

Nasjonal transportplan 2025-2036

Samferdselsdepartementet
Postboks 3010 dep.
0030 OSLO

Saksbehandler: Wenche Kirkeby

Vår ref.:

Dato: 3. oktober 2023

Oppfølging av leveransene på utredningsoppdraget – tverretatlige spørsmål

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet av 27. februar 2023 om oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget. Nedenfor er spørsmålet som er rettet felles til virksomhetene med frist 3. oktober, om treffsikre bompengoordninger i byene, bompenger i strekningsvise prosjekter inn mot byområdene og fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren, besvart. Spørsmål rettet direkte til den enkelte virksomhet svares ut i eget brev fra den aktuelle virksomheten.

1 Treffsikre bompengoordninger i byene (kap. A, pkt 6c)

Treffsikre bompengoordninger i byene: I byområdene pekes det på muligheter for å kunne innrette bompengoordningene på en mer treffsikker måte innenfor dagens system og regelverk. Her pekes det på at det er behov for å utrede nærmere hvilke insentiver som kan gis på nasjonalt nivå. SD/NFD ber om en tilbakemelding på om dette er noe som virksomhetene har mulighet for å utrede, slik at dette ev. kan gi grunnlag for å presentere konkrete insentiver i stortingsmeldingen?

Innledning

Bompenger er et sentralt virkemiddel i bypolitikken, både som et verktøy for trafikkregulering og som en vesentlig inntektskilde i bypakkene. I sitt svar på utredningsoppdraget skriver Statens vegvesen at det er et potensial for å optimalisere bruken av bompenger i byene innenfor gjeldende regelverk og tekniske systemer. Med mer treffsikre bompenger mener vi bompenger som i større grad reflekterer kostnadene biltrafikken påfører samfunnet. En mer treffsikker prising av veitrafikk gjennom bompengoordningene kan forbedre trafikkavvikling (mindre kø) og gi mer effektiv utnyttelse av den eksisterende veiinfrastrukturen. Videre vil dette også bidra til å styrke satsingen på miljøvennlig transport i byområdene, da riktig prising av biltrafikk vil gi sterkere insentiver for trafikantene til å velge alternative transportformer. Dette vil igjen øke finansieringsgrunnlaget og lønnsomheten for miljøvennlige alternativer. I tillegg kan økte bompengeinntekter gi et større handlingsrom for å forsterke satsingen på kollektivtransport, sykkel og gange. Det er derfor av avgjørende betydning å videreutvikle bompengoordningene i byområdene i løpet av NTP-perioden.

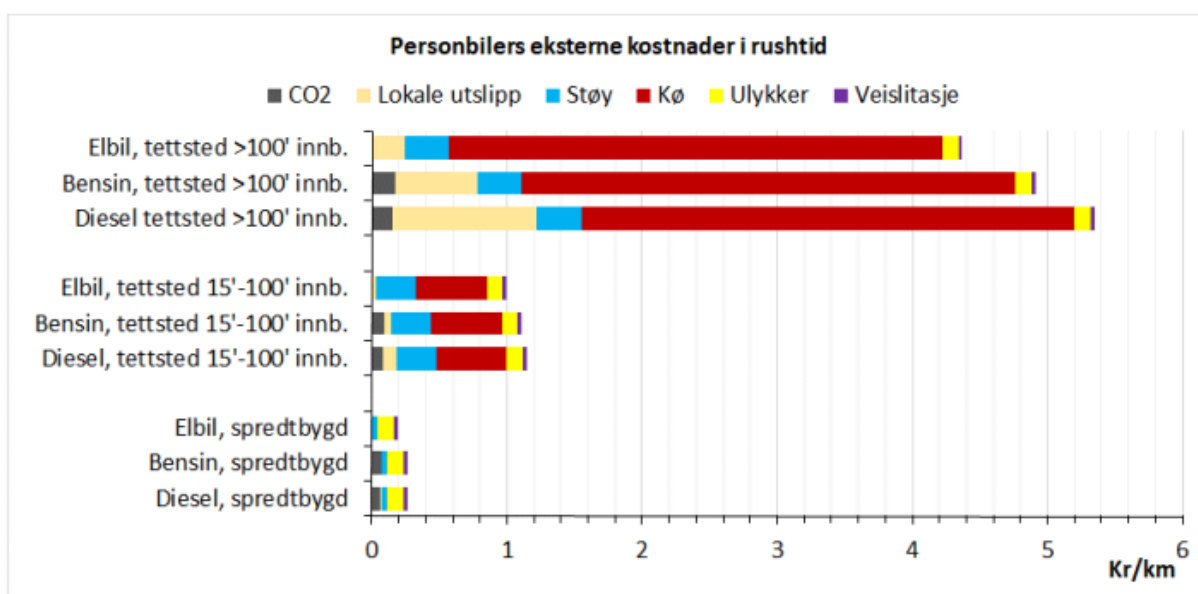
I det følgende har vi sett nærmere på kostnadene biltrafikken påfører samfunnet, med særlig fokus på kø og forsinkelser i Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren. Videre presenterer vi transportmodellberegninger for Bergen og Nord-Jæren som gir en indikasjon på effektene av å gjøre

bompengoordningene i byområdene mer treffsikre innenfor dagens bompengesystem. Til slutt vil vi presentere tiltak som kan bidra til utvikling av mer treffsikre bompengoordninger i byene i NTP-perioden.

Vi viser til vedlegg til Statens vegvesens svar på prioriteringsoppdraget og oppfølging av dette for mer detaljert informasjon om beregningene som er gjennomført.

Samfunnskostnader ved bilbruk

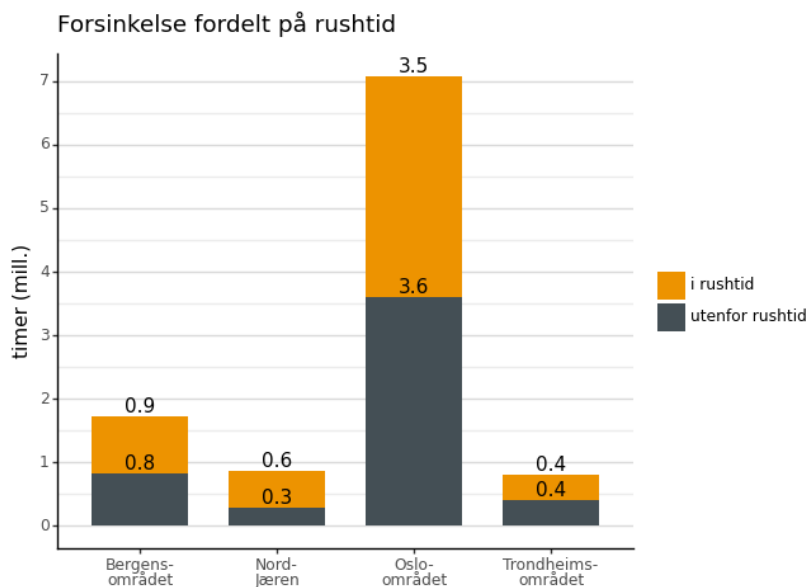
Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet at samfunnskostnader knyttet til bilbruk – såkalte eksterne kostnader - varierer etter kjøretøytype, sted og tid, og at de er høyest i rushtiden for tettsteder med innbyggertall over 100 000 (figur 1.1). Eksterne kostnader er definert som ulemper for andre enn den enkelte trafikant - klimagassutslipp, lokal forurensning, veislitasje, støy og tidstap på grunn av kø.



