



Det er ingen selvfølge å være konkurransedyktig i verdens utkant

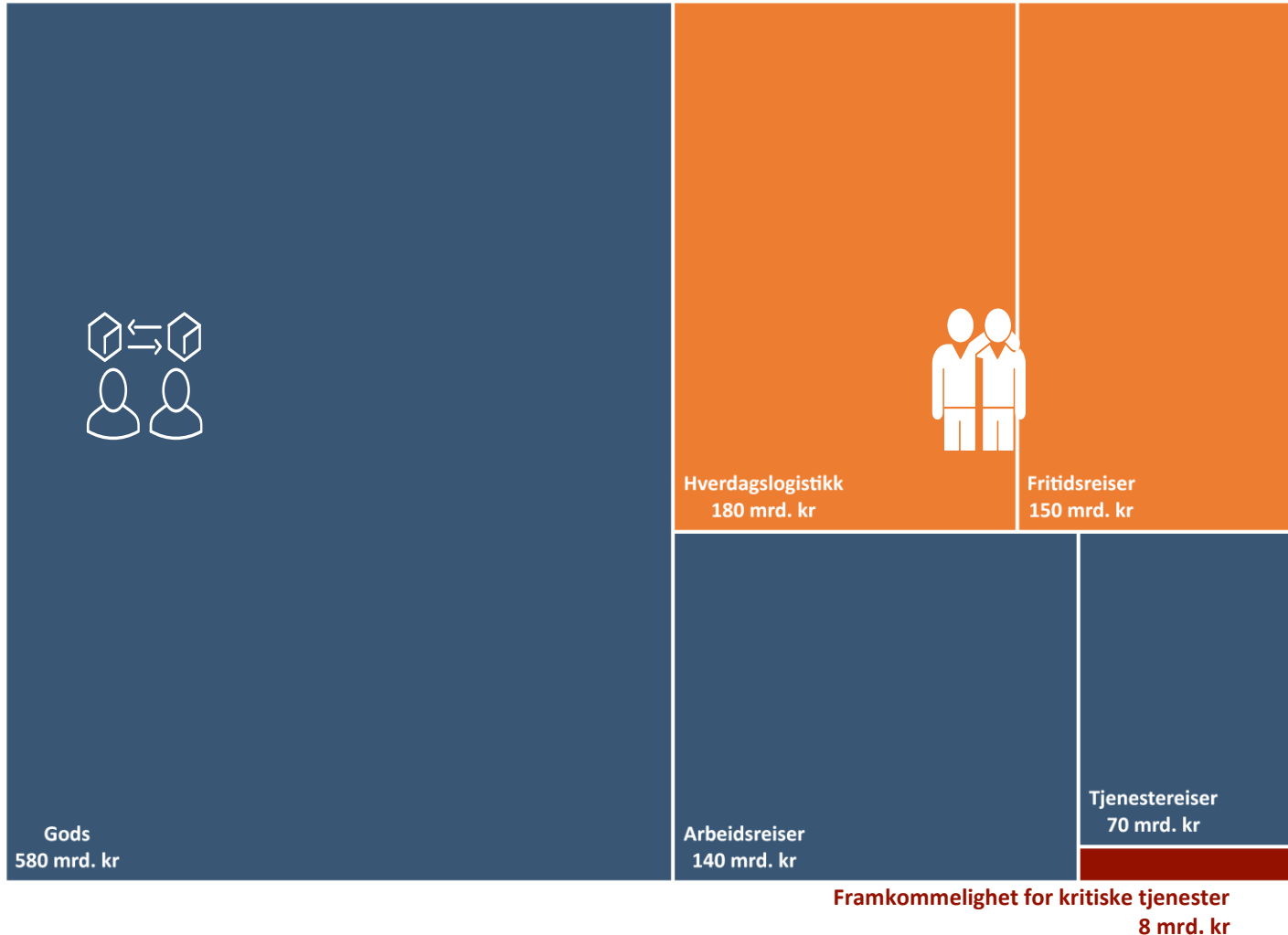
NTP prioriteringsoppdrag

Else-Marie Marskar

Oslo, 19. april 2023

Verdien av veien i 2022 er anslagsvis 1 100 mrd. kroner

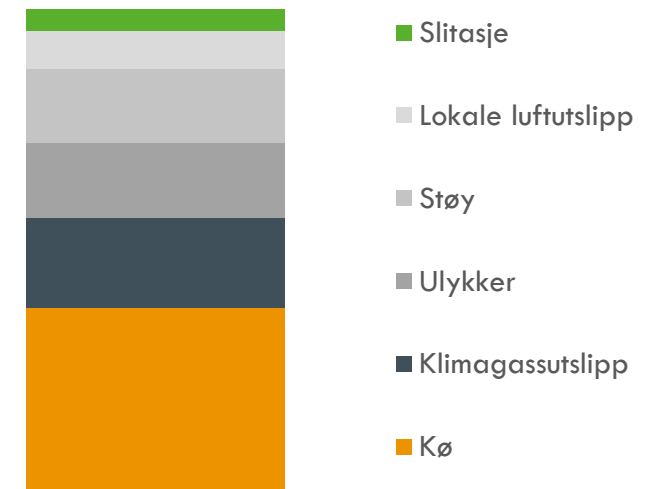
70% av verdien er knyttet til næringsaktivitet og tjenesteyting



