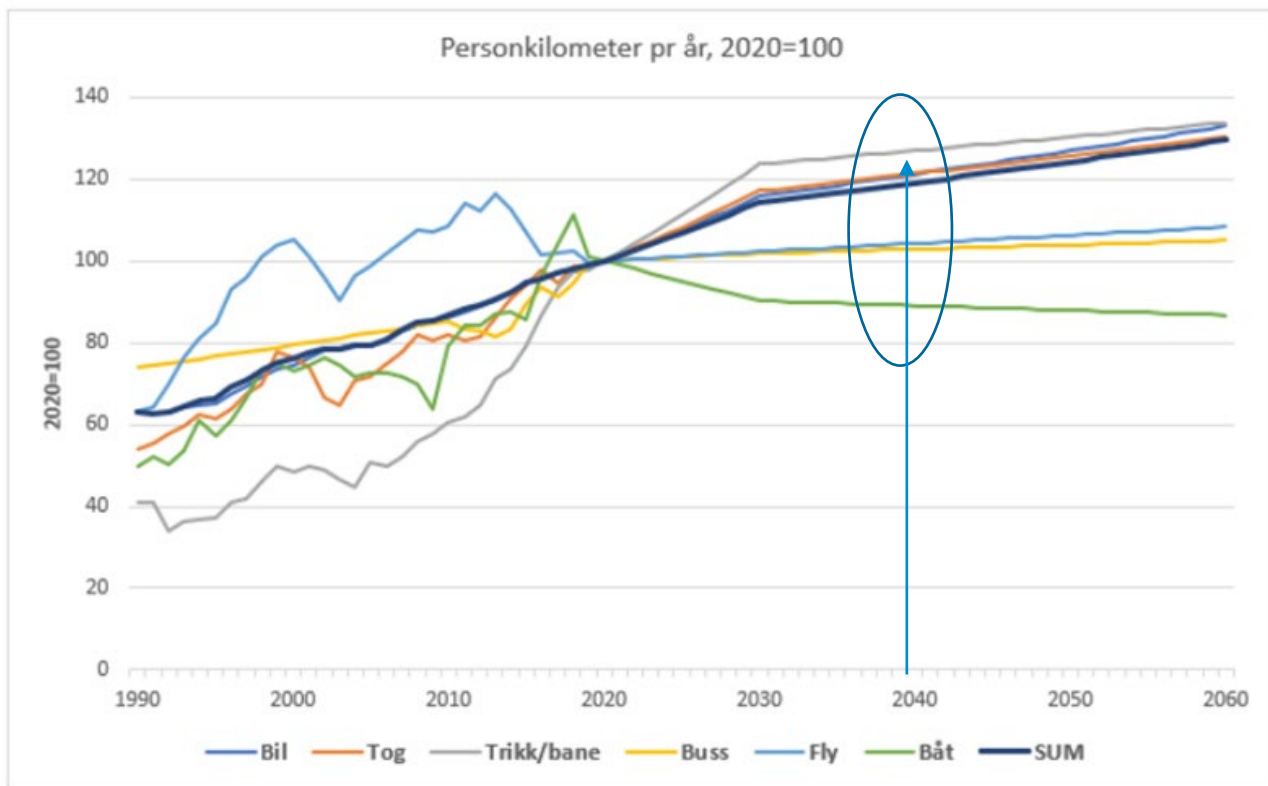


port

Figur 3: Sysselsetting i logistikk- og transportbransjen i 2021. Kilde: SSB, tabell 13470

Hvilket mobilitetsbehov skal vi dække i NTP-perioden?