Figur 1.1: Marginale eksterne kostnader ved personbilbruk i rushtiden, etter kostnadstype, bosettingstetthet og energiteknologi. Kilde: TØI-rapport 1708/2019

Ifølge disse beregningene utgjør kø den største andelen av disse kostnadene, rundt 65-82 pst. av de totale marginale eksterne kostnadene i rushtrafikk. Vi ser videre at nullutslippsbiler har omtrent de samme eksterne kostnadene som biler med forbrenningsmotor. Dette skyldes at kun en liten del av de eksterne kostnadene er knyttet til motorens egenskaper. Eksterne kostnader knyttet til kø, støy, ulykker og veislitasje vil være de samme for nullutslippkjøretøyer som for kjøretøyer med forbrenningsmotor. For å si noe om størrelsesorden på køkostnadene i byområdene har vi sett nærmere på forsinkelser for kjøretøyer på riksveiene i de fire største byområdene (figur 1.2). Estimaten er basert på tellepunkter og GPS-data, og viser at det var omtrent 10,5 mill. timer med forsinkelser i 2022 i de fire største byområdene, hvor Oslo-området hadde den klart største andelen.

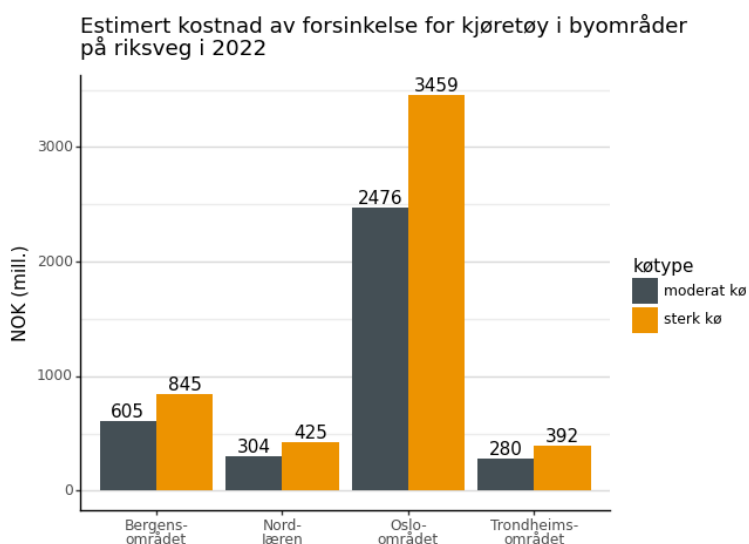
Rushtid er definert som tiden mellom kl. 07 og 09 på morgenen, og kl. 15 og 17 på ettermiddagen for ukedager. Totalt utgjør rushtiden 20 timer av en ukes 168 timer. Våre estimer viser at om lag halvparten av den målte forsinkelsen skjer i disse 20 timene for Oslo-området, Bergens-området og Trondheims-området. Unntaket er Nord-Jæren, der to tredjedeler av forsinkelsene forekommer i rushtiden.



Figur 1.2: Estimert forsinkelse i og utenfor rushtid for storbyområdene med byvekstavtale.

Det er viktig å merke seg at estimatene kun gjelder kjøretøyene i seg selv. Vi har ikke estimert hvor mange passasjerer som blir påvirket av forsinkelsene eller hva som forårsaker forsinkelsene. Derfor er estimatene for antall timer med forsinkelser på riksveinettet som presenteres i figur 1.2 sannsynligvis undervurdert. I tillegg til disse forsinkelsestimene vil det også være betydelige utfordringer med kø og forsinkelser på fylkes- og kommunale veier, men per nå har vi dessverre ikke tilsvarende trafikktegninger og GPS-data for disse veinettene.

Samfunnskostnadene knyttet til kø varierer med hvilken grad av kø trafikantene opplever, men totalt sett estimerer vi en årlig kostnad ved kø på mellom 3,7 mrd. og 5,1 mrd. kr i 2022, begrenset til riksveinettet i de fire store byområdene. Dette gir en indikasjon på at samfunnet kan oppnå betydelige gevinster hvis køene i disse byområdene reduseres.



Figur 1.2: Estimert kostnad ved forsinkelse for kjøretøyer i storbyområder med byvekstavtale. Beregnet ved hjelp av tidsverdier fra Statens vegvesens Håndbok V712. Satsene for moderat og sterk kø er brukt selv om forsinkelsestimer og timer i kø ikke er det samme.

Samfunnskostnadene ved sterk kø er høyere enn ved moderat kø. Vi har imidlertid ikke datagrunnlag til å kunne vite om disse forsinkelsene oppstod i enten moderat kø eller sterk kø. Derfor vises estimatene i figur 1.3 som et spenn.

Mer treffsikre bompengoordninger

For å gjøre bompengoordningene mer treffsikre i byene bør betalingen av bompenger innrettes slik at det i større grad samsvarer med de kostnadene som biltrafikken påfører samfunnet. Som vi har sett tidligere er kø den største samfunnskostnaden ved biltrafikk i byene, og nullutslippsbiler har omtrent de samme eksterne kostnadene som biler med forbrenningsmotor. Dette tilsier at prisen for reiser i rush bør være betydelig høyere enn utenom rush, og at den også bør være omtrent den samme for kjøretøyer med forbrenningsmotor som for nullutslippkjøretøyer.

Vi har innhentet bompengetakstene for Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren (juni 2023). Vi velger å vise takstene for takstgruppe 1 (kjøretøyer inntil 3 500 kg) som et utgangspunkt. Det kan være nyanser i ulike bomsnitt, og ulike regler for toveispasseringer, passeringstak og timesregler, men disse takstene skal i hovedsak reflektere kostnaden for bilister som kjører i byområdene på en arbeidsdag.

Tabell 1.1: Bompengetakster for bensinbil og elbil under 3 500 kg med AutoPASS-avtale. *Taksten for Trondheim er takst for bomsnittene: Øst, Sluppen, Sør og Klæbu. (Takster per 14/09/2023)

	Bensinbil i rushtid	Bensinbil utenfor rushtid	Nullutslipp i rushtid	Nullutslipp utenfor rush
Oslo	28	23,2	13,6	11,2
Bergen	46,4	22,4	17,6	9,6
Nord-Jæren	20,8	20,8	10,4	10,4
Trondheim*	30,4	15,2	12,16	6,08

Som Tabell 1.1 viser har alle byområdene bortsett fra Nord-Jæren innført tidsdifferensierte takster. Bergen og Trondheim skiller seg ut ved å ha den mest betydelige tidsdifferensieringen, med takster i rushtiden som er omtrent dobbelt så høye som utenfor. Dette gir i utgangspunktet et sterkt insitamant for å endre kjøremønsteret eller benytte alternative transportmidler i rushtiden, mens i Oslo utgjør påslaget for å kjøre i rushtiden 5 kr, eller omtrent 20 pst. av taksten utenfor rush. Det er imidlertid også viktig å nevne at i Bergen gjelder tidsdifferensiering kun for 14 av de 29 bomstasjonene, noe som begrenser effekten av tidsdifferensiering til deler av bytrafikken.