Flere verdier lar seg ikke prissette:

- Bidrag til forsyningsikkerhet
- Bidrag til forsvarsevne
- Opplevd trygghet
- Opplevd mobilitetsmulighet

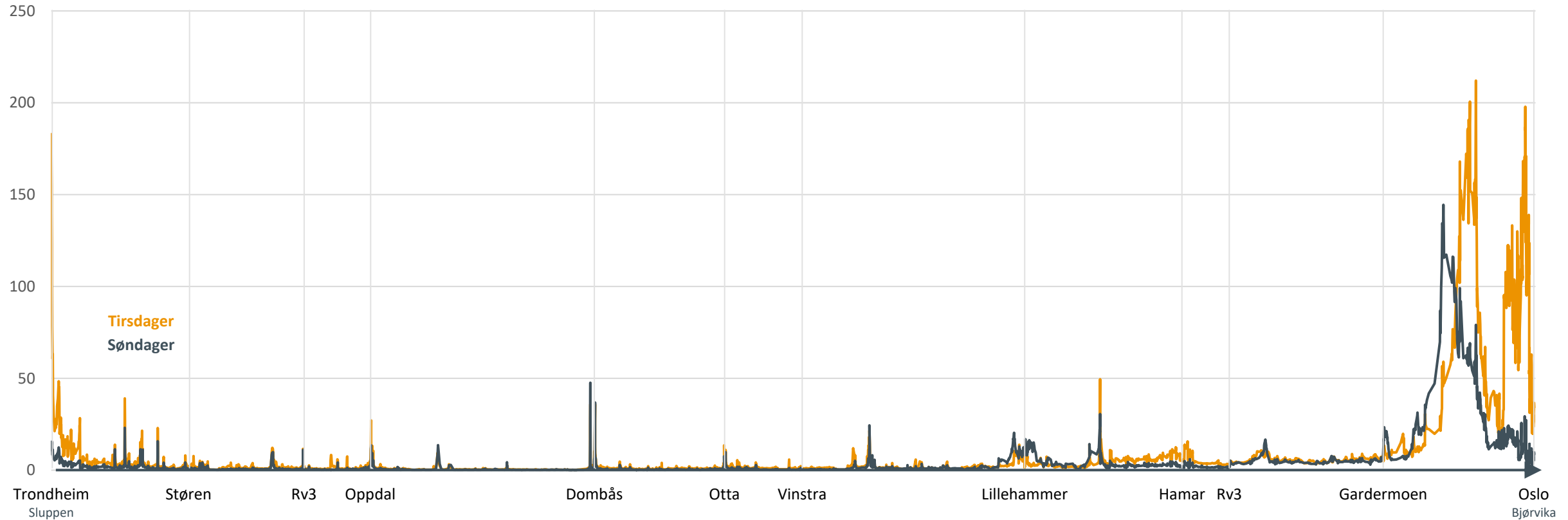
Eksterne kostnader ved bruken av veien i 2022 er ansvagsvis 36 mrd. kr



Med både volum- og reisetidsdata kan vi se *hvor* de store forsinkelsene skjer

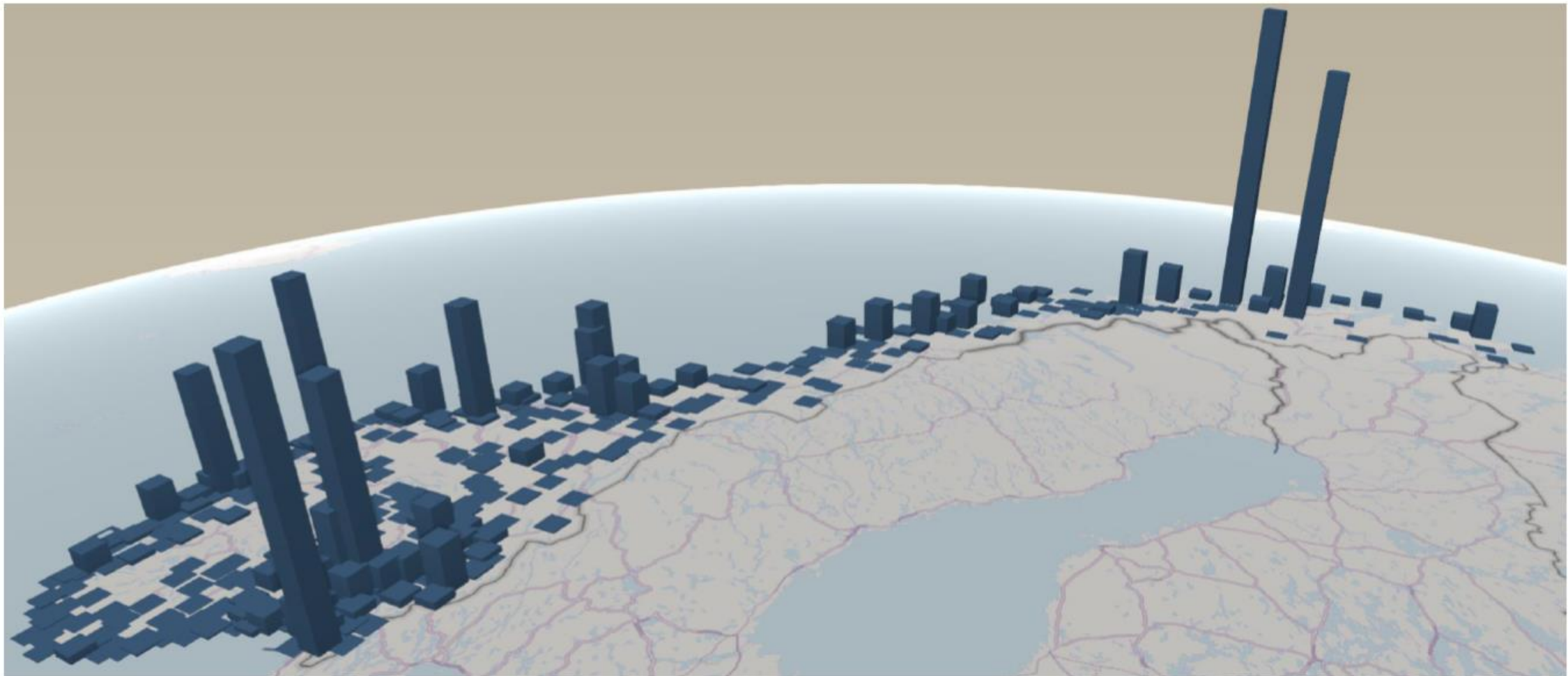
Samlet antall timer i kø for alle kjøretøy per kilometer vei fra Trondheim til Oslo