Mobilitetsbehov 2040



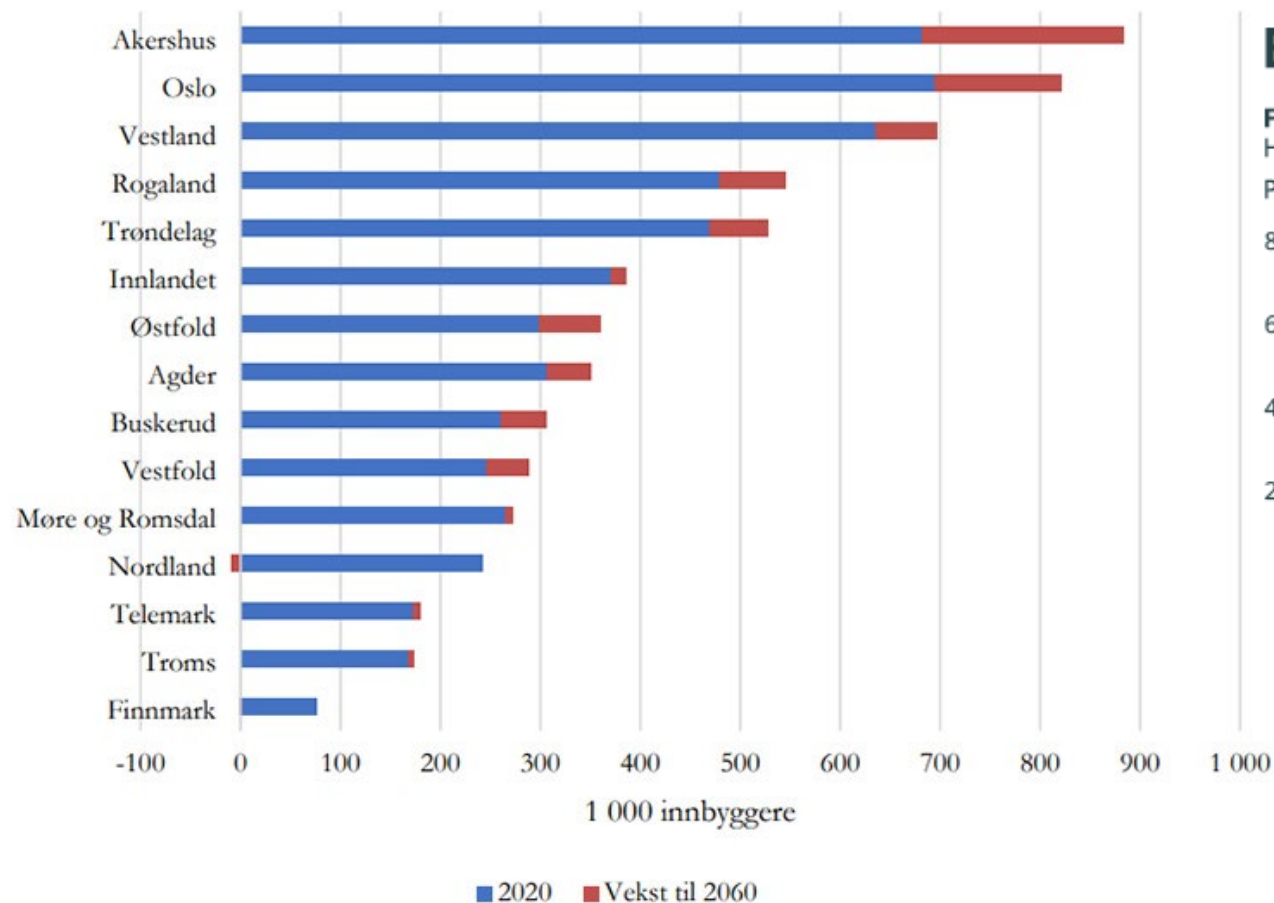
Kilde. TØI rapport 1926/2022

PERSONER: VEKST: 28 % bane 20 % vei

GODS: VEKST: 28 % vei, 20% skip/tog

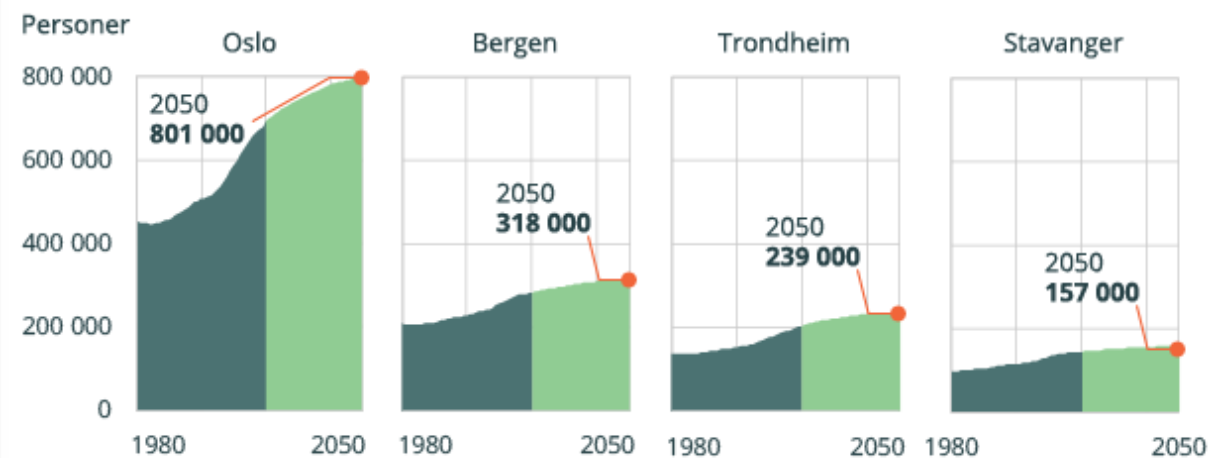
Sentralisering/urbanisering

Stor-Oslo (Akershus inkl Østfold/Buskerud/Vestfold) + Bergen, Stvng, Trheim har nesten all vekst



Befolkningsvekst i de største byene

Folkemengden, ● registrert og ● framskrevet.
Hovedalternativet (MMMM)



Konklusjon: Kraftig transportvekst for en større befolkning og mer urbanisert Norge

Hypotese: Vi har ikke nok penger til bygge infrastruktur til å dekke det fremtidige mobilitetsbehovet, verken for personer eller gods

Hypotese: Vi har ikke nok penger til bygge infrastruktur til å dekke det fremtidige mobilitetsbehovet, verken for personer eller gods

Samtidig skal vi løse det grønne skiftet
Redusere skadde og drepte (trafiksikkerhet)
Øke verdiskapning for næringslivet
(fremkommelighet)
Utvikle fremtidens bymobilitet

Hva gjør vi da?