I tillegg reduserer rabattordningen for nullutslippkjøretøyer effekten av bompengetakster som et virkemiddel for trafikkregulering i alle byområdene. Tabellen viser at nullutslippkjøretøyer betaler omtrent 40-50 pst. av taksten for bensinbiler i byene, selv om nullutslippkjøretøyer har de samme utfordringene knyttet til trafikkork, støy, ulykker og veislitasje, som vist i Figur 1.1. Som følge av den økende andelen nullutslippkjøretøyer kan den regulerende effekten ytterligere reduseres fremover, dersom rabatten for nullutslippkjøretøyer ikke reduseres.

Overordnede analyser av treffsikre bompenger

Vi har gjennomført noen transportmodellberegninger for å belyse virkningen av å gjøre bompengoordningene mer treffsikre innenfor dagens bompengoordninger. Dette inkluderer tiltak som reduserer bompengerabatten for nullutslippkjøretøyer og gjeninnføring av tidsdifferensierte bompengetakster på Nord-Jæren, samt innføring av tidsdifferensierte bompengetakster i alle bomstasjoner i Bergen (tabell 1.2).

Analysene er basert på Bergens-området og Nord-Jæren og er beregnet med regional transportmodell (RTM) versjon 4.4.2. Referansealternativet i denne analysen er den samme som er brukt i andre analyser i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036, med prognoseår 2030.

Tabell 1.2: Forutsetninger for transportmodellberegninger

Alternativ	Takst nullutslipp som andel av bensintakst	Beskrivelse
Referanse	Som i dag	Dagens bompengesystem
1	70 %	Dagens bompengesystem
2	100 %	Dagens bompengesystem
3	100 %	Rushprising: Bergen: Innføres i bomstasjoner som ikke har rushprising i dag Nord-Jæren: Det dobbelte av normal takst i alle bomstasjoner

Dagens bomsystem i Bergen består av 15 bompengestasjoner som har differensierte takster mellom lavtrafikk og rushtrafikk og 14 stasjoner som kun har én takst gjennom hele døgnet. I alle bomstasjoner differensieres det i tillegg mellom kjøretøyer med forbrenningsmotor og nullutslippkjøretøyer, også mellom diesel og bensin. Hybridbiler blir behandlet som bensin.

Bompengesystemet på Nord-Jæren har bomringer rundt Stavanger, Sandnes, Forus, Sola lufthavn, Risavika/Tanager og et snitt i nord ved kommunegrensa mot Randaberg kommune. Nord-Jæren har i dag ikke tidsdifferensierte bompengetakster. Bompengetakstene differensieres mellom kjøretøyer med forbrenningsmotor og nullutslippkjøretøyer, men ikke mellom bensin og diesel.

I transportmodellen differensieres det ikke mellom diesel og bensin, kun mellom kjøretøyer med forbrenningsmotor og nullutslippkjøretøyer.

Analyseresultatene

Resultatene av analysene er oppsummert i tabell 1.3.

Tabell 1.3: Endring i bilreiser, kollektivreiser og gange og sykkel i forhold til referansealternativ.

Område	Alternativ	Bilfører	Kollektiv	Gange og sykkel
Bergensområdet	1	-2,80 %	1,20 %	1,10 %
	2	-5,20 %	2,30 %	2,10 %
	3	-7,00 %	3,50 %	2,80 %
Nord-Jæren	1	-1,70 %	1,00 %	1,20 %
	2	-4,20 %	2,40 %	3,00 %
	3	-7,50 %	6,50 %	7,30 %

Resultatene fra transportmodellberegningene viser at redusert bompengerabatt for nullutslippkjøretøyer og økt rushtidsbetaling fører til totalt lavere trafikkarbeid med personbil og en omfordeling av reiser til kollektiv, gange og sykkel, sammenlignet med referansealternativet:

- Biltrafikken kan bli redusert med omtrent 4-5 pst. hvis nullutslippkjøretøyer blir underlagt samme takster som andre kjøretøyer.
- Kombinasjonen av redusert bompengerabatt for nullutslippkjøretøyer og innføring av rushtidsavgifter i alle bomstasjoner kan øke reduksjonen i biltrafikken til omtrent 7 pst.
- Disse tiltakene vil også øke bruken av kollektivtransport, gange og sykling, og dermed bidra til målet om nullvekst i trafikken.
- Nord-Jæren opplever den største økningen i kollektivtrafikk (6,5 pst.) og gange/sykling (7,3 pst.) i alternativ

For mer detaljerte analyseresultater vises det til vedlagte dokumentasjon av transportmodellberegningene. Det er behov for supplerende analyser for å kunne si noe konkret om endringer i køsituasjonen i byområdene. Hvilke effekter ovennevnte reduksjon av biltrafikken og overgang til kollektiv, sykkel og gang vil ha på køene er derfor usikkert. Imidlertid har erfaring vist at når veinettet er fullt utnyttet, kan selv en beskjedne reduksjon i trafikk ha en betydelig innvirkning på trafikkorkene. Det vises i den forbindelse også til tidligere analyser av trafikale og økonomiske analyser av rushtidsavgiften i Bergen som dokumenterte at køtiden ble redusert med 65 og 43 pst. i hhv. morgen- og ettermiddagsrushet etter at rushtidsavgiften ble innført (Statens vegvesens rapporter nr. 642 og 678).

Beregningene er basert på en modell med referanseår 2030, der andelen nullutslippkjøretøyer forventes å være omtrent 80 pst. Dette betyr at reduksjonen i rabatter for nullutslippkjøretøyer sannsynligvis vil ha en større effekt på trafikkreduksjonen og transportmiddelfordelingen enn det som vil være tilfelle i dagens situasjon. Samtidig ser vi at utviklingen i andelen nullutslippkjøretøyer skjer raskt, og den ligger allerede på rundt 40 pst. i Bergen og 30 pst. i Nord-Jæren.

Beregningene indikerer likevel det er betydelig potensial for å begrense trafikken innenfor allerede etablerte ordninger ved å innrette takst- og rabattordninger mer treffsikkert. Ved revisjon av bompengordningene kan det også vurderes å opprette flere og tettere bompengepunkter, samt endre innkrevningssystemene (enveisinnkreving vs. toveisinnkreving) for å gjøre ordningene enda mer treffsikre.

Tabell 1.4: Endring i bompengeinntekter og trafikk i bomstasjonene i forhold til referansealternativ.

Område	Alternativ	Endring inntekt	Endring passeringer
Bergensområdet	1	36 %	-5 %
	2	62 %	-9 %
	3	100 %	-12 %
Nord-Jæren	1	18 %	-3 %
	2	43 %	-7 %
	3	75 %	-12 %

Videre viser beregningsresultatene at reduserte bompengerabatter for nullutslippkjøretøyer og innføring av rushtidsavgift i alle bomstasjoner kan øke bompengeinntektene:

- Redusert rabatt for nullutslippkjøretøyer kan føre til en økning i bompenginntekten med omtrent 18 pst. på Nord-Jæren og 36 pst. i Bergens-området.
- Dersom nullutslippkjøretøyer belastes like mye som øvrige kjøretøyer, kan bompenginntektene øke med 43 pst. på Nord-Jæren og 62 pst. i Bergens-området.
- Ved å kombinere redusert rabatt for nullutslippkjøretøyer med innføring av rushtidsavgift i alle bomstasjonene, kan bompenginntektene potensielt øke med 100 pst. i Bergen og 75 pst. på Nord-Jæren.

