

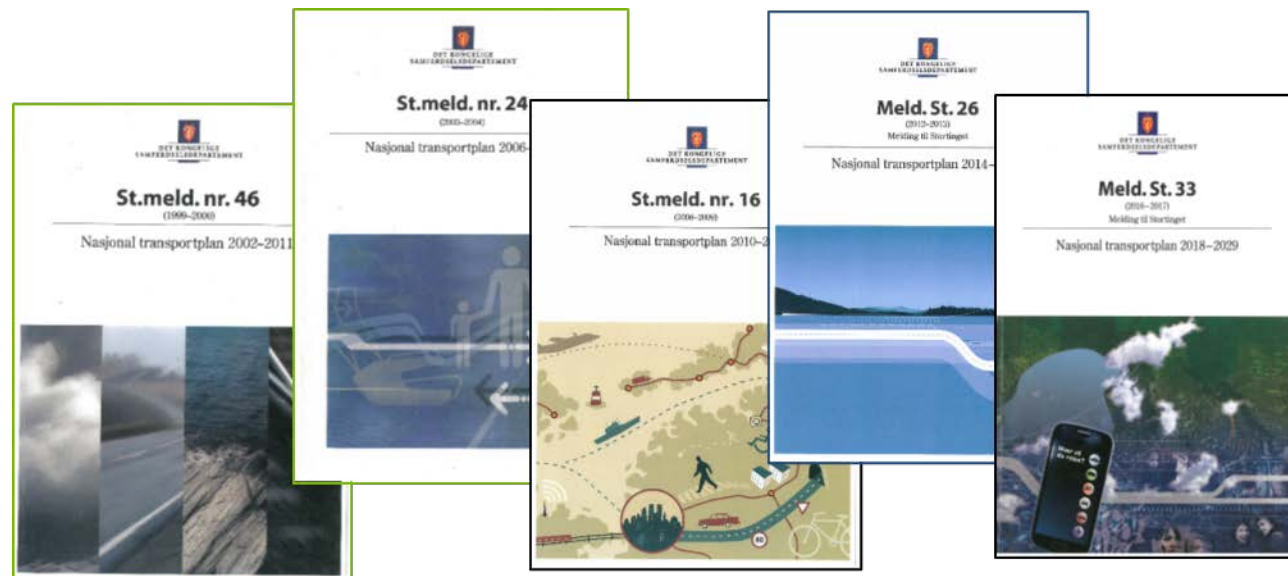


Samferdselsdepartementet

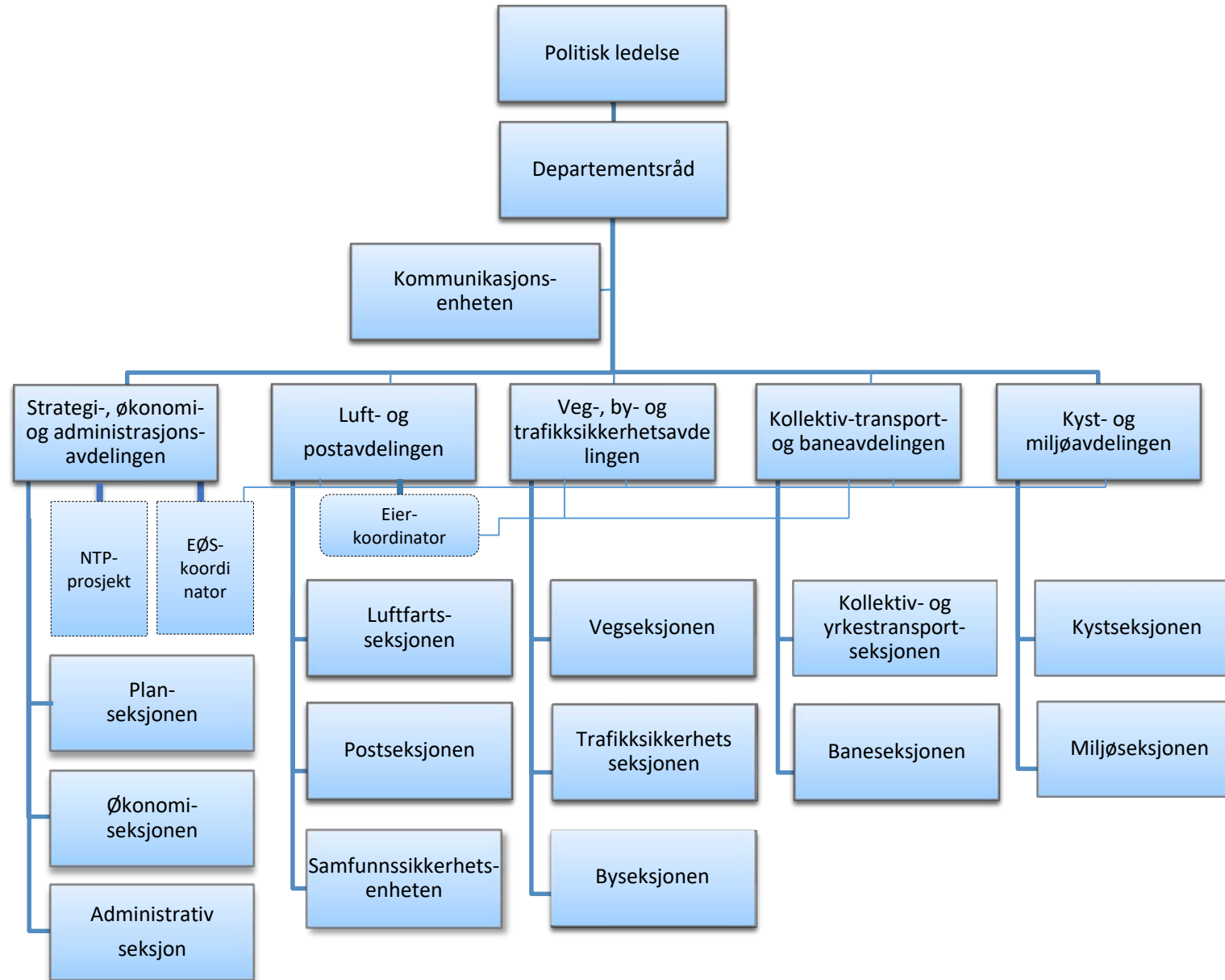
Samferdselssektoren og NTP

Ekspedisjonssjef Tore Raasok

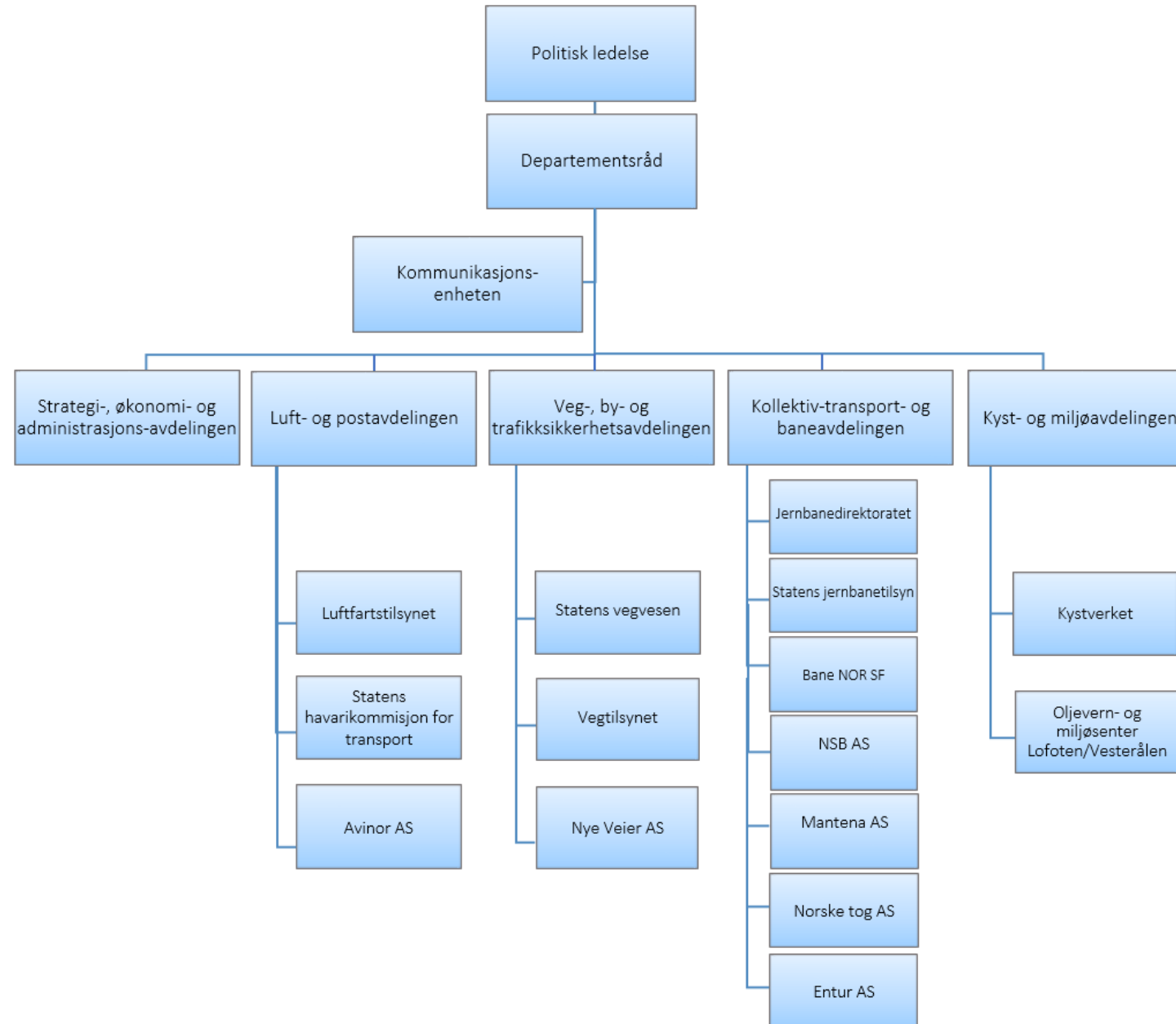
TØI-kurset 2. april 2019



Samferdselsdepartementets organisasjon



Samferdselsdepartementet med underliggende virksomheter



En stor sektor

Oversikt over antall ansatte i virksomhetene i sektoren ved årsskiftet 2018/2019.
Tall for etater og selskap/foretak er rundet av til nærmeste 1.000

Virksomhet	Antall ansatte
Samferdselsdepartementet	164
Etater	8.583
Selskap/foretak	13.564
Sum	22.311



Saldert budsjett 2019

Totalt 73,1 mrd. kr

Tall i milliarder kroner

Herav 64,6 mrd. kr til "NTP-formål"