Løsningsalternativer

- Vi må PRIORITERE ut fra behov og nytte (f eks ikke Nord-Norgebane, fergefri E39)
- Vi må sikre stamnettet, effektive byer og korridorer, også TEN-T
- Vi må utnytte dagens infrastruktur bedre og sikre vedlikehold
- Ved å investere i teknologi og digitale løsninger kan vi redusere investeringsbehovet i fysisk infrastruktur (Mobilitet 2040)
- Vi må få mer igjen for pengene (planleggingstid, organisering, modulvogntog ++)
- Det grønne skiftet er «løst» for landtransport, reddes av batteriteknologi

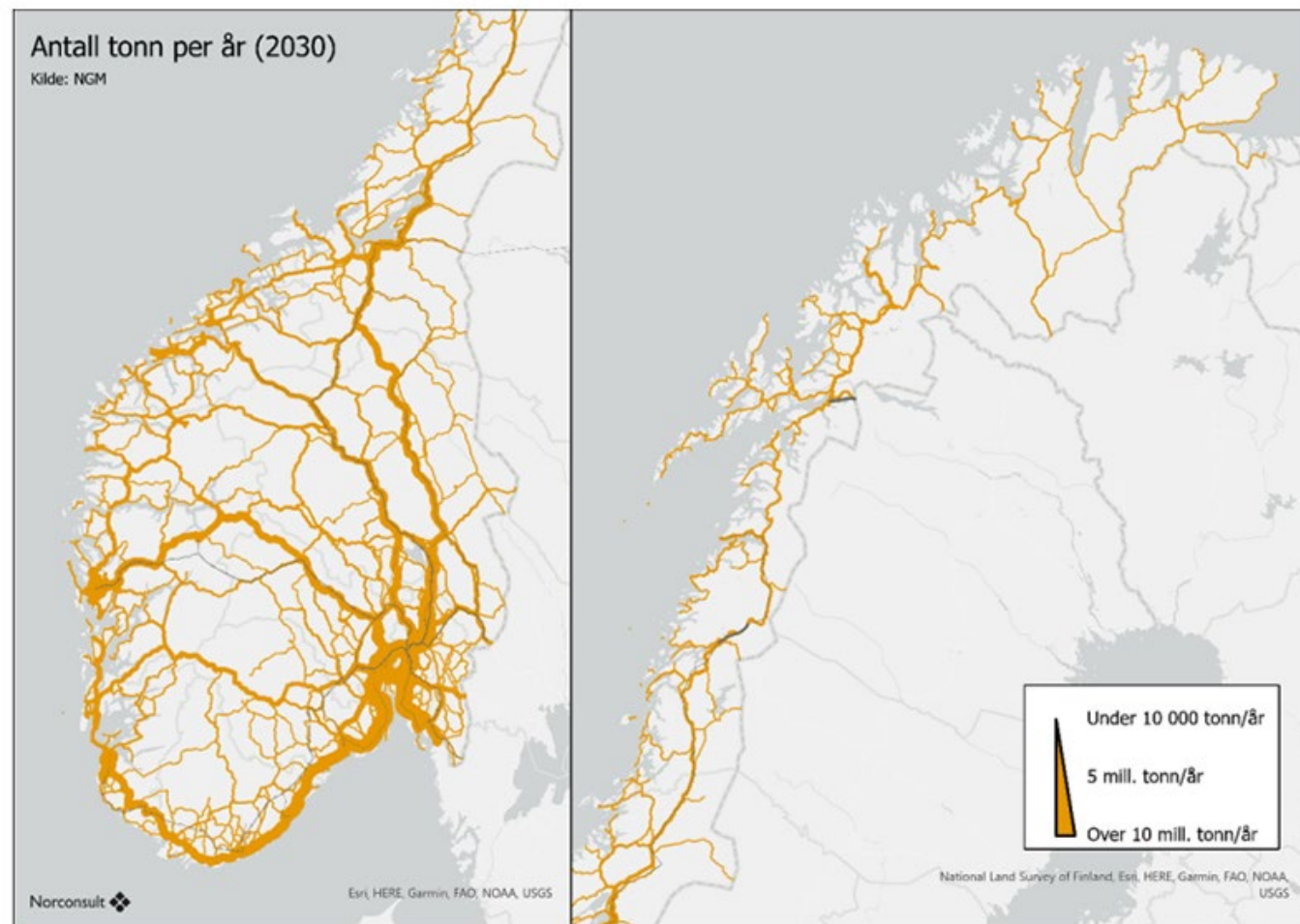
Prioritere stamnett (innebærer å velge bort)

Nord-Norge-banen og fergefri E39 koster +500 MRD NOK.

Ex Nord-Norge-bane: Ny båtløsning Bodø-Tromsø+Nordlandsbanen + ARE-toget kan løse mye av markedets behov på en trafiksikker måte.