Økte bompenginntekter kan gi et økt handlingsrom for en forsterket satsing på kollektiv, sykkel og gangen i byområdene og/eller redusert bompengebetaling utenfor rush.

Hvordan fremme bruk av mer treffsikre bompenger

Et sentralt prinsipp innenfor bompengefinansiering er kravet om lokalpolitisk støtte for at bompengeprojekter skal kunne behandles i Stortinget. Derfor er det de lokale myndighetene som i stor grad bestemmer utformingen av bompengeordningene gjennom sin tilslutning. Lokalpolitisk vilje er nødvendig for å innrette bompengeordningene på en mer treffsikker måte.

Det er derfor viktig å informere lokale myndigheter om hvilke muligheter som finnes innenfor dagens regelverk og tekniske ordninger, samt innenfor rammene av gjeldende bompengeproposisjoner og fastsatte gjennomsnittstakster. Ved hjelp av nye analyser kan vi få bedre oversikt over de reelle kostnadene ved kø og forsinkelser, både per byområde og per strekning. Informasjon knyttet til de samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til kø og handlingsrommet et byområde har innenfor bompenger, kan bidra til å stimulere til en mer treffsikker bruk av bompengeordninger.

2 Bompenger - strekningsvise prosjekter inn mot byområdene (kap. B, pkt 11 a og b)

Virksomhetene skisserer at det er en mulig løsning å knytte strekningsvise prosjekter inn mot byene sammen med bypakkene. Vi ber om:

- a) at det utdypes mer angående størrelsen på den finansielle risikoen for de strekningsvise prosjektene som vurderes å være der dersom det for disse prosjektene legges opp til å innføre et felles takst- og rabattsystem med bypakken.*
- b) en vurdering av hvordan større strekningsvise veiprosjekter som har økt framkommelighet som formål vil påvirke den porteføljen og porteføljestyringen som ligger til grunn for bypakkene, som også har et trafikkregulerende formål.*

Spørsmål a)

Risikoen knyttet til finansiering vil være en sentral faktor når vi skal vurdere om strekningsvise veiprosjekter som går inn mot eller gjennom byene bør ha et samordnet takst- og rabattsystem med bypakkene. Størrelsen på denne risikoen vil imidlertid variere mellom prosjektene. Det er derfor nødvendig å vurdere hvert prosjekt individuelt.

Strekningsvise veiprosjekter som går inn mot eller gjennom byene, og som finansieres separat fra bypakkene, kan stå overfor økt finansiell risiko. Dette gjelder uavhengig av om de får et samordnet/felles takst- og rabattsystem med bypakkene eller ikke. Hovedårsaken til denne risikoen er usikkerheten knyttet til endringene i takstene i bypakke-bomstasjonene og konsekvensene av andre tiltak i bypakkene som kan påvirke trafikkgrunlaget for strekningsvise prosjekter negativt. Dette øker inntektsrisikoen i slike prosjekter, noe som igjen kan påvirke bompengeselskapenes evne til å tilbakebetale sine lån innenfor forutsatt innkrevningstid negativt. For eksempel kan inntektsgrunlaget i strekningsvise prosjekter som går gjennom byene reduseres betydelig dersom bypakke-bomstasjonene tas ned eller

takstene i bypakke-bomstasjonene senkes, og trafikken dermed flytter seg over til rimeligere/gratis alternativer. På samme måte kan inntektsgrunnlaget for strekningsvise prosjekter som går inn mot byene bli redusert hvis takstene i bypakke-bomstasjonene øker. Denne inntektsrisikoen kommer i tillegg til de vanlige risikofaktorene i bompengeprojekter.

Hvis det også innføres et samordnet takst- og rabattsystem mellom strekningsvise veiprojekter og bypakkene kan det øke den finansielle risikoen for disse prosjektene ytterligere. Grunnen til dette er at det vil begrense bompengeselskapets handlingsrom for å justere takstene i disse prosjektene med sikte på å sikre finansiering. Ved et samordnet takst- og rabattsystem må takstjusteringene i bomstasjonene som finansierer strekningsvise veiprojekter koordineres med takstjusteringer i bypakke-bomstasjonene, og hensynet til finansiering av de strekningsvise veiprojektene må balanseres mot hensynet til trafikkregulering i byområdet. Det vil derfor være viktig å avklare hvem som skal ha myndighet til å justere takstene underveis i innkrevingsperioden, samt hvordan hensynet til finansiering av de strekningsvise veiprojektene skal veies mot hensynet til trafikkregulering i byområdet. Lokale myndigheter som ikke garanterer for bompengelån mangler økonomiske insentiver til å sikre finansieringen av de strekningsvise prosjektene når takstene i bypakkene endres, eller når andre tiltak i pakken reduserer trafikken. Samtidig kreves det i dag forankring hos berørte kommuner ved justeringer av takstene i bypakkene, uavhengig av om de garanterer for bompengeselskapets lån eller ikke.

I tillegg til ovennevnte kompliseres samordningen av takst- og rabattsystemene mellom de strekningsvise veiprojektene og bypakkene også av behovet for å unngå krysssubsidiering mellom bypakken og de strekningsvise prosjektene. Dette kan for eksempel skape utfordringer med å harmonisere timesregler og passeringstak mellom bypakke-bomstasjonene og bomstasjonene til strekningsvise prosjekter.

For å håndtere disse komplekse utfordringene og risikoaspektene anbefales det derfor at finansieringen av strekningsvise veiprojekter som går gjennom eller inn mot større byer i hovedsak håndteres gjennom bypakker.

Hvis det ikke er ønskelig å finansiere de strekningsvise prosjektene gjennom bypakkene må garantistene akseptere en større risiko for at bompengegarantien kan bli utløst. Denne risikoen kan til en viss grad reduseres ved å inkludere større økonomiske buffere i finansieringsplanene for disse prosjektene. Dette vil imidlertid også redusere bompengepotensialet i prosjektene. Det må samtidig aksepteres at disse prosjektene ikke kan ha et felles, dvs. et fullstendig samordnet, takst- og rabattsystem med bypakkene, men at det kan samordnes med bypakkene til en viss grad.

Ved samordning av takst- og rabattsystemet mellom strekningsvise veiprojekter og bypakker vil det være viktig å sikre lånegarantist muligheten til å justere takstene etter behov for å opprettholde nødvendig finansiering. Dette kan også innebære at takstene i bypakke-bomstasjonene må justeres. Fra og med 2023 vil alle nye riksveiprojekter med en investeringskostnad på over 1 mrd. kr omfattes av statlig delgarantiordningen. Det må derfor vurderes nærmere hvilke forutsetninger som må være oppfylt hvis staten skal kunne gå inn som delgarantist i prosjekter som involverer samordning av takst- og rabattsystemet med bypakker, på grunn av den økte risikoen dette medfører.