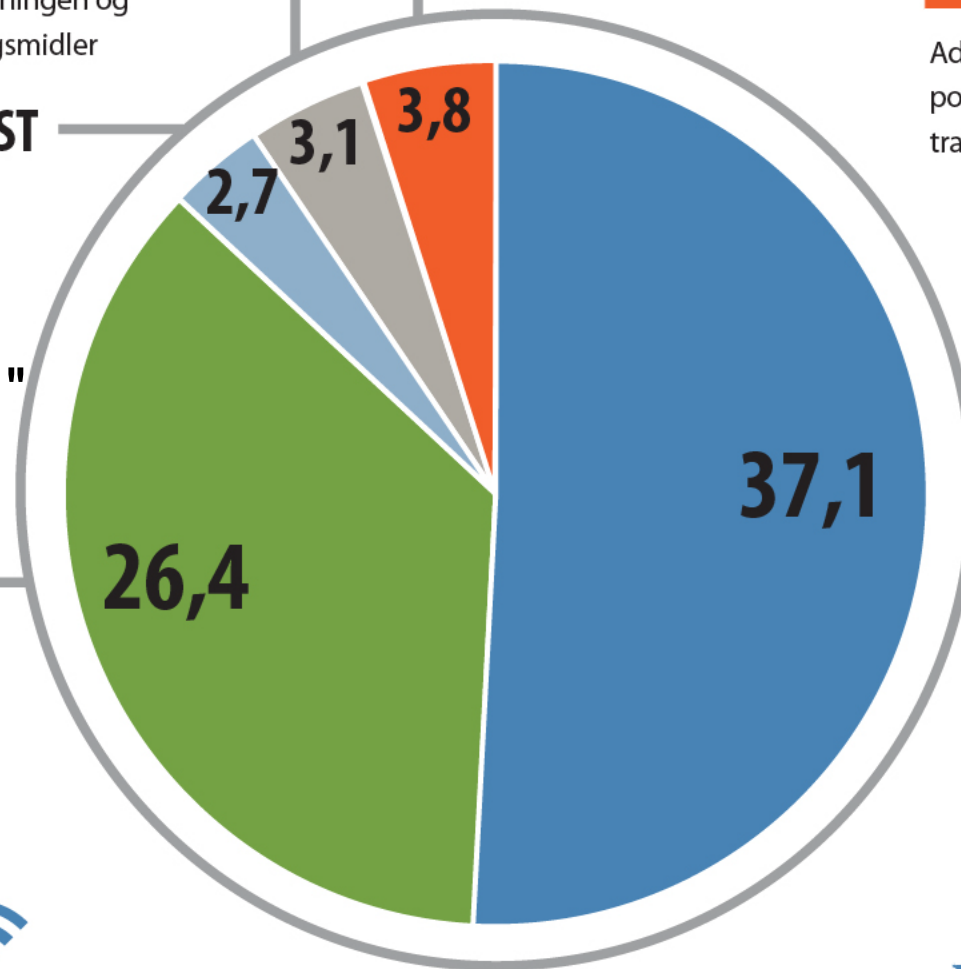
■ STORBYENE

50/50-ordningen og
belønningsmidler

■ KYST

■ ØVRIGE OMRÅDER

Administrasjon mm., luftfartsformål,
post og telekommunikasjoner, særskilte
transporttiltak

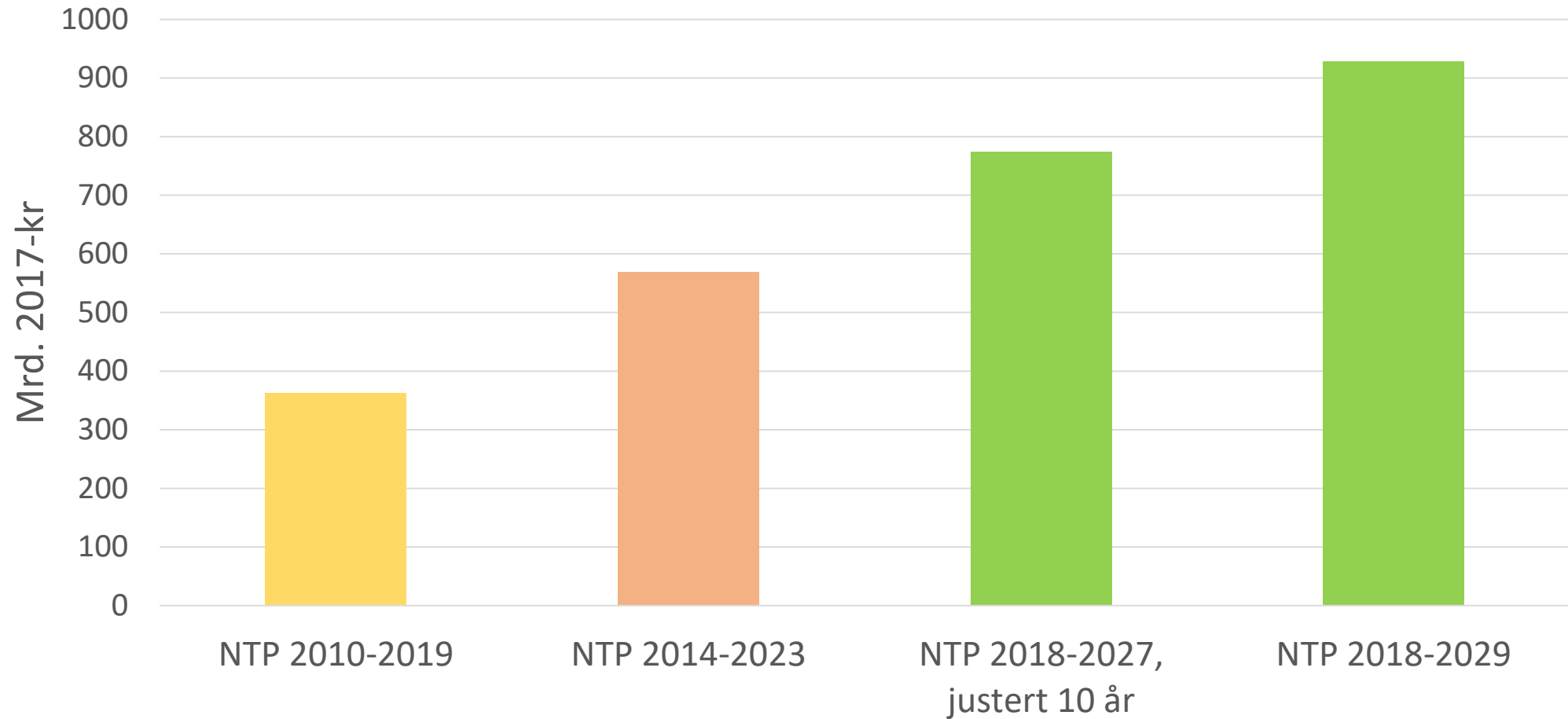


■ JERNBANE

■ VEI



Økonomisk ramme i tre nasjonale transportplaner (NTP)



For sammenlikning oppgis NTP 2018-2029 uten pensjon, dvs. 928,7 mrd. kr i tolvårsperioden.

NTP 2018 – 2029 periodisering og økonomiske rammer

- Økonomiske ramme er på 1 064 mrd. kr (1 billion).
Statlig midler er 933 mrd. kr og bompenger er 131 mrd. kr.
- Planen deles i to seksårsperioder, 2018-2023 og 2024-2029
- Statlige midler i 2018-2023 er 412,4 mrd. kr
- Statlige midler i 2024-2029 er 520,6 mrd. kr



Transportreformen(e)

- Nye Veier AS
- Bompengerreformen
- Ny struktur i jernbanesektoren
- **NTP – ny styringsmodell**



Utbyggingselskap for veg

- Nye Veier AS er i ordinær drift fra 1. januar 2016.
- Oppdrag: planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier i Norge.
- Formål: sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av definerte veistrekninger.
- Finansiering: mottar vederlag etter avtale med SD. Vederlaget bevilges som et tilskudd over statsbudsjettet.



Bompengereform

- Etablering av fem regionale bompengeselskap til erstatning for nærmere 60 lokale selskap. Alle de fem regionale bompengeselskapene er etablerte og i drift.
- Skille rollen som utsteder av bombrikker ut fra bompengeselskapene. Forskriften trådte i kraft 1.1.2019., med overgangsperiode til 30.6.2020.
- Ny rolle- og ansvarsdeling i sektoren.
- Innføring av ny takst- og rabattstruktur. Forskuddsbetaling og store rabatter avskaffes, nå kun etterskuddsbetaling og 20 % rabatt for lette kjøretøy.
- Tilskuddsordningen: over 500 mill. kr brukes årlig til å sette ned takstene.
- Mål: sikre en mest mulig effektiv og brukervennlig bompengeinnkreving, med best mulig kontroll på bompengene.