Gejnomsnittlig dag i 4. kvartal 2022

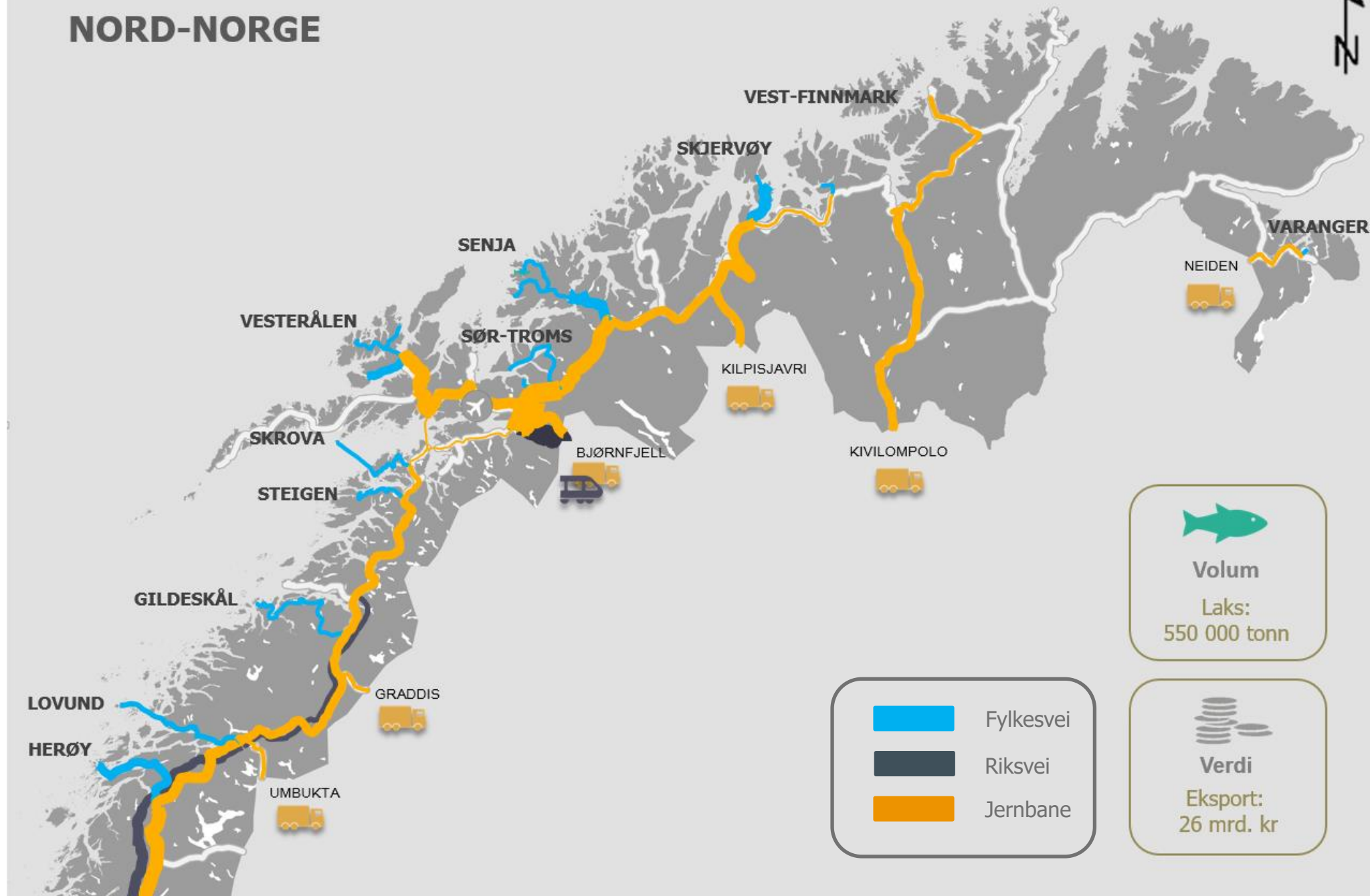


Y-aksen har her den noe mystiske enheten *kjøretøytimer per kilometer*, mens x-aksen angir kilometer. Det betyr at arealet under kurvene er gir den samlede forsinkelsen for alle trafikantene som har kjørt på strekningen, målt i *kjøretøytimer*.