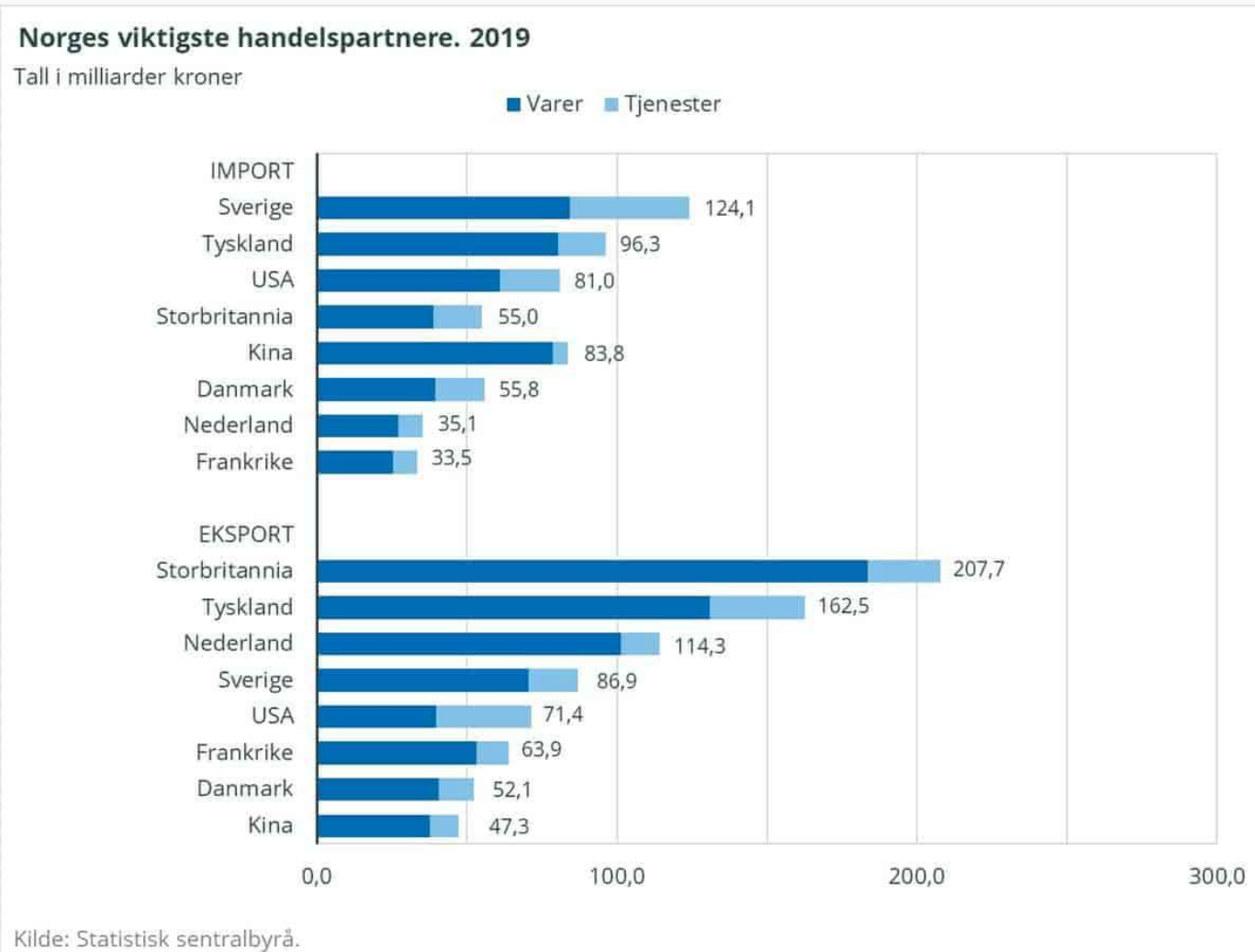
Velge veiprosjekter som har stor betydning for verdiskapning og eksport (f eks Møre via Åndalsnes til E6)

Prioritere korridorer/stamnett som har betydning, også TEN-T-nettverket



Sikre TEN-T-korridorene for (vei, bane, havn)

Vi må sikre effektiv logistikk til og fra markedene våre, både for sjø, vei og bane.



Digitale løsninger og Teknologi MOBILITET 2040

Essensen i prosjektet er å se på hvordan teknologi/digitalisering kan løse fremtidens mobilitetsbehov på en rimeligere og mer effektiv måte, og samtidig redusere investeringsbehovet i fysisk infrastruktur.



Fremtidens handel (inkl C2C) og logistikk smelter sammen



Kan vi kjøre autonomt, 0-utslipp og uten støy om natten i byområdene i 2035?



Lowverk ok?
Teknologi ok?

Sikkerhet ivaretatt?



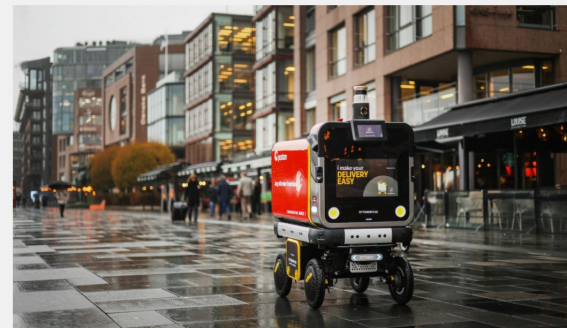
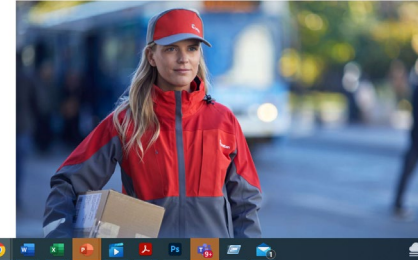
Bylogistikk/last-mile

Enorm innovasjon og tjenesteutvikling på 4 år – tenk 15 år frem...



Posten igjen kåret til Norges mest innovative selskap

I både 2017 og 2019 toppet Posten Innomags liste over Norges mest innovative selskap, og nå gjør 375-åringen det igjen.