Ny struktur i jernbanesektoren

- Restrukturering av NSB AS og Jernbaneverket ved opprettelse av nye selskaper/foretak og ved utskillelse og samling av myndighetsoppgaver i nytt direktorat.
- Restruktureringen er gjennomført.
- Hensikt: tilrettelegge for like konkurransevilkår, lave etableringshindre for nye togoperatører og mer effektiv forvaltning av infrastrukturen.
- Gradvis konkurranseutsetting.
- Mål: utvikling av et godt togtilbud for å øke antall reisende.



Ny struktur i jernbanesektoren (forts.)

Nye virksomheter under Samferdselsdepartementet:

- **Jernbanedirektoratet:** Forvaltningsorgan som har til oppgave å være rådgiver for Samferdselsdepartementet i jernbanespørsmål og har ansvar for bestilling av tjenester innen infrastruktur og persontrafikk på jernbane.
- **Norske tog AS:** Statsaksjeselskap som har til oppgave å anskaffe, eie og forvalte persontogmateriell. Selskapet skal sikre lave etableringshindringer og konkurranse på like vilkår mellom togselskapene.
- **Mantena AS:** Statsaksjeselskap som tilbyr vedlikehold av persontog, godstog, togkomponenter, anleggsmaskiner og andre verkstedtjenester i konkurranse med andre aktører.
- **Entur AS:** Statsaksjeselskap som skal levere salgs- og billettløsninger for jernbanen. I tillegg skal Entur levere tjenester som gjør det enkelt å kjøpe sømløse reiser på tvers av alle kollektivtransportselskaper i Norge, både på buss, tog, ferje, t-bane og trikk.
- **Bane NOR SF:** Statsforetak som har samfunnspålagte oppgaver knyttet til planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, samt trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom.

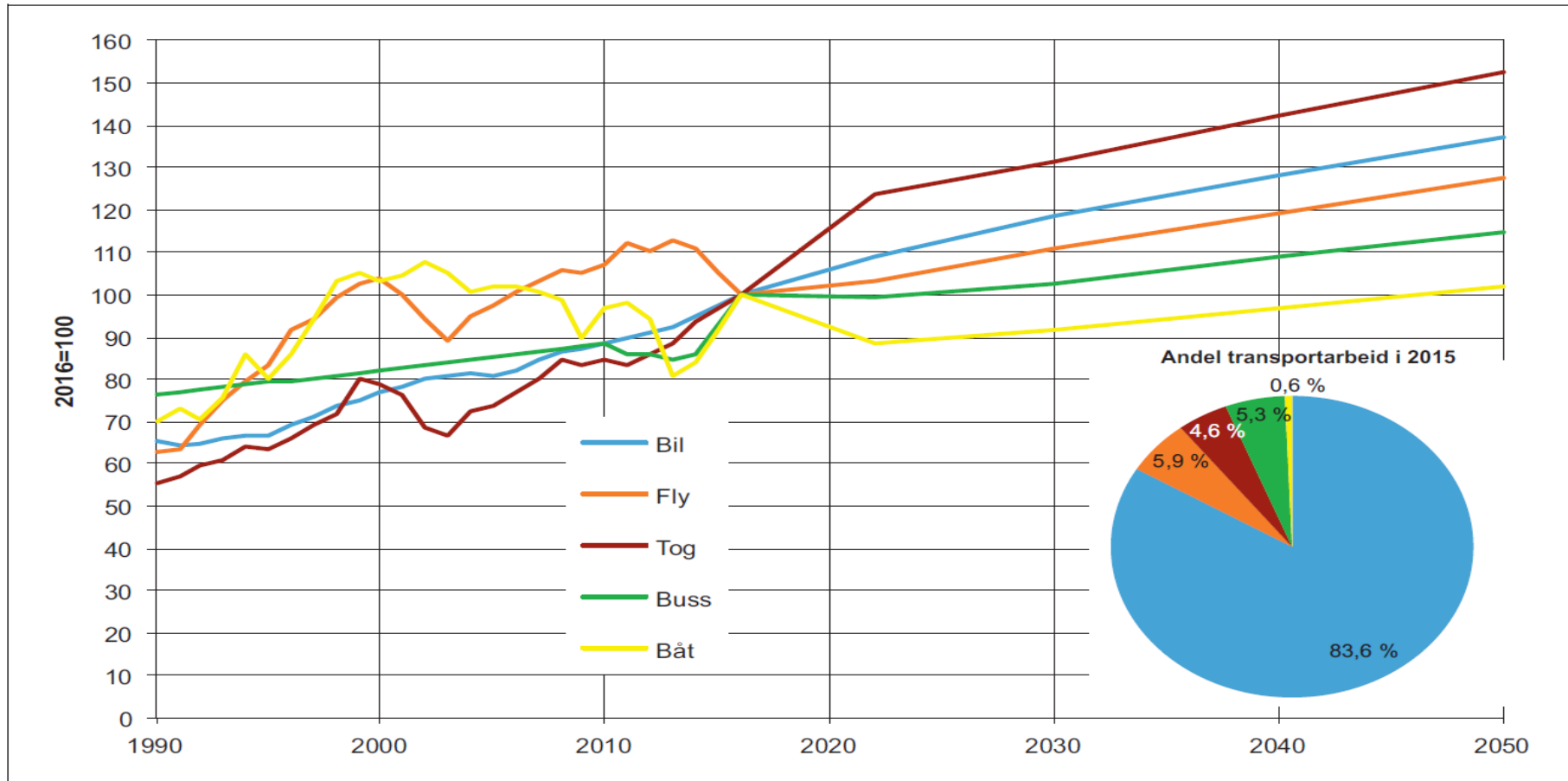


Utviklingstrekk i transportsektoren - forhold som har betydning for ressursbruken i NTP

- Befolkningsøkning – 6 mill. innb. i Norge i 2040, 6,5 mill. i 2060 (iht SSBs hovedalternativ fra 2018).
- Urbanisering – høyest vekst i de største byområdene (Oslos befolkning øker med drøye 20% mot 2040 i SSBs hovedalternativ).
- Trafikkutvikling og etterspørsel etter gods- og persontransport
- Trafikkulykker
- Klimagassutslipp
- **Teknologisk utvikling**