Spørsmål b)

Innvirkningen av større strekningsvise veiprojekter som har mål om økt fremkommelighet på porteføljen og porteføljestyringen som danner grunnlaget for bypakkene – som også har et trafikkregulerende formål – vil variere, avhengig av flere faktorer knyttet til de spesifikke bypakkene og veiprojektene. Det er derfor avgjørende å gjøre individuelle vurderinger for hvert enkelt tilfelle.

Større strekningsvise veiprosjekter har som overordnet mål å bidra til utviklingen av bo- og arbeidsmarkedsområder på tvers av landet ved å redusere reisetid, øke trafikksikkerheten og påliteligheten i veisystemet. Dette kan imidlertid øke bilbruken i byområdene, noe som kan være i konflikt med bypakkene, som har som mål at veksten innen persontransport håndteres gjennom kollektivtransport, sykling og gange, og ikke gjennom økt bilbruk (nullvekstmålet). Det kan være krevende å finne løsninger som balanserer disse målsetningene på en god måte, selv om hensynet til nullvekstmålet alltid vurderes i planleggingen av de store strekningsvise prosjektene. Denne utfordringen vil imidlertid eksistere uavhengig av om de strekningsvise veiprosjektene legges inn i bypakkene eller ikke. Det sentrale spørsmålet er hvordan vi mest effektivt kan håndtere og balansere disse ulike hensynene.

Det å inkludere større strekningsvise veiprosjekter i bypakkens porteføljer kan ha en rekke fordeler. For det første kan det bidra til en mer helhetlig infrastrukturplanlegging og mer målrettet virkemiddelbruk i byområdene. Ved å samordne fremdriften for strekningsvise veiprosjekter med andre tiltak innenfor bypakkene, både geografisk og tidsmessig, kan eventuelle mål- og interessekonflikter balanseres mer helhetlig og på tvers av forvaltningsnivå. Dette kan føre til en mer effektiv utnyttelse av tilgjengelige ressurser. Det vil også legge grunnlaget for et mer enhetlig bompengesystem i byområdene, som kan utformes mer treffsikkert når det gjelder kostnadene som biltrafikken skaper for samfunnet. En annen fordel er at den finansielle risikoen knyttet til strekningsvise veiprosjekter reduseres. Ved å finansiere strekningsvise veiprosjekter gjennom bypakker kan behovet for låneopptak reduseres, og eventuelle kostnadsøkninger samt inntektssvikt kan håndteres gjennom porteføljestyling. I tillegg vil inntektsrisikoen bli redusert ettersom finansieringsgrunnlaget utvides til trafikken i hele byområdet.

Det er likevel også viktig å være oppmerksom på de potensielle negative sidene ved å inkludere slike prosjekter i bypakkene. I visse tilfeller kan dette medføre overføring av større myndighet til lokale og regionale myndigheter når det gjelder styringen av fremdriften for strekningsvise veiprosjekter. Dette kan føre til at hensyn som er sentrale for byområdene prioriteres mer enn nasjonale hensyn knyttet til f.eks. forbedret fremkommelighet for næringslivstransport, økt trafikksikkerhet og utviklingen av tettere bo- og arbeidsmarkedsregioner. I den sammenheng er det imidlertid viktig å nevne at bompengefinansiering av større strekningsvise prosjekter i de fleste tilfeller krever tilslutning til bompengefinansiering fra de samme lokale myndighetene som har ansvar for bypakkene. Lokale myndigheter vil derfor i stor grad kunne påvirke prioritering og fremdrift for strekningsvise veiprosjekter, selv om de ikke inkluderes i bypakkene.

Overføring av større strekningsvise veiprosjekter til bypakkens porteføljer kan også øke risikoen for bypakkene. Selv om porteføljestyling kan redusere finansiell risiko knyttet til strekningsvise veiprosjekter, kan det samtidig føre til at andre viktige tiltak i bypakkene, som kollektivtransport, sykkelinfrastruktur og gangveier, ikke blir realisert på grunn av eventuelle kostnadsøkninger for strekningsvise prosjekter. Dette kan svekke måloppnåelsen for bypakkene og/eller øke barrieren for at større strekningsvise veiprosjekter blir prioritert for gjennomføring. For å redusere denne risikoen bør det vurderes alternativer der staten tar større ansvar for kostnadsoverskridelser på strekningsvise veiprosjekter, selv om de inngår i bypakkene der porteføljestyling er et bærende prinsipp. Det er også viktig å nevne at slike prosjekter normalt krever både statlig finansiering og bruk av bompenger. Derfor bør det undersøkes nærmere hvordan prioriteringene av statlige midler gjennom statsbudsjettet kan koordineres bedre med prioriteringene av bompengemidler innenfor bypakkene. Dette gjelder ikke for Nye Veier, som har en annen finansieringsform.

På bakgrunn av ovennevnte mener vi at det vil være behov for å gjøre en konkret vurdering for hvert enkelt veiprosjekt innenfor byområdene, for å avgjøre om det bør legges inn i bypakkene eller ikke. I den forbindelse bør det også vurderes andre relevante tiltak, i tråd med utredningsinstruksjonen. Noen av de sentrale spørsmålene som må besvares i denne utredningen er hvordan mål- og interessekonflikter knyttet til utbyggingen av strekningsvise veiprosjekter og bypakker håndteres, herunder hvordan mål

om bedre fremkommelighet, trafiksikkerhet, beredskap, omkjøringsmuligheter og utvikling av bo- og arbeidsmarkedsområder skal balanseres og prioriteres mot målsetningene for bypakkene, inkludert nullvekstmålet. Videre vil det også være viktig å finne en god geografisk avgrensning for hvilke deler av veistrekninger innenfor byområdene som vil være hensiktsmessig å finansiere gjennom bypakkene.

3 Fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren (kap. 2C punkt 13)

Virksomhetene viser til at de skal enes om felles mål, krav og kriterier for fossilfrie anleggsplasser. Vi ber om at dette arbeidet presenteres i oppdateringen av tallgrunnlaget for prioriteringene 3. oktober 2023.

Nedenfor er status på dette området i den enkelte virksomhet omtalt. Videre har vi omtalt prinsipper for eventuelle felles mål, krav og kriterier.

Status for arbeidet i virksomhetene

Kystverket

Kystverkets oppdrag er å gjøre farvannet ved norskekysten sikrere gjennom å utbedre farleder, innseilinger og havner. Dette gjør Kystverket ved å utbedre og bygge ut farleden slik at den tilpasses dagens og forventet behov for årene som kommer med hensyn til bredde og dybde, samt å bygge fundamenter for navigasjonsinstallasjoner. I havner er det ofte mer sammensatte oppgaver hvor det ofte inngår både utdypninger og moloarbeider. Typisk utstyr som brukes i denne sammenheng er mudderapparat med store bakgravere som har en størrelse på mellom 100 – 350 tonn, samt borerigger eller kombinasjonsrigger som både har graveutstyr og boreutstyr. I tillegg er det behov for lektere med slepebåter for transport. I de aller fleste prosjekter er det også behov for landarbeider. Dette være seg moloer, deponier for forurensede masser eller utfyllinger for å skape nytt landareal av de mudrete massene. Her benyttes det mer «vanlige» landmaskiner som lastebiler og dumpere samt større gravemaskiner og hjullastere.