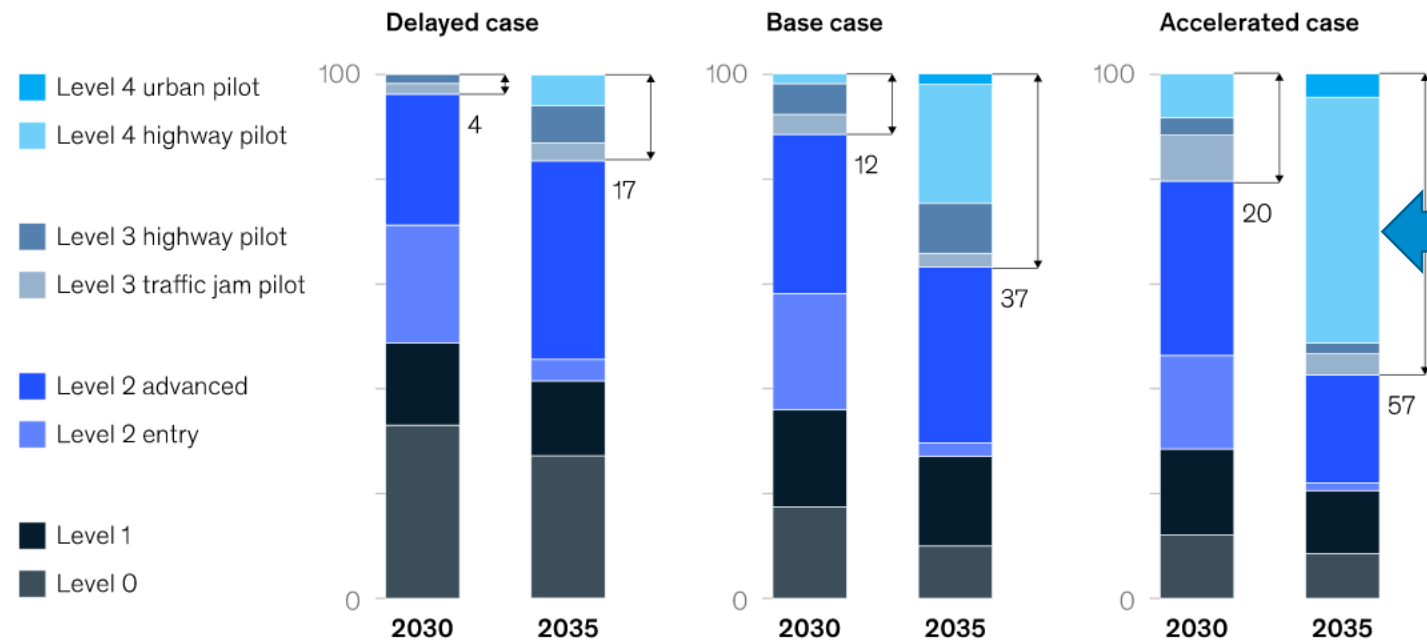
Tester robot-levering på Aker Brygge



Autonomous driving's future: Convenient and connected

Three scenarios for autonomous-passenger-car sales in 2030 and 2035 show varying levels of consumer adoption.

Estimated passenger vehicles sold with autonomous-driving technologies installed, %



NIVÅ 4: Bilen er nå fullt autonom og vil kunne kjøre selv og ta alle avgjørelser uten førerens hjelp fra start til stopp.

Nivå 3
bilen kunne kjøre i autonom modus i opptil 60 km/t der trafikk tettheten er høy, eller på passende motorveiseeksjoner i Tyskland

Source: McKinsey Center for Future Mobility

McKinsey & Company

Autonome lastebiler kjører på offentlige veier idag I Sverige og USA





Autonome båter
0-utslipp

Ex: ASKO
Oslofjord/Nord-
Norge/Schenker
Ekornes
Riksvegferger?

Sikkerhet ivaretatt?

Det grønne skiftet (landtransport)

(personbil, varebil, buss ok innen 2025)