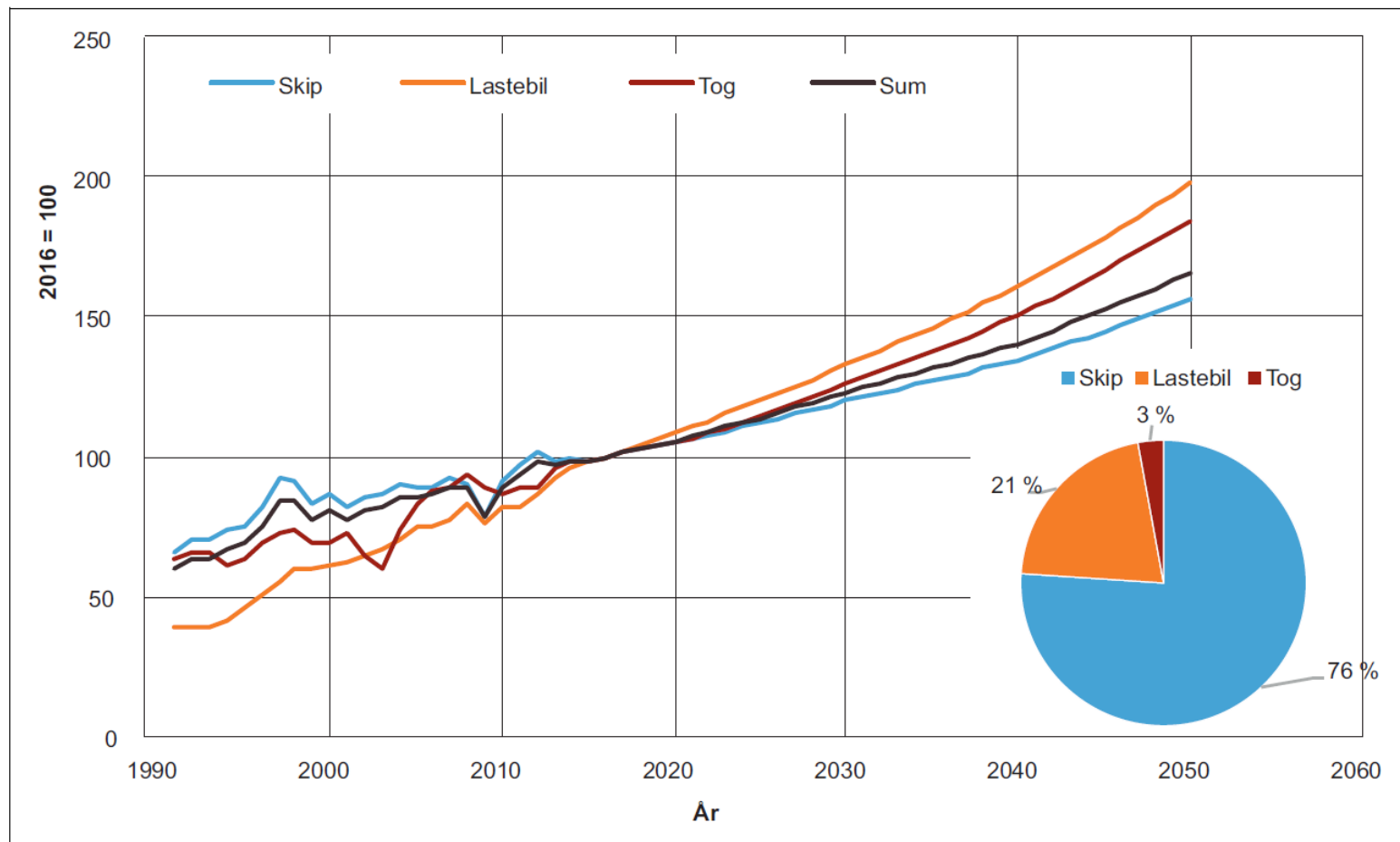
Utvikling i persontransporten



Historisk utvikling i innenlands persontransportarbeid 1990-2015, markedsandeler i 2015 og fremskrivninger 2016-2050. (TØI rapport 1544/2017)