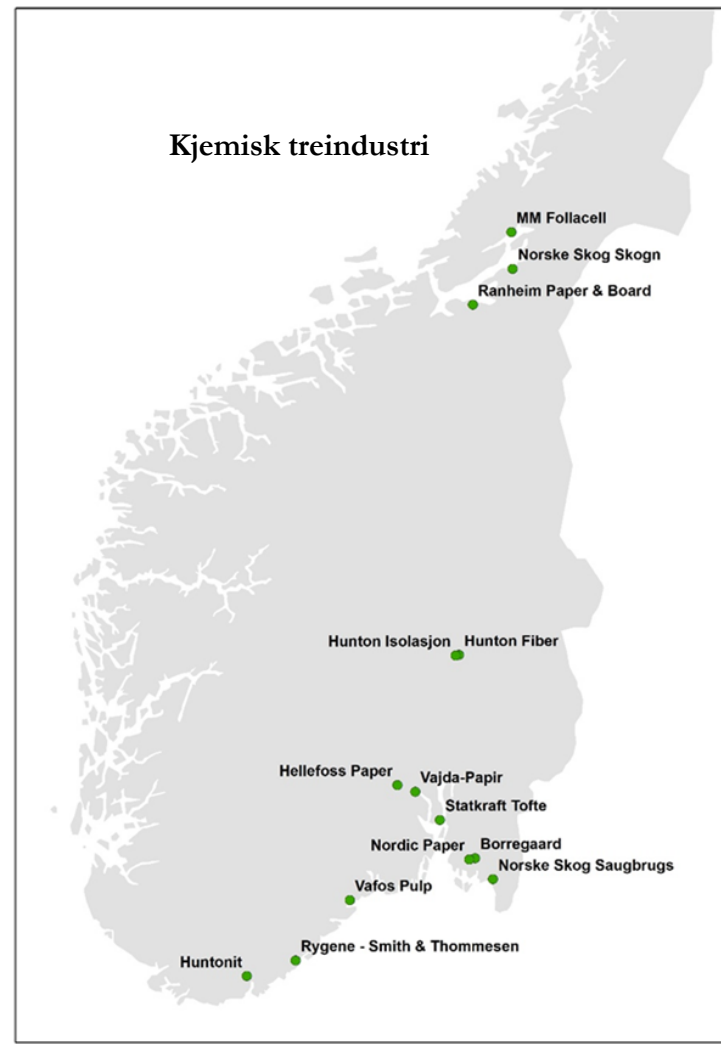
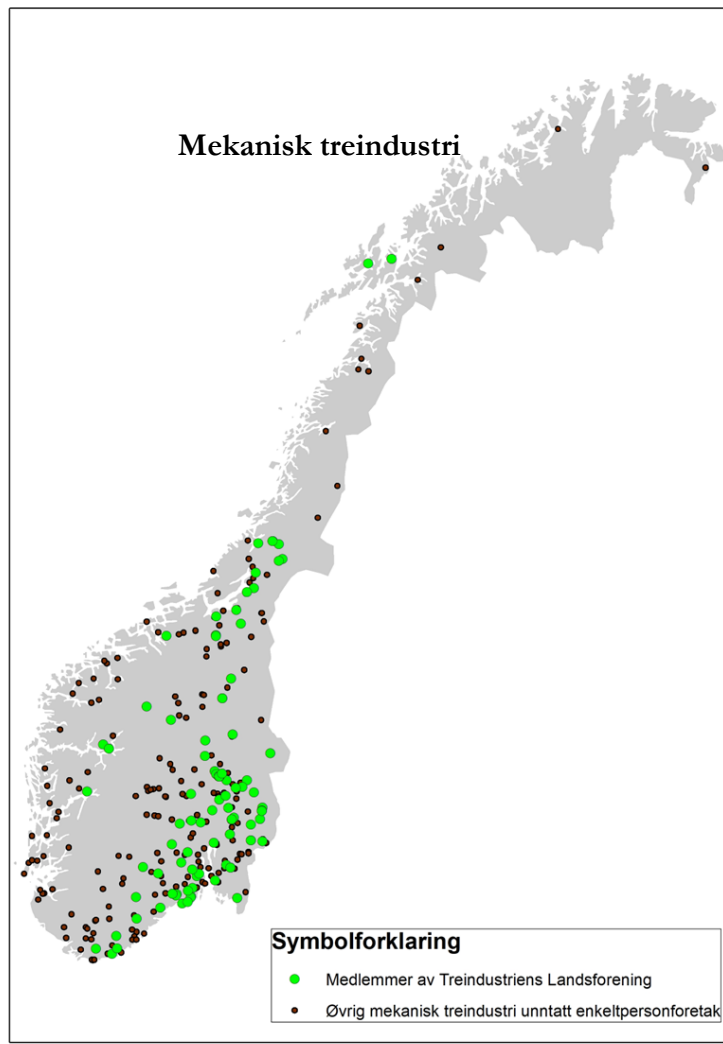
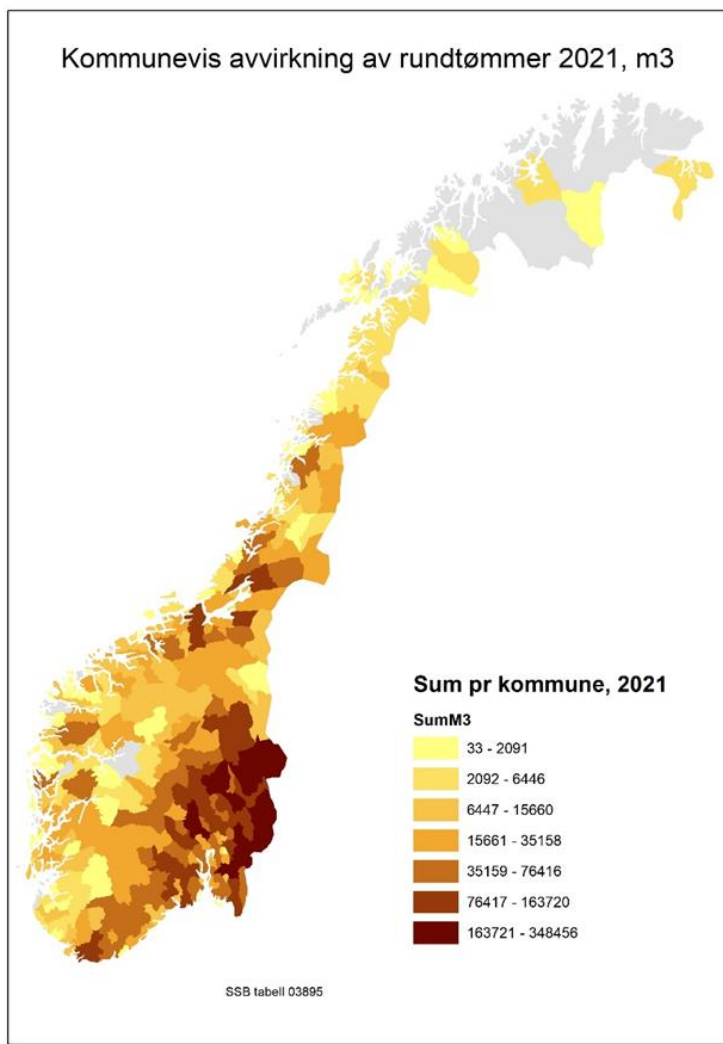
Verdien av eksport kun på vei