Det finnes få muligheter for fossilfrie løsninger for det meste av utstyret som benyttes i Kystverkets utbyggingsprosjekter. Dette gjelder spesielt med tanke på beskaffenheten til de større maskinene som benyttes. Teknologien for drift av batterielektriske gravemaskiner av nødvendig størrelse er ikke utviklet i dag. Utbyggingsprosjektene er også ofte til havs og/eller langt fra tilstrekkelig infrastruktur for elektrisk kraft. Dette kan også tenkes være en stor utfordring ved eventuell konvertering til fremtidige elektriske maskiner. Mange steder vil et utbyggingsprosjekter også kunne komme i direkte konkurranse med energibehovet til stedlig industri og næring som i dag opererer på et marginalt strømnnett. Et konkret eksempel på dette er utbyggingsprosjektet «Husøy fiskerihavn – utdyping».

Infrastruktur for påfylling av fossilfrie drivstoffer mangler i dag langs norskekysten, av flere årsaker. Dette gir følger for valg innen hvilke satsinger som bør gjøres innenfor utviklingen av den maritime anleggssektoren mot utslippsfrie løsninger. Dette vil gjelde for satsinger for teknologiutvikling innen utslippsreducerende, fossilfrie og utslippsfrie løsninger. Maskiner brukt til utdypning i Kystverkets prosjekter har også lang levetid, og det er få byggherrer som driver utdypningsprosjekter i Norge. Kostnadene for modernisering vil derfor i stor grad tilfalle Kystverkets prosjekter. Kostnadsvurderingen av Kystverkets portefølje må inkludere kostnader for miljøkrav, herunder vurdering av kostnader for modernisering av aktuell maskinpark.

Felles mål, krav og kriterier for samferdselssektoren vil kunne være gunstig for hele samferdsels- og transportsektoren. Det vil kunne samle innsatsen mot fossilfrie løsninger og gi bedre effekt gjennom synergier og en samlet retning for utviklingen. Kystverket vil trolig bedre kunne dra nytte av utviklingen som er skjedd innen drift av landbaserte anlegg, og samtidig bidra til å styrke denne gjennom sine anskaffelser. Samtidig vil Kystverkets innfrielse av målene innledningsvis trolig ligge bak de andre

virksomhetene i de kommende årene, da nødvendig utvikling innen marine alternative fossilfrie drivstoffer ikke er kommet langt nok. Det vil likevel være nødvendig å prioritere midler for utviklingstiltak der det oppnås størst effekt for minst mulig bruk av offentlige midler.

Veisektoren (Nye Veier og Statens vegvesen)

Fossilfrie og utslippsfrie løsninger på anleggsplasser innebærer i dag ofte en merkostnad. Selv om man kan komme langt med god planlegging, effektivisering, energisparing, teknologiutvikling som reduserer behovet for maskinbruk o.l., vil det alltid gjenstå en del maskinarbeid på anleggsplasser i transportsektoren som man ikke kan unngå. Fossilfrie og utslippsfrie løsninger vil i slike tilfeller ofte innebære merkostnader sammenlignet med bruk av tradisjonelle maskiner og drivstoff.

Utviklingen i markedet har skutt fart de siste årene. Det finnes nå elektriske maskiner tilgjengelig i mange maskinkategorier, og løsninger for hydrogenbasert drift er på gang i flere segmenter. Flere elektriske modeller er også i serieproduksjon og såkalt «serieombygging». I tillegg til nullutslippsmaskiner er biodrivstoff og biogass velprøvde og velkjente teknologier, som kan få ned utslippene fra anleggssektoren.

Selv om utviklingen har skutt fart de siste årene, er det fremdeles betydelige merkostnader forbundet med f.eks. elektriske anleggsmaskiner. Maskinene er ofte dyrere å anskaffe enn fossile maskiner, og selv om drivstoffkostnadene ved slike maskiner normalt er lavere enn ved fossil drift, vil mange utslippsfrie maskiner totalt over levetiden likevel koste mer enn tradisjonelle maskiner. Det kan også være utfordringer med energilogistikken på anleggsplasser i transportsektoren. Altså at elektriske maskiner kan lades raskt nok og til rett tid. Det har de siste årene derfor også være en betydelig utvikling av løsninger for energilogistikk, blant annet ved hjelp av mobile «ladecontainere».

Markedet melder at større trygghet og forutsigbarhet om etterspørselen av nullutslippsmaskiner vil gjøre det enklere å investere i både utvikling av og investering i slike maskiner. Mange peker på felles mål og krav fra offentlige innkjøpere som et viktig bidrag til å generere denne etterspørselen.

I tillegg er det bred politisk enighet om å trappe opp CO₂-avgiften i årene som kommer. Dette er ventet å resultere i vesentlig økte drivstoffkostnader dersom anleggsplassene fortsetter å driftes hovedsakelig med fossile drivstoffer de neste årene. Transportvirksomhetene og bransjen for øvrig har altså en langsiktig økonomisk interesse av å fase ut fossile drivstoffer, og erstatte disse med elektrisitet og andre nullutslippsløsninger.

Nye Veier har siden oppstarten utfordret samferdselssektoren på en rekke tema. Selskapet var tidlig ute med totalentrepriser som kontraktsform, og tidlig involvering av entreprenørene. Selskapet har fått god uttelling i den nye tilskuddsordningen for pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser. Selskapet har god erfaring med å stille *funksjonskrav* i kontrakter. Med slike krav spesifiserer ikke Nye Veier nøyaktig hvilke løsninger som skal benyttes for å løse en oppgave, men overlater fleksibilitet til leverandørene til å løse oppgavene på mest mulig kostnadseffektiv måte. På klimafeltet har selskapet lenge stilt krav til en prosentvis utslippsreduksjon fra et angitt klimagassbudsjett. Med denne modellen er det opp til tilbyder å identifisere hvilke klimatiltak som skal gjennomføres i det enkelte prosjekt. Leverandørene som klarer å levere angitt utslippsreduksjon til en effektiv pris, vil ha attraktive tilbud. I tillegg har selskapet en *forhandlingsfase* i sin anskaffelsesmodell. I forhandlingsfasen kan tilbydere tilby *ytterligere* utslippsreduksjon, og dermed score poeng i evalueringen på den måten.

Statens vegvesen har stilt klimakrav til anleggsvirksomheten i flere år. Fra og med 2020 har krav til klimabudsjett og regnskap vært obligatorisk for alle prosjekter over 50 mill. kr. Klimagassbudsjettene er i seg selv en driver for reduserte utslipp, og budsjettene legges til grunn ved verdsetting av reduserte utslipp. I alle totalentrepriser over 50 mill. kr lyst ut etter 2020 legger etaten til rette for å gi bonus for lave klimagassutslipp fra drivstoff, arealbruk og materialer. I utførelsesentrepriser gjelder bonusen kun materialer. Krav og bonus er i mindre utstrekning utprøvd for utslippsfritt anleggsutstyr, men til nå har

merkostnadene for klimagasskutt vært så høye for maskiner at kutt i disse utslippene i liten grad har vært utløst. Verken gjennom bruk av tildelingskriterier eller bonuser.