Utvikling i godstransporten

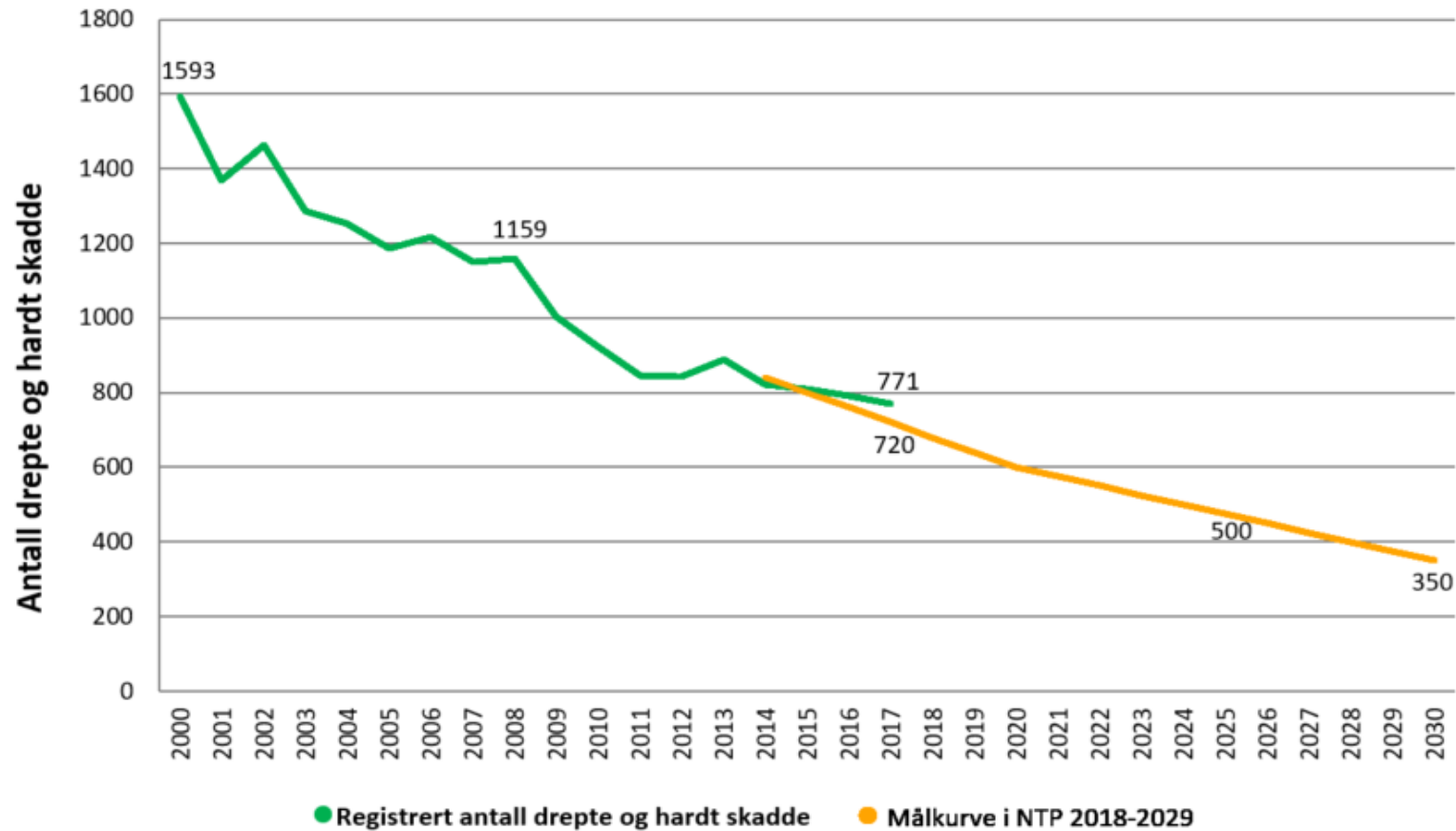


Historisk utvikling i innenlands godstransportarbeid 1991–2015, markedsandeler i 2015 og estimert utvikling 2016–2050. Eksklusive råolje og naturgass. (TØI rapport 1555/2017)



Ulykkesutvikling

Nullvisjon – visjon om null drepte og hardt skadde i transportsektoren

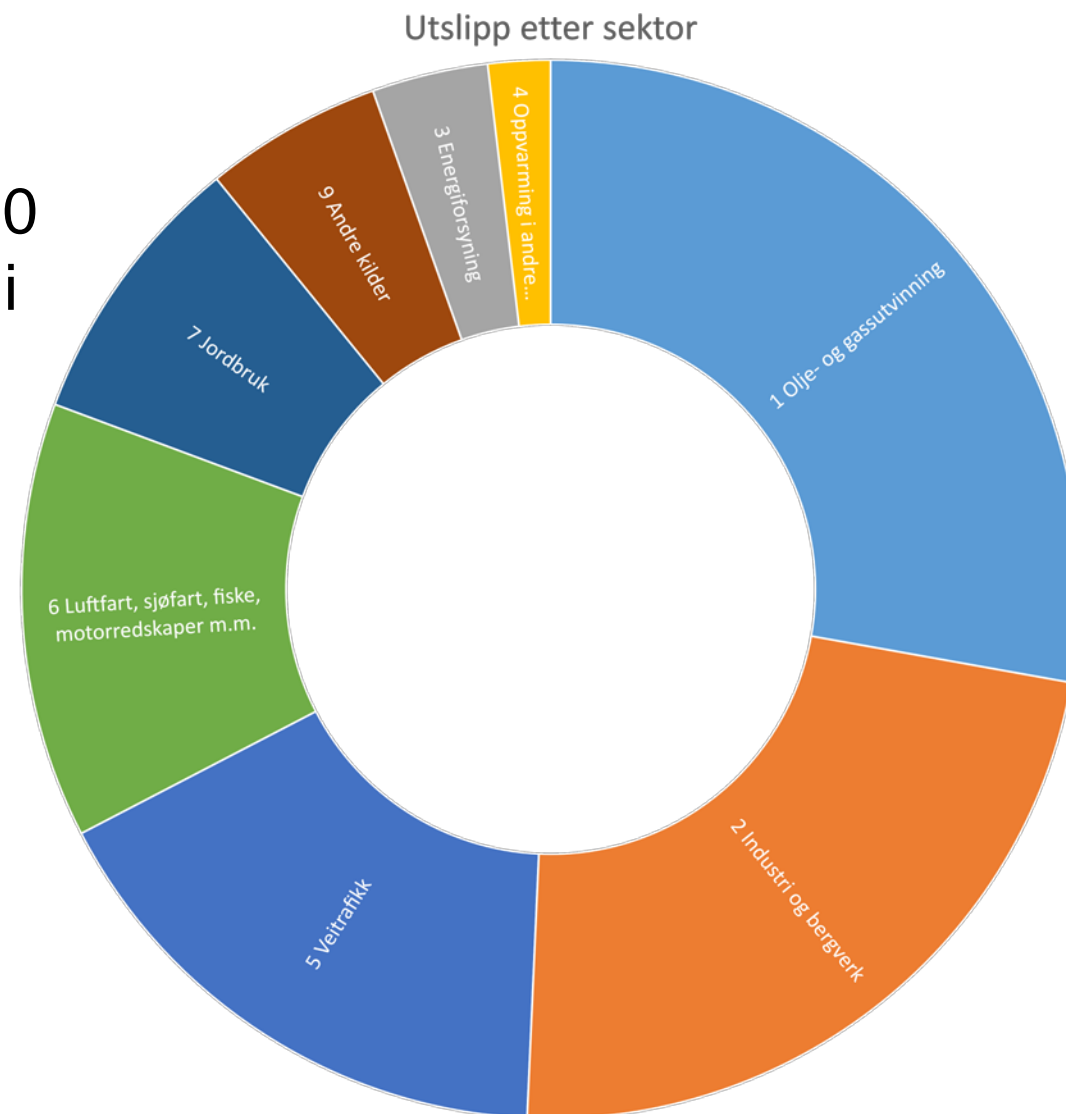


Ulykkesutviklingen for perioden 2000-2017 og målkurve for etappemål i Nasjonal transportplan 2018-2029.