GRØNT LANDTRANSPORTPROGRAM

FORNYBAR ENERGI



Biogass



Biodiesel



Elektrisitet



Hydrogen

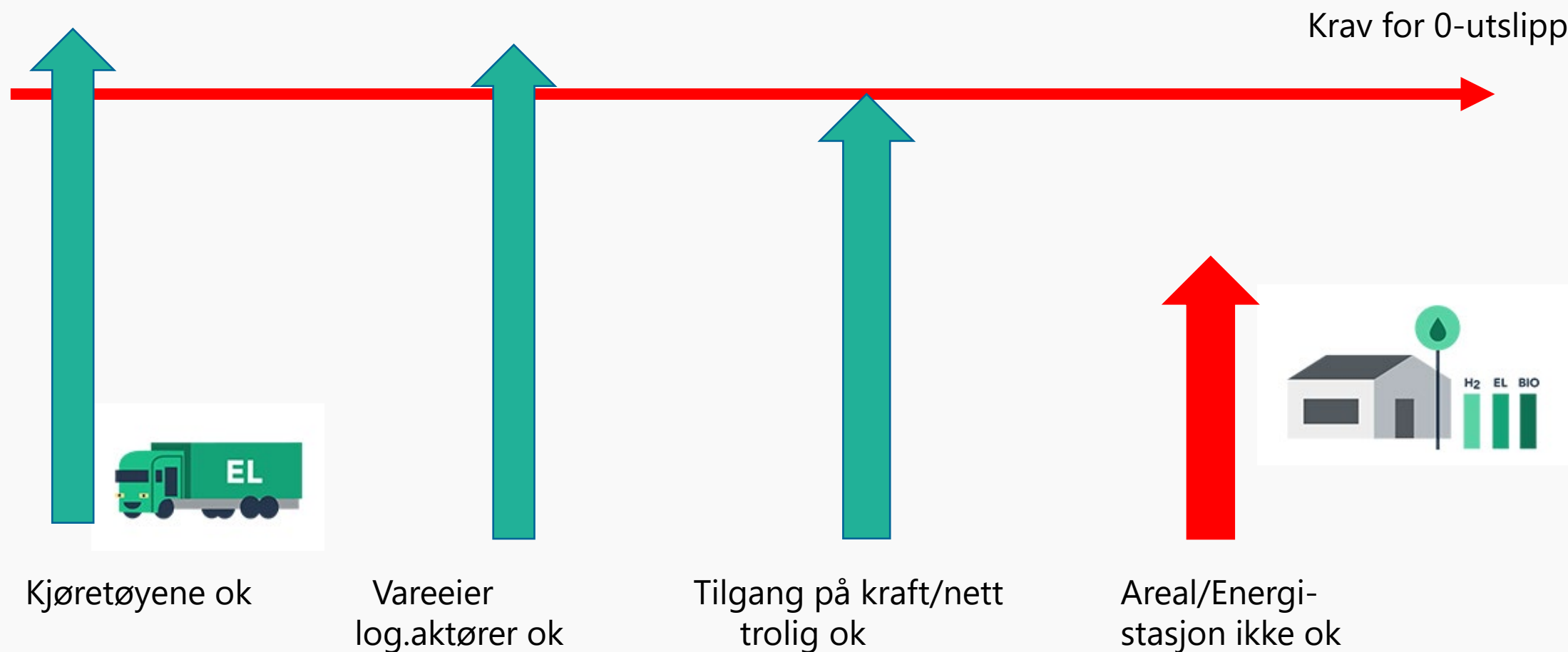


H₂ EL BIO



<https://www.nho.no/samarbeid/gront-landtransportprogram/>

Grønt skifte - Ex EL-lasterbiler 2030



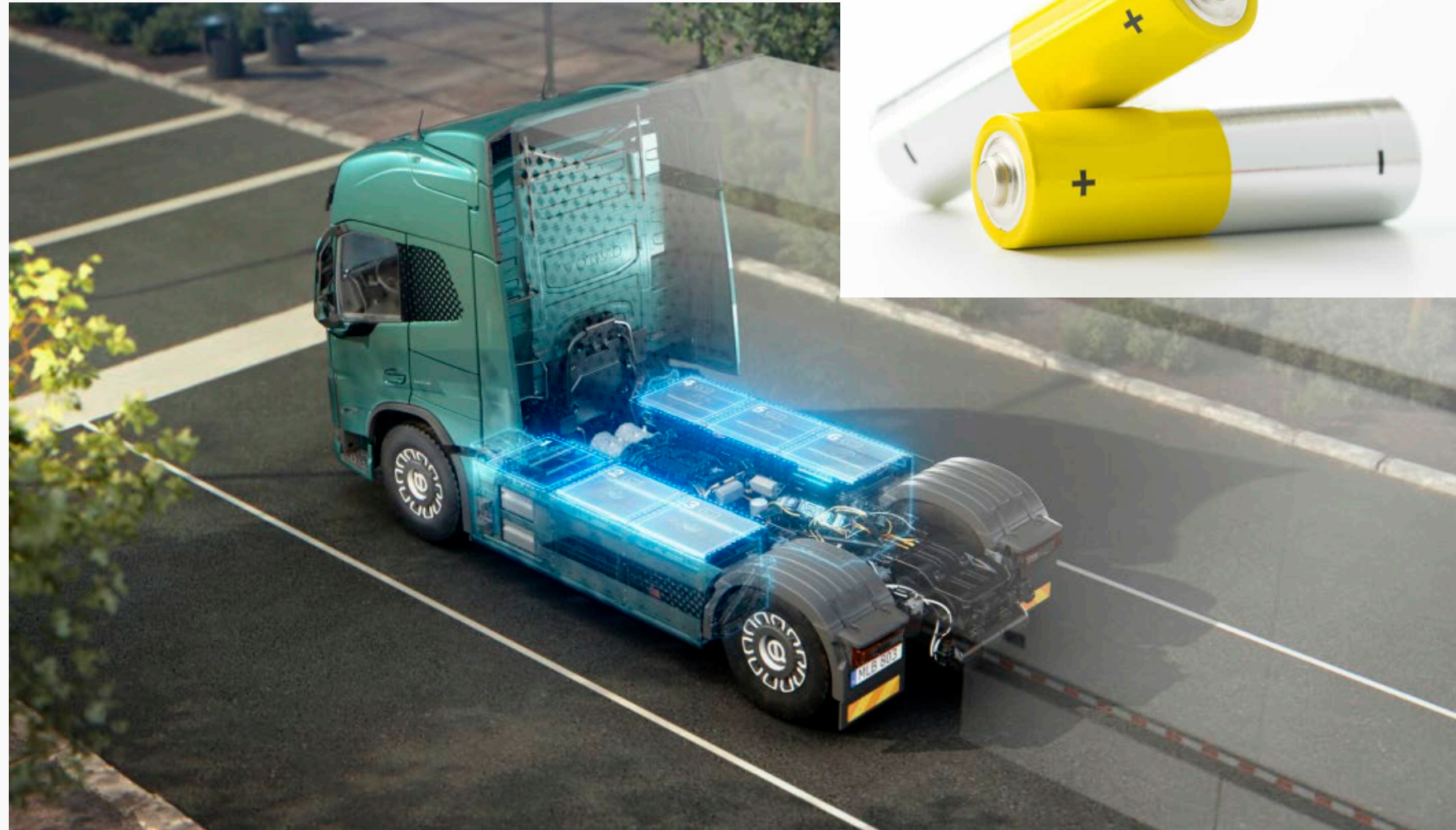
Sikre at Statens vegvesen og Nye veier bygger nettverk med energistasjoner (havnene ved byene)



Regjeringen vil f eks "omtale behovet for etablering i Nasjonale forventninger til kommunal planlegging" og "vurdere å fastsette statlige planretningslinjer". (betyr at kommunene ikke vil rekke å gjøre det, de største aktørene bygger private ladenettverk nå).