Tilskuddsordningen til nullutslippsanleggsplasser, som kom i regjeringens handlingsplan for fossilfri/utslippsfri anleggsplass i transportsektoren, har for alvor satt utslippsfrie anleggsplasser på dagsorden. I fem-seks kontrakter stilles det nå omfattende krav til bruk av nullutslippsmaskiner. Statens vegvesen vurderer at virkemiddelbruken må styrkes betydelig om vi skal nå målet om 55 pst. kutt innen 2030, og det må fokuseres på direkte utslipp. Statens vegvesen utarbeider nå en handlingsplan rettet mot å redusere de direkte klimagassutslippene fra anleggsmaskiner og lastebiler til massetransport med 55 pst. innen 2030.

Bane NOR

Gjennom tilskuddsordningen til Samferdselsdepartementet som skal tilrettelegge for utslippsfrie anleggsplasser i transportsektoren ble Bane NOR i vår bevilget 1,8 mill.kr til å gjennomføre en pilot med mål om å etablere et kunnskapsunderlag for etablering av «beste praksis» for kontraktskrav og -evaluering for å fremme utslippsfrie anleggsplasser i transportvirksomhetene. Tilskuddsordningen som ble startet opp i fjor tildeler midler til prosjekter som utvikler kunnskaps- og/eller teknologiutvikling som kan forventes å bidra til varige reduksjoner i direkte klimagassutslipp på, eller i direkte tilknytning til, anleggsplasser i transportsektoren.

Hensikten med piloten er å forberede et grunnlag for at transportetatene skal kunne samkjøre kontraktskrav som legges til grunn i anskaffelse av utbyggingsprosjekter for vei og bane. En slik samordning forventes å gi større forutsigbarhet for leverandørmarkedet, med bedre samfunnsøkonomisk netto nytte for involverte aktører, og på sikt gevinst i form av økt andel utslippsfrie anleggsplasser. Transportvirksomhetene kan dermed i større grad både stimulere til utvikling og etterspørsel av utslippsfrie maskiner, men også logistikkoptimalisering og effektivisering av anleggsplassen. Dette betyr også at virksomhetene kan samkjøre utviklingen av beste praksis for å angi prestasjonskrav kombinert med insentiver, praksis for evaluering og oppfølging. Dermed vil samlet risiko reduseres. Piloten vil gjennomføres i løpet av 2023 og 2024 som et kunnskapsprogram på tvers av transportvirksomhetene Bane NOR, Nye Veier og Statens vegvesen.

Avinor

Vi viser til omtalen av merkostnader ved utslippsfrie anleggsplasser (tilleggsoppdrag).

Prinsipper for å sette mål og krav til nullutslippsfrie anleggsplasser

Transportvirksomhetene er positive til en dialog om muligheten til å innføre felles mål for innfasing av utslippsfri teknologi på anleggsplassene i transportsektoren. Dette vil kunne gi større forutsigbarhet for markedet, og dermed større innovasjons- og investeringsvilje hos leverandørene.

Når det gjelder eventuelle felles krav til nullutslipp mener Nye Veier at det er viktig å bevare fleksibilitet for transportvirksomhetene til å definere egne spesifikke virkemidler i kontraktene. I den grad formuleringer skal samkjøres, mener Nye Veier det er viktig å gjøre kravene funksjonsbaserte, slik at markedet kan identifisere de mest kostnadseffektive løsningene i det enkelte prosjekt. Statens vegvesen mener at kverav kan være hensiktsmessig for enkelte prosjekter, mens tildelingskriterier vil være mest hensiktsmessig i andre. For Bane NOR er det for tidlig å vurdere eventuelle felles krav, da selskapet har for lite erfaring ned nullutslipp i anleggssektoren. Eventuelle felles krav må innføres gradvis og gi forutsigbarhet for bransjen.

I de varslede endringene i anskaffelsesforskriften som trer i kraft 1. januar 2024 er det lagt opp til en hovedregel om 30 prosent *vekting* av klima/miljø. Samtidig åpnes det også for å stille *krav* dersom dette gir høyere måloppnåelse på klima/miljø. Endringene i forskriften vil påvirke alle offentlige anskaffere, og

Nye Veier foreslår også videre dialog med de andre transportvirksomhetene om dette, slik at den nye forskriften bidrar til å utløse store og kostnadseffektive klima- og miljøeffekter.

Veisektoren

Nye Veier mener at det er viktig å bevare fleksibilitet for transportvirksomhetene til å definere egne spesifikke virkemidler i kontraktene. Hovedgrunnen til dette er at markedet er i kontinuerlig utvikling, og det vil være viktig å bevare et visst handlingsrom til å teste nye og innovative kontraktvirkemidler også i fremtiden. Nye Veier oppfatter at det viktigste for markedet er større *trygghet* rundt fremtidig etter-spørsel av utslippsfrie løsninger, mer enn at formuleringene i kontraktsmalene er identiske. Når det er sagt er Nye Veier positivt til videre dialog om både mål og krav. Selskapet mener denne dialogen også burde omfatte *indikatorer* og *dokumentasjon*. Dersom transportvirksomhetene, og bransjen for øvrig, blir enige om gode, funksjonsbaserte indikatorer som enkelt og effektivt kan dokumenteres, har man lagt et godt grunnlag for å fase inn utslippsfrie løsninger ved hjelp av en rekke mulige kontraktvirkemidler de neste årene. Disse virkemidlene burde også sees i sammenheng med annen politikk på området, slik at overgangen til utslippsfrie anleggsplasser i transportsektoren kan foregå så effektivt som mulig på samfunnsnivå.

Nye Veier er positiv til dialog om felles mål om innfasing av nullutslippsteknologi på norske anleggsplasser. Samtidig er det viktig å se hele statens virkemiddelapparat i sammenheng, slik at denne innfasingen skjer på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Offentlige anskaffelser er bare ett av mange mulige virkemidler som kan benyttes for å øke overgangen til nullutslippsløsninger. Som nevnt anbefaler selskapet også at man i første omgang ikke innfører helt standardiserte og ufravikelige fellesformuleringer i transportvirksomhetenes anskaffelser. Flexibilitet gir rom for innovasjon og effektiv ressursbruk, og noe fleksibilitet burde derfor bevares. I den grad formuleringer skal samkjøres, mener Nye Veier det er viktig å gjøre kravene funksjonsbaserte, slik at markedet kan identifisere de mest kostnadseffektive løsningene i det enkelte prosjekt. Gode funksjonskrav vil kreve gode indikatorer for måloppnåelse, og Nye Veier forslår at dette blir et prioritert tema i videre dialog.