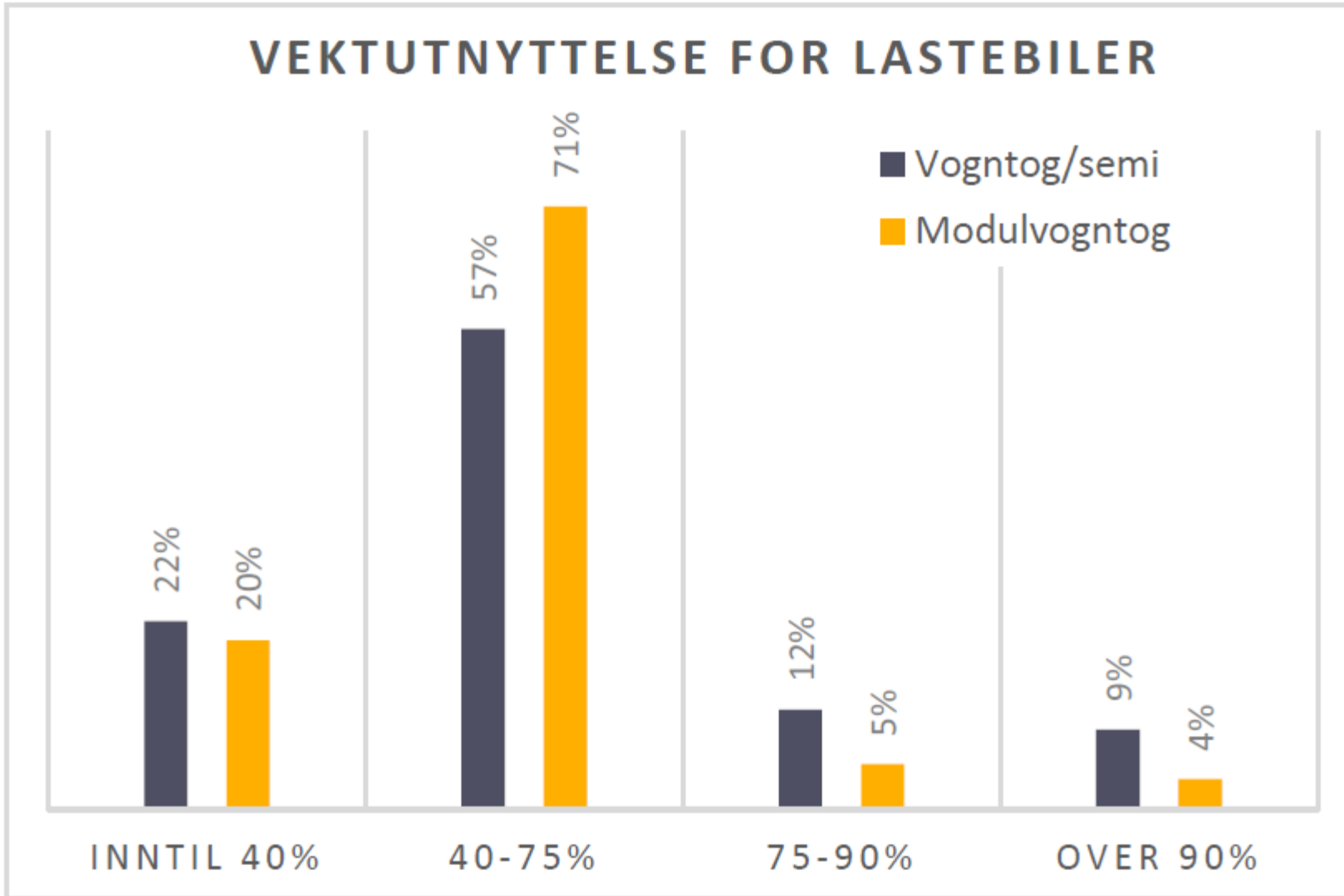
NORD-NORGE



Industristeder basert på videreforedling av skog



Få biler kjører med maks last på motorveinettet

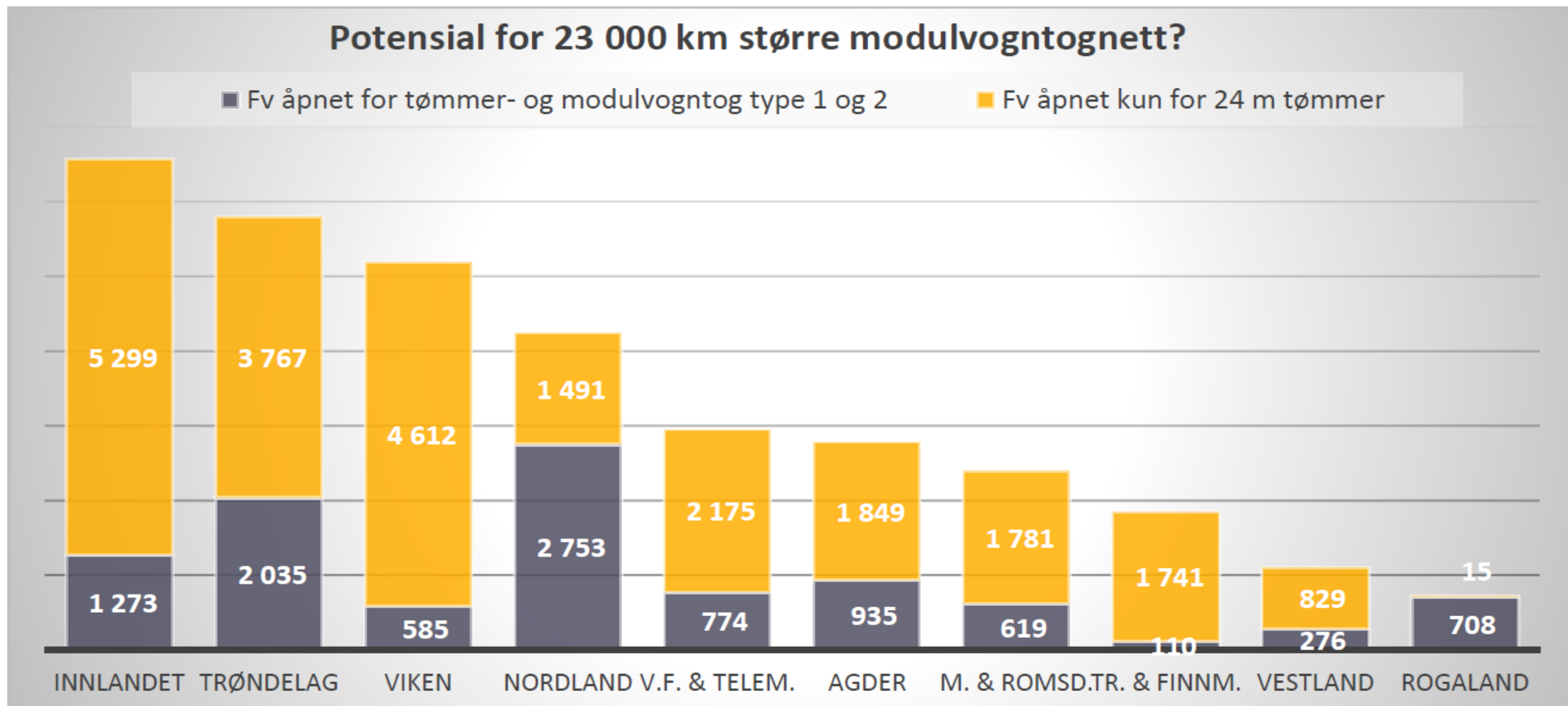


Stort potensial for å øke bruken av modulvogntog:

- kun 1-2 % av vogntogene var modulvogntog (WIM)

Stort potensial for å øke modulvogntognettet (type 1 og 2)

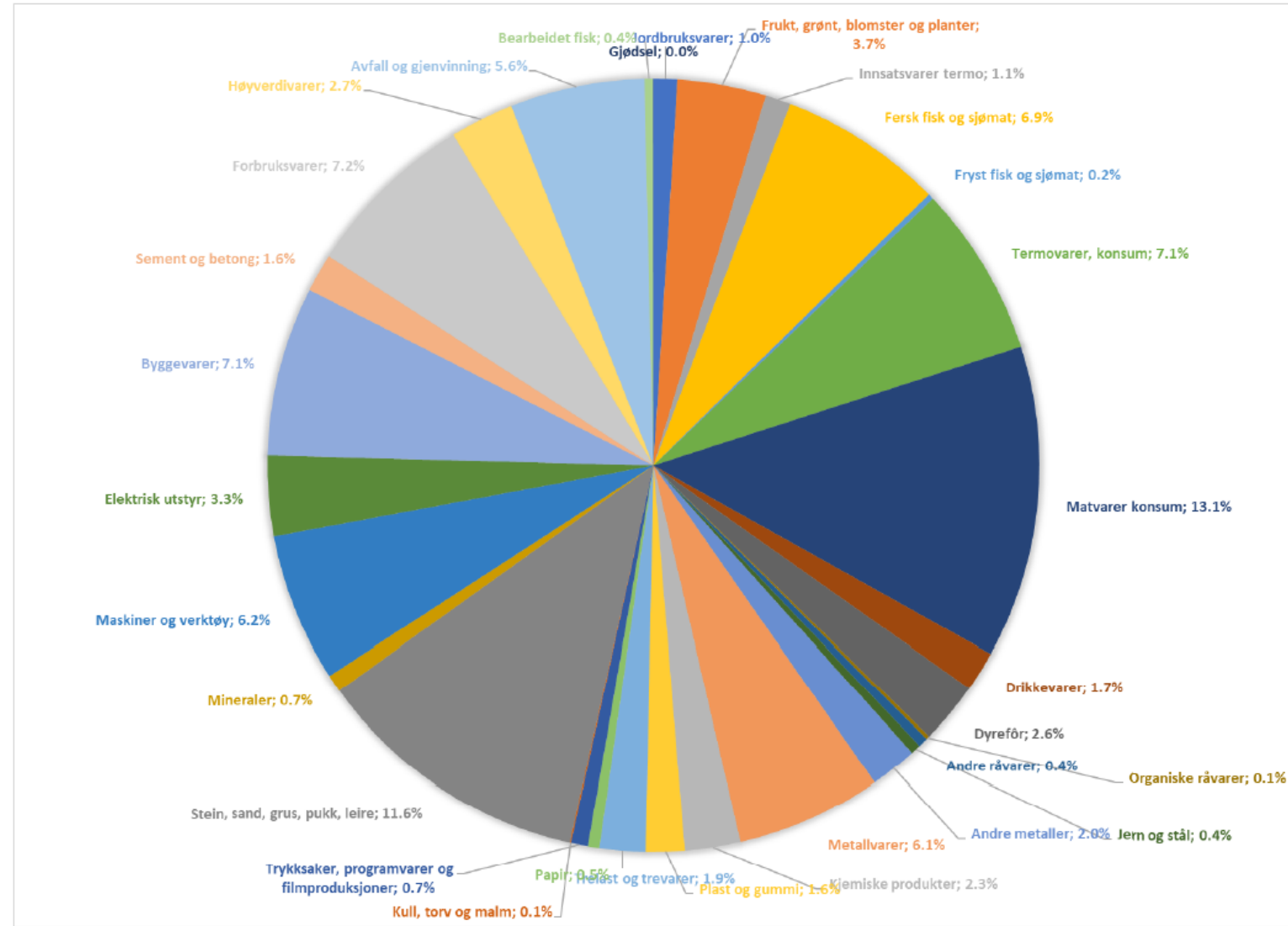
- og stor variasjon mellom fylkene



Stor nytte i å ta i bruk 60-tonns veinettet

Containerbil fra 26 til 28 tonn, semitrailer/vogntog med slep fra 50 til 54/56 tonn og vogntog for tørrbulk fra 50 til 52/53 tonn:

- 20,9 mrd. kr i netto nytte
- 125 mill. færre km kjørt hvert år
- 125 000 mindre CO₂ utslipp årlig
- Inkludert ~1% overført fra jernbane og sjø



Figur 6. Fordeling av sparte km fordelt på ulike varegrupper. Kilde: TØI

Behov for utbedringer av flaskehals

- Veitransport:

- Dimensjonsbegrensninger på fylkesveinett og kommunalt veinett fremholdes som den største flaskehalsen i dette transportsystemet. Bransjen foreslår 4 tiltak:
- Revisjon av bruksklassene
- Økning i totalvekt opp til 74 tonn på 9 aksler
- Videreføring av et styrket, forenklet og mer fleksibelt bruiprogram.
- Tilskudd til punktutbedringer på det kommunale veinettet

- Jernbane:

- Permanent terminalløsning på Hauer seter
- Optimalisering av tømmerterminalen på Norsenga (Kongsvinger)
- Oppgradering/reetablering av sportilgang til Biozin/Bergene Holm ved Nidarå (Åmli)

- Sjøtransport:

- Erstatning for Lierterminalen fra 2027

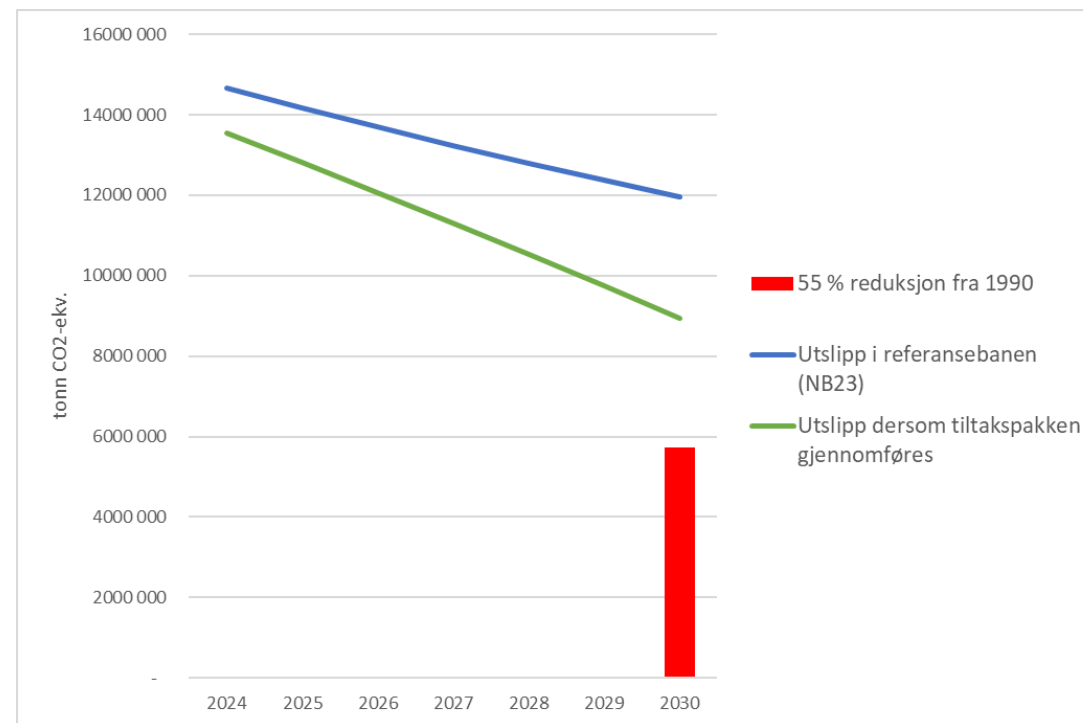


Klima - nåsituasjonen

Vi når ikke 55% kutt i 2030 med dagens politikk

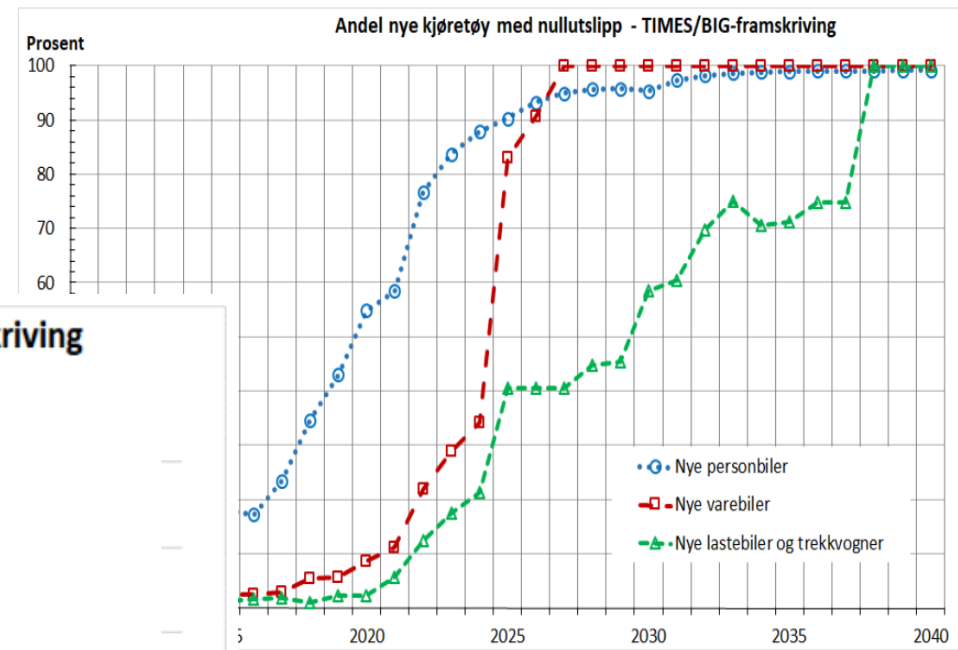