Ex Grønt skifte lastebiler 2025

Vi reddes av batteriteknologien
men må bygge i en periode off.tilgjengelige ladetasjoner (og skikkelige forhold for sjåførene)



Futuricum: Kan kjøre 500 km fullastet (feb 22)

Oppsummering

- Næringslivet trenger en infrastruktur for å sikre verdiskapning for AS Norge, næringsliv og forbrukere. Vi tar utgangspunkt i Norges mobilitetsbehov for personer og gods i 2040

Ikke nok penger til å bygge/vedlikeholde infrastruktur for å dekke behovet frem mot 2039.

Hva gjør vi da? Løsningsalternativer:

- Vi må **PRIORITERE** ut fra behov og nytte (f eks ikke Nord-Norgebane, fergefri E39)
- Vi må sikre stamnett, effektive byer og korridorer, også TEN-T
- Vi må utnytte dagens infrastruktur bedre og sikre vedlikehold
- Ved å investere i teknologi og digitale løsninger kan vi redusere investeringsbehovet i fysisk infrastruktur (Mobilitet 2040) + FoU / I
- Vi må få mer igjen for pengene (planleggingstid, organisering, modulvogntog ++)
- Det grønne skiftet er «løst» for landtransport, reddes av batteriteknologi



Nasjonal Transportplan 2025 - 2036

Innspillsmøte 13. februar 2023



Hva er viktig for LO?

- At vi har gode transportløsninger som bidrar til høy sysselsetting og verdiskaping i hele landet.
- At vi ser de ulike transportformene i sammenheng hvor vi utnytter fordelene de har hver for seg og bidrar til at de utfyller hverandre.
- At transportpolitikken legger til rette for utvikling av trygge og gode arbeidsplasser med fokus på kvalitet og kompetanse, og som ivaretar de ansatte i transportsektoren.

Nasjonal transportplan 2025 - 2036

- Forutsigbarhet
- Realisme
- Organisering
- Kompetanse
- Grønt skifte



Takk for oppmerksomheten



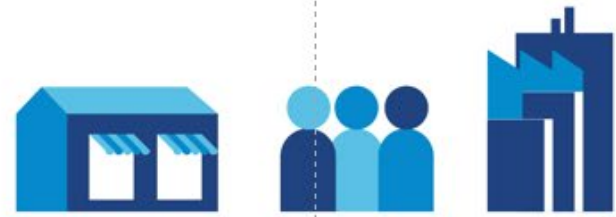
Hva er viktig for NHO i NTP-arbeidet?

Per Øyvind Langeland
Fung. direktør politikk og myndighetskontakt

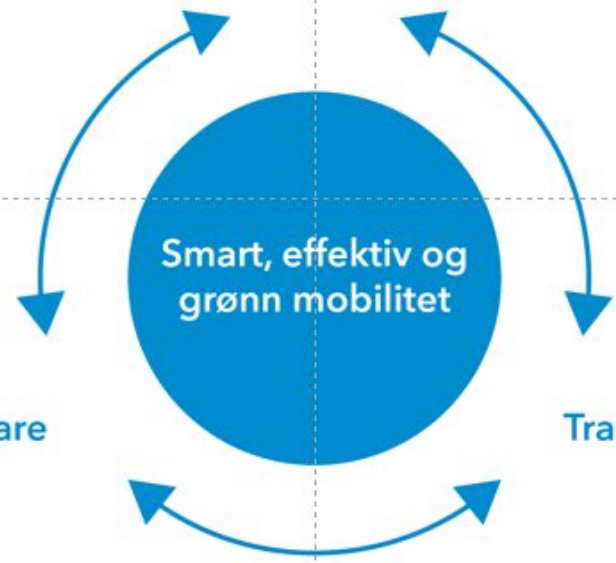
13.02.2023

Vårt perspektiv:

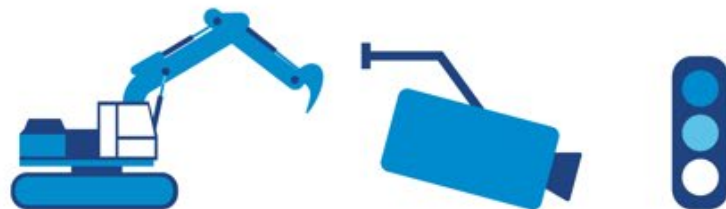
Hele verdikjeden – hele landet



Brukere



Hardware & software



Transporttjenester



Drivkrefter som vil påvirke samferdselspolitikken



Verdien av mobilitet

Folk skal på jobb

Varer til markedene

Tilgang på kompetent arbeidskraft

Nye investeringer



Vårt utgangspunkt

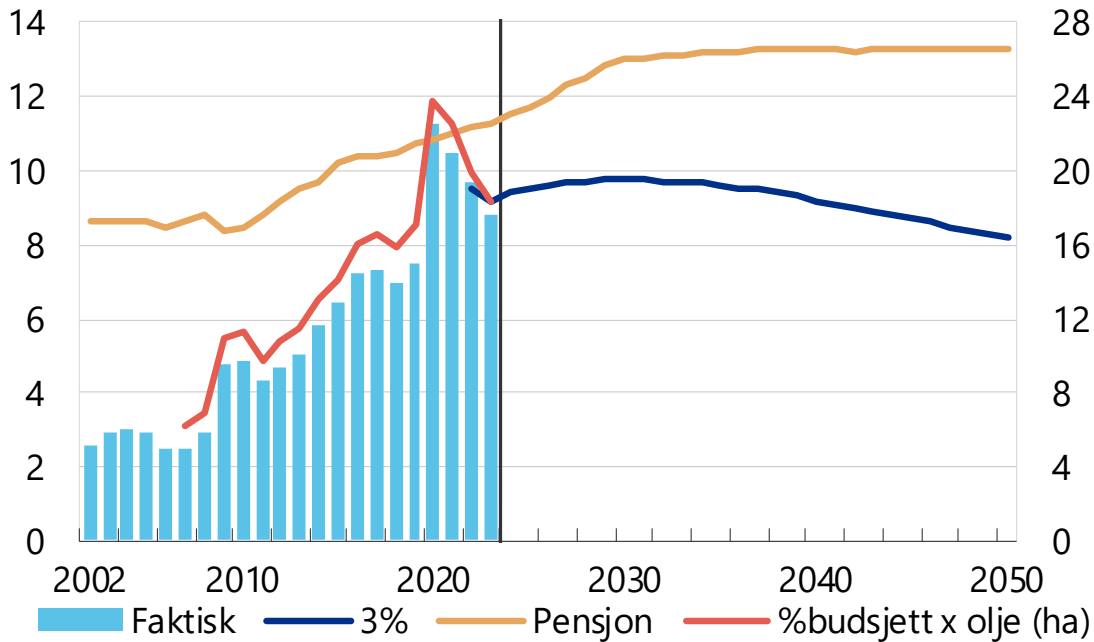
- ✓ Jobbskaping og næringsutvikling
- ✓ Realisere ambisjoner innenfor krevende økonomiske rammer
- ✓ Mer for ressursinnsatsen og tøffere prioriteringer
- ✓ Grønt taktskifte og digitalisering



Noen overordnede utfordringer: Handlingsrommet tilsier tydeligere prioriteringer

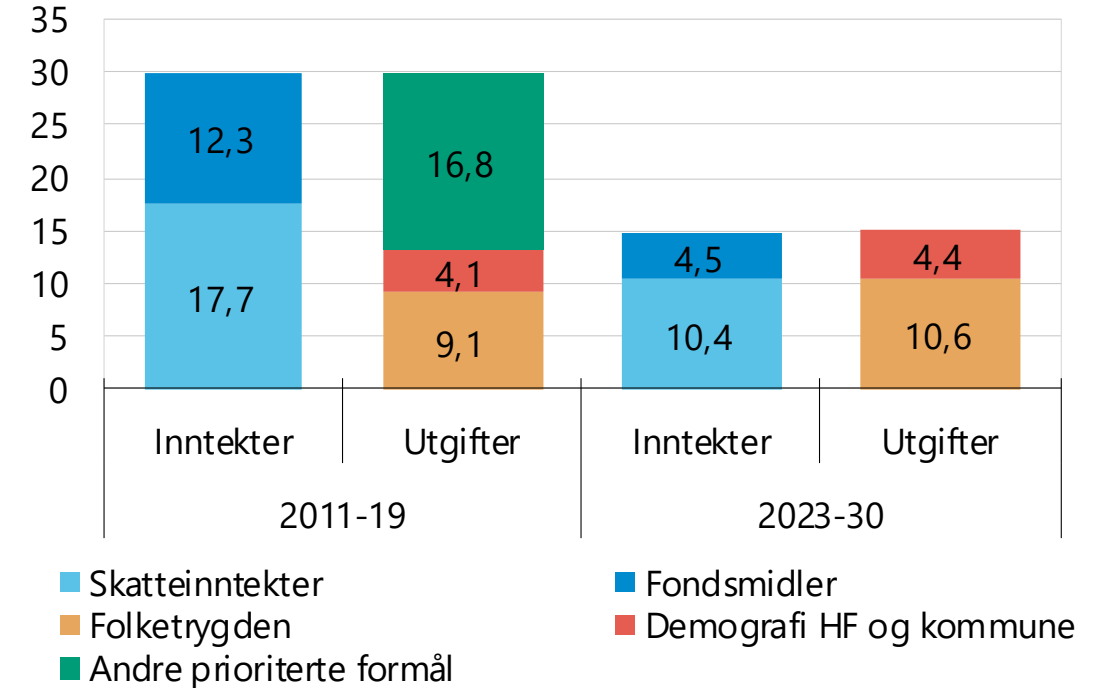
Strukturelt oljekorrigert underskudd

Prosent av trend-BNP for Fastlands-Norge



Kilde: Finansdepartementet, NB23, NB22 og nysaldert 2022 / NHO

Handlingsrom. Mrd. 2021-kroner



Kilde: Finansdepartementet, NB22 / NHO

Mer for ressursinnsatsen



Mer for hver krone

- Utvikle konkret tiltaksliste
- Tydelige styringskrav
- Organisatoriske grep og innovative innkjøp
- Halvere planleggingstiden

Videreføre reformarbeidet

- Nye veier modellen tilfalle andre
- Samferdselsdirektorat

Grønt taktskifte

- ✓ Grønt Landtransportprogram
- ✓ Klimapartnerskap
- ✓ Lade- og fyllerinfrastruktur
- ✓ Incentiver for raskere skalering



“ Samferdselsministeren må også være næringsminister!

NTP må gi forutsigbarhet