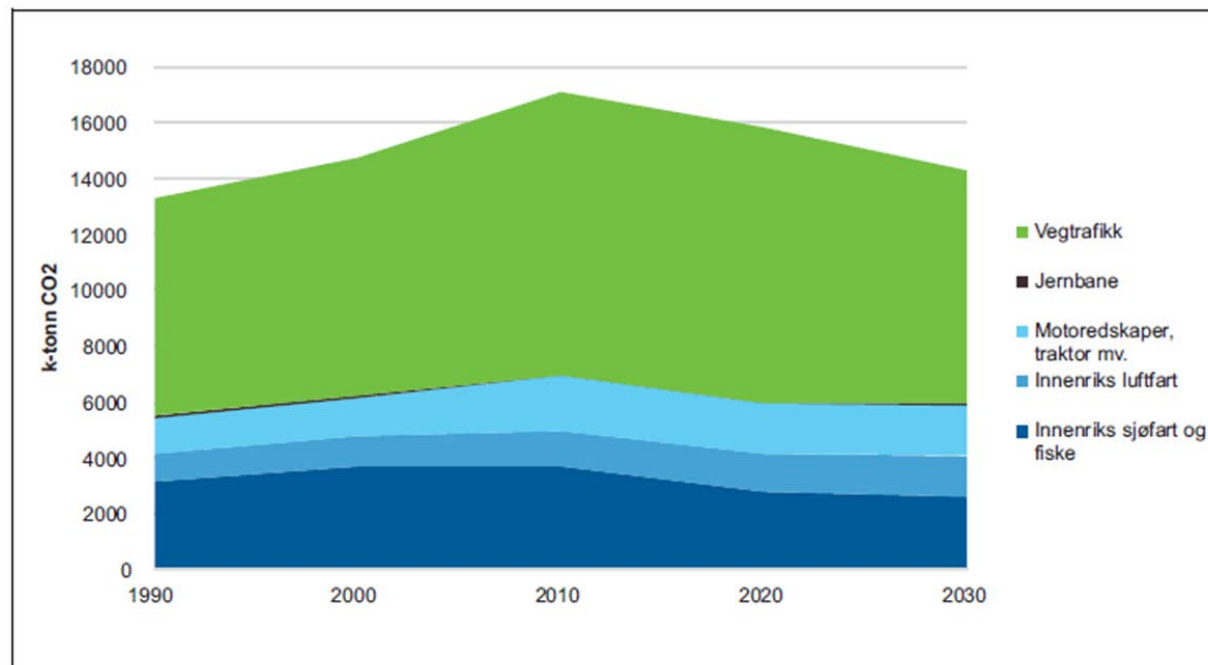
Klimagassutslipp i transportsektoren

- Transportsektoren (inkl. fiske og anleggsmaskiner) står for om lag en tredjedel av klimagassutslippene i Norge.
- Transportsektoren står for 30 % av utslippene av CO₂ i Norge, og om lag 60 pst. av de ikke-kvotepfiktige utslippene i Norge.
- Norge har påtatt seg en betinget forpliktelse om minst 40 pst. reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenlignet med 1990.



Utvikling i klimagassutslipp

- Potensialet for utslippsreduksjoner fra investeringsprosjektene utgjør en liten andel av det samlede potensialet fra klimastrategien i plangrunnlaget.
- Teknologi og drivstoff har størst potensiale for reduksjon
- Overgang til nullutslippsteknologi



Historisk og fremskrevne utslipp fra transportsektoren 1990-2030

Klimapolitiske ambisjoner i NTP

Regjeringen vil sørge for at transportsektoren tar en stor nok andel av utslippskuttene til at vi oppfyller Parisavtalen og Norges klimamål i 2030.

Bl.a.:

- Måltall for nye nullutslippskjøretøy
- Biodrivstoff i luftfart og sjøfart
- Null- og lavutslippsferjer
- Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser innen transportsektoren
- Nullvekstmål: Persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
- Tilrettelegge for at mer gods transporteres på sjø og bane
- Nye ambisjoner i regjeringsplattformen (Granavolden-erklæringen)



Transportsektoren preges av svært rask teknologisk endring

Hovedtrendene:

- elektrifisering
- digitalisering, herunder
 - autonomi/automatisert transport
 - samhandlende intelligente transportsystemer
 - nye forretningsmodeller (delingsmobilitet og sømløse reiser)



Teknologitrendene

Elektrifisering (batterielektrisk og hydrogen):

- privatbiler (Norge ligger langt framme her, offensiv politikk)
- lette varebiler (produktene finnes)
- tungtransport (utviklingen mer usikker, finnes få nullutslippsløsninger i dag, dette vil være en viktig nøkkel for å løse utslippsutfordringene i transportsektoren i Norge)
- sjø (elektrifisering i startfasen, Norge har tatt en ledende rolle her, f.eks. har Norge levert framdriftssystemene til verdens første helektriske ferge (Ampere))
- luftfart (langt igjen, men det skjer en interessant utvikling også her med små elfly som kan dekke visse segmenter i markedet)

Teknologitrendene

Autonomi/automatisert transport:

- jernbane (finnes autonome metroløsninger i dag, lenger igjen til selvkjørende tog i vanlig jernbanetraffic)
- maritim sektor (rask utvikling og Norge har tatt en lederrolle her, Yara Birkeland - norsk autonomt skip)
- vegsektoren (rask utvikling hos kjøretøyprodusentene, prototyper av selvkjørende biler finnes i dag, men et stykke fram til vi kan regne med at størsteparten av kjøretøysparken er selvkjørende)
- luftfarten (svært rask utvikling innen droneselementet. Droner brukes nå til svært mange formål (se bl.a. annet SDs dronestrategi), finnes også utvikling på prototypstadiet innen autonome droner for persontransport (frakte 2-4 personer)

Teknologitrendene

Samhandlende intelligente transportssystemer:

- handler om at de ulike elementene i transportsystemet (biler, kollektivtransport, de kollektivreisende) blir "connected", noe som åpner for kommunikasjon mellom elementene
- denne kommunikasjonen kan brukes til avanserte former for styring av trafikal adferd, noe som bidra til å optimalisere transportflyt og transportmiddelfordeling på tvers av transportformer, f.eks. i byer

Teknologitrendene

Nye forretningsmodeller/delingsmobilitet:

- trend som opptrer i mange ulike varianter: bildeling, sykkeldeling, samkjøring, taxitjenester som Uber, mikromobilitet (f.eks. elektriske sparkesykler), samt utvikling av tjenester basert på sømløse reiser på tvers av ulike transportformer (Mobility as a Service)
- i stedet for å eie transportmidlet ditt leier du det, eller har et abonnement



NTP – vi skal bruke teknologi for å nå transportpolitiske mål og effekter innen framkommelighet, transportsikkerhet og miljø/klima

Teknologistrategien i NTP:

- forsterket og kontinuerlig kunnskapsinnhenting for å se hvordan teknologi kan bidra til å nå de transportpolitiske målene
- undersøke potensialet for nye teknologiske løsninger gjennom bruk av forsøk og piloter
- sikre et robust og oppdatert regelverk som tilrettelegger for bruk av ny teknologi innenfor transportsektoren
- delta aktivt i internasjonalt samarbeid for å sikre at norsk regelverk tilpasses internasjonale standarder og at standarder tar høyde for norske forhold
- sørge til tilrettelagt infrastruktur
- bruke brede virkemidler som avgifter og statlige innkjøp for å fremme teknologisk utvikling



Teknologistrategien følges opp med økonomiske virkemidler i NTP – "Teknologimilliarden"

- **Pilot-T:** Innovasjons- og forskningsstøtte, tilrettelegging for piloter. Ordningen forvaltes av aktører i det eksisterende virkemiddelapparatet for forskning og innovasjon. Startet opp i 2018 og utlysningene gjennom Innovasjon Norge og Forskningsrådet har generert stor interesse. IN-midlene gikk i 2018 til oppstart av tre innovasjonspartnerskap, mens Forskningsrådet nylig har tildelt midler til ni spennende prosjekter som handler om innovative mobilitetsløsninger.
- **"Smartere transport i Norge":** Fylkeskommuner og Oslo kommune inviteres til å delta i en konkurranse for å stimulere til lokal innovasjon og utvikling. Vinnerne deler en pott på 100 mill. kroner. Fem vinnere ble kåret i juni 2018. Prosjektene går over seks år.