Statens vegvesen mener at transportvirksomhetene kan oppnå betydelig reduserte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten gjennom aktivt å benytte virkemidler i sine anskaffelser. I et marked under sterk utvikling er det utfordrende å finne riktige anskaffelsesvirkemidler, og stille krav som pusher markedet. For anlegg som kan ha en byggetid på fem-seks år vil utviklingen av nullutslippsmaskiner ha kommet langt sammenliknet med i dag. Det er samtidig en viss risiko forbundet med å stille offensive krav til nullutslipp. Kontraktskrav som markedet ikke kan oppfylle vil kunne gjøre at kontrakten må lyses ut på nytt. Hvis målet er kutt i utslipp fra maskiner, må virkemidlene være rettet mot å kutte direkteutslippene. Enn så lenge har kutt i de direkte klimagassutslippene en betydelig høyere kostand enn indirekte utslipp, men det er grunn til å tro at kostnadskurven er sterkt fallende om vi får en del anlegg med høy andel utslippsfrie maskiner opp å gå.

Anskaffelsesrelaterte virkemidler som kan benyttes for å fremme klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser er:

- Markedsdialog (dialog med markedet før konkurranser)
- Konkurranser
 - Kvalifikasjonskrav (minstekrav for å delta i konkurranser)
 - Tildelingskriterier (kriterier for å velge beste tilbud)
 - Kravspesifikasjon
- Kontraktskrav
 - Minimumskrav (for alle kontrakter)
 - Prosjektspesifikke krav

Statens vegvesen mener at det kan være hensiktsmessig å inkludere nullutslipp i en markedsdialog forut for utsendelse av konkurransegrunnlag i prosjekter som skal lyses ut med en høy andel nullutslipp. I en brytningstid som den vi er inne i nå er det sannsynligvis betydelig variasjon mellom entreprenørene. I en markedsdialog vil det være spesielt viktig å lytte til løsningen blant dem som ser muligheter. En viktig

forutsetning for markedsdialogen er at krafttilgang (effekt og plassering) for anlegget er rimelig avklart. Dess mindre effekt som er tilgjengelig, desto høyere utgifter vil entreprenøren måtte innkalkulere i form av batteribanker og/eller bruk av hydrogen til strømproduksjon.

Statens vegvesen mener at tildelingskriterier kan benyttes der hvor det er uklart hvilke løsninger som vil være tilgjengelige i markedet. Tildelingskriterier gjør at det vil være mulig for entreprenørene å konkurrere om å levere de beste løsningene, mot å få et fratrekk i konkurransesummen for verdien av tilbudt utslippskutt. Inntil markedet er modent, og alle maskintyper er hyllevarer kan være hensiktsmessig å kombinere bruk av tildelingskriterier og kontraktskrav. Bruk av tildelingskriterier åpner for konkurranse om løsninger og stimulerer til innovasjon, men gir ingen garanti for at vi som byggherre får det vi ønsker hvis pris likevel blir avgjørende for entreprisen. Det må følgelig gjøres nøye avveininger av virkemiddelbruken.

Per 2023 er det mange arbeidsoperasjoner som kan gjøres med nullutslippsmaskiner, og hvor det enkelt kan stilles nullutslippskrav. Mange arbeidsoperasjoner i tunnel er allerede elektrifisert med kabel, men maskiner som laster sprengstein og transporterer steinen ut, skjer fortsatt gjennomgående med konvensjonelle maskiner. Flere stasjonære arbeidsoperasjoner i dagsone kan også utføres av nullutslippsmaskiner, så som knuseverk og lasting på knuseverk og lastebil. I disse tilfellene er krav i konkurransegrunnlag godt egnet. Både hybride frontlastere og gravemaskiner (som laster på kabel) og elektriske dumpere er på full fart inn på markedet. De største lastebilene serieproduseres nå og kan utstyres med semi eller trekke tilhenger. På alle disse områdene vil krav i kontrakt ytterligere akselerere overgangen til elektrisk drift i tunnel. Det å stille krav til et antall eller en andel maskintimer i spesifiserte vektkategorier kan være en løsning for prosjektene i en overgangsfase. Kravene kan også trappes opp i år én, to osv. etter kontraktsinngåelse. En slik tilnærming øker fleksibiliteten ved at entreprenøren gis tid til å anskaffe/leie nullutslippsmaskiner etter at kontrakt er inngått. En lavere prosentdel det første året kan da trappes opp til 100 pst. over prosjektets byggetid.

Det kan være hensiktsmessig å benytte insentivmekanismer i forbindelse med krav som stilles. Trekk knyttet til kontraktkravene bør overstige fordelen av å ikke levere som avtalt. Bonus vurderes der det antas at premiering kan øke andelen utslippsfrie maskiner ytterligere over tid. Det er viktig å evaluere for å kunne videreutvikle kravene. Statens vegvesen legger derfor opp til en årlig revisjon av kravene basert på opparbeidet erfaring, vurdert opp mot teknologisk utvikling og hvilke løsninger som er tilgjengelig i markedet.

Bane NOR

Bane NOR har ikke tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å kunne ta stilling til hvorvidt felles krav er hensiktsmessig. Det blir viktig at de store byggherrene har god dialog med markedet dersom det skal etableres felles mål, krav og kriterier, med tanke på tilgang på ulike maskintyper og kjøretøyer. Dersom det skapes en større etterspørsel på maskiner enn det markedet kan møte på kort sikt vil dette være kostnadsdrivende. Et felles krav- og målbilde bør kommuniseres år i forveien til markedet, for å skape forutsigbarhet for de investeringene som må til. Forutsigbarhet er et tydelig ønske fra leverandørmarkedet.

Biodrivstoff

Biodrivstoff er beskrevet i flere runder i forbindelse med utredningsoppdraget og prioriteringsoppdraget, og av Miljødirektoratet i ulike sammenhenger¹. Biodrivstoffbruk reguleres i dag gjennom et sentralt *omsetningskrav*, og offentlige innkjøpere oppfordres derfor i dag til å fokusere på mål og krav i

¹ F.eks.: [Klimatiltak i Norge mot 2030 - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/tema/klimatiltak-i-norge-mot-2030)

sine anskaffelser rundt innføring av *utslippsfrie*² løsninger. I tillegg er biodrivstoff et klimatiltak med en høy tiltakskostnad, som ikke er ventet å falle vesentlig i løpet av de neste årene. Ifølge Miljødirektoratets analyser av tiltakskostnader for ulike klimatiltak er kostanden per tonn CO₂ allerede lavere for elektriske anleggsmaskiner i flere maskinkategorier enn for biodrivstoff. Det vurderes derfor generelt som mer attraktivt å videreutvikle utslippsfrie løsninger som gir en mer varig omstillingseffekt enn biodrivstoff, og som også generelt fremstår som mer kostnadseffektive klimatiltak enn biodrivstoff. Vi har konsentrert denne teksten rundt felles mål og krav for *utslippsfrie* anleggsplasser.

Oppsummering

Transportvirksomhetene ser viktigheten av å etablere felles mål fossilfrie anleggsplasser. Vi vil imidlertid ikke pr. i dag anbefale felles krav til fossilfrie anleggsplasser, men ønsker en felles dialog om dette temaet fremover, hvor bransjen inviteres med.

Med hilsen

Ingrid Dahl Hovland
Vegdirektør
På vegne av transportvirksomhetene

Kopi til:

Nærings- og fiskeridepartementet
Avinor AS
Bane NOR SF
Jernbanedirektoratet
Kystverket
Nye Veier AS

² Fossilfri anleggsplass: Omfatter både biobaserte drivstoff som biodiesel og bioetanol, og utslippsfrie løsninger som elektrisitet og hydrogen.