- **Hvordan tar vi dette videre i neste NTP; jf. ekspertutvalg?**

NTP – viktig prosess og dokument for sektoren

NTP har flere funksjoner:

- strategidokument – som trekker opp linjene for utviklingen av transportnettet og håndteringen av den ventede transportetterspørselen framover
- langtidsplan - som viser hvordan vi innretter tiltakene i transportsektoren i planperioden på 12 år
- prioriteringsarena for ressursbruk, herunder investeringer og drift- og vedlikeholdstiltak i det nasjonale transportnettet
- styringsdokument – som trekker opp mål og rammer for transportpolitikken og der oppfølgingen skjer i de årlige budsjettene

Utvikling i NTP over tid – svarer den på utfordringene?

- Storbytiltak får en stadig større rolle.
- Større vekt på jernbane og kollektivtransport
- Større fokus på drift, vedlikehold og fornying
- **Større fokus på å utvikle og ta i bruk ny teknologi**
- **Større fokus på effektiv ressursbruk / "mer for penga"**



Ny modell for arbeidet med NTP

Nye regionar,
med nytt ansvar
og nye roller

Mindre
handlingsrom i
norsk økonomi

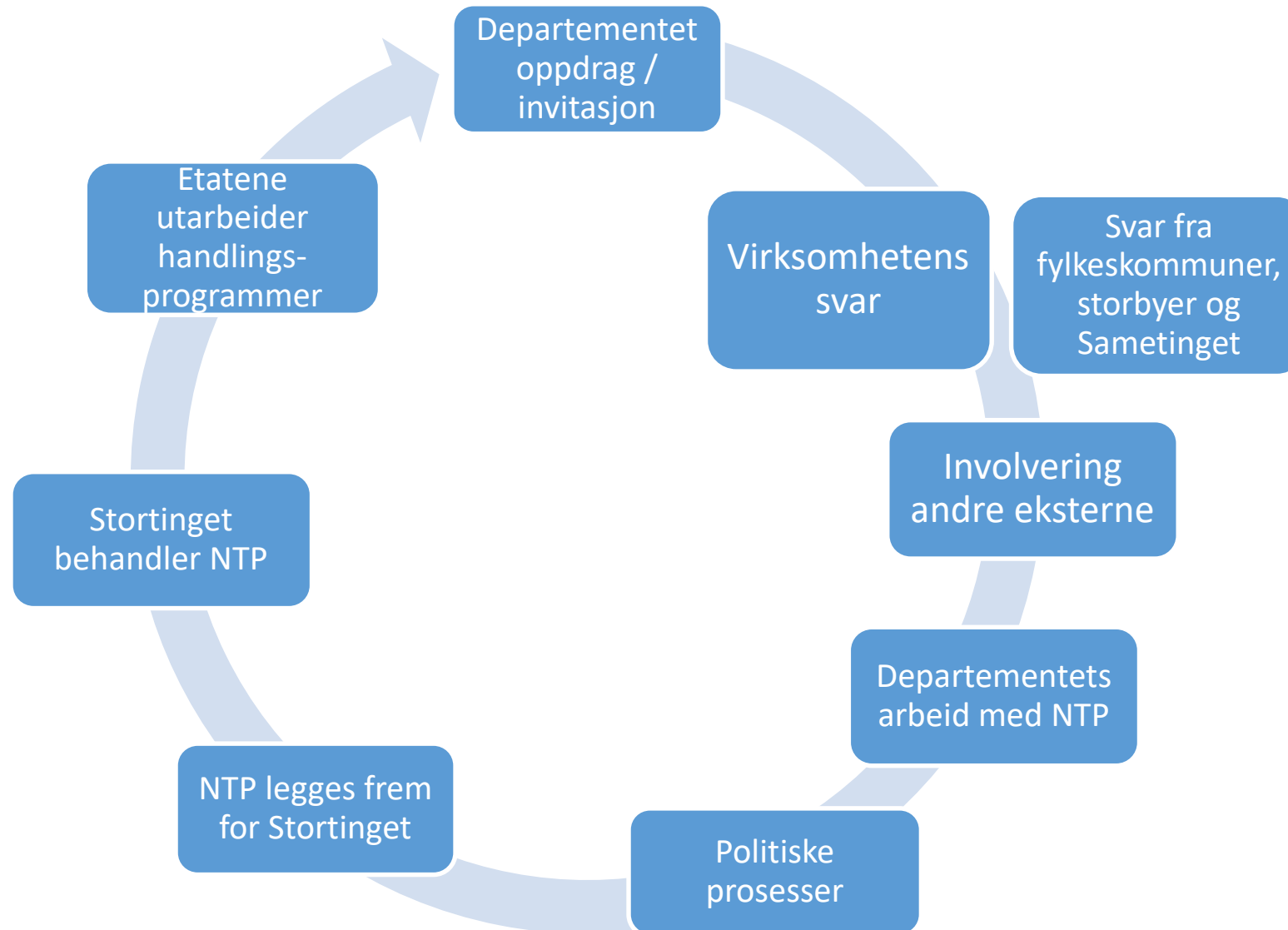
Departementet
med tydelegare
styringsrolle
i NTP-arbeidet

Ein meir
dynamisk
prosess med
våre etatar og
verksemder

Effektivisere
Optimalisere
Prioritere



Ny NTP-prosess / ny styringsmodell



Ny NTP-prosess / ny styringsmodell

Styringsgruppe

Ledet av SD (dep.råd)
Vegvesenet, Avinor,
Jernbanedirektoratet,
Kystverket, Nye Veier

Politisk kontaktgruppe

Ledet av SD (politisk)
Sametinget, KS,
fylkene/storbyområda





Samferdselsdepartementet

Takk for oppmerksomheten

Ekspedisjonssjef Tore Raasok

Drøbak, 2. april 2019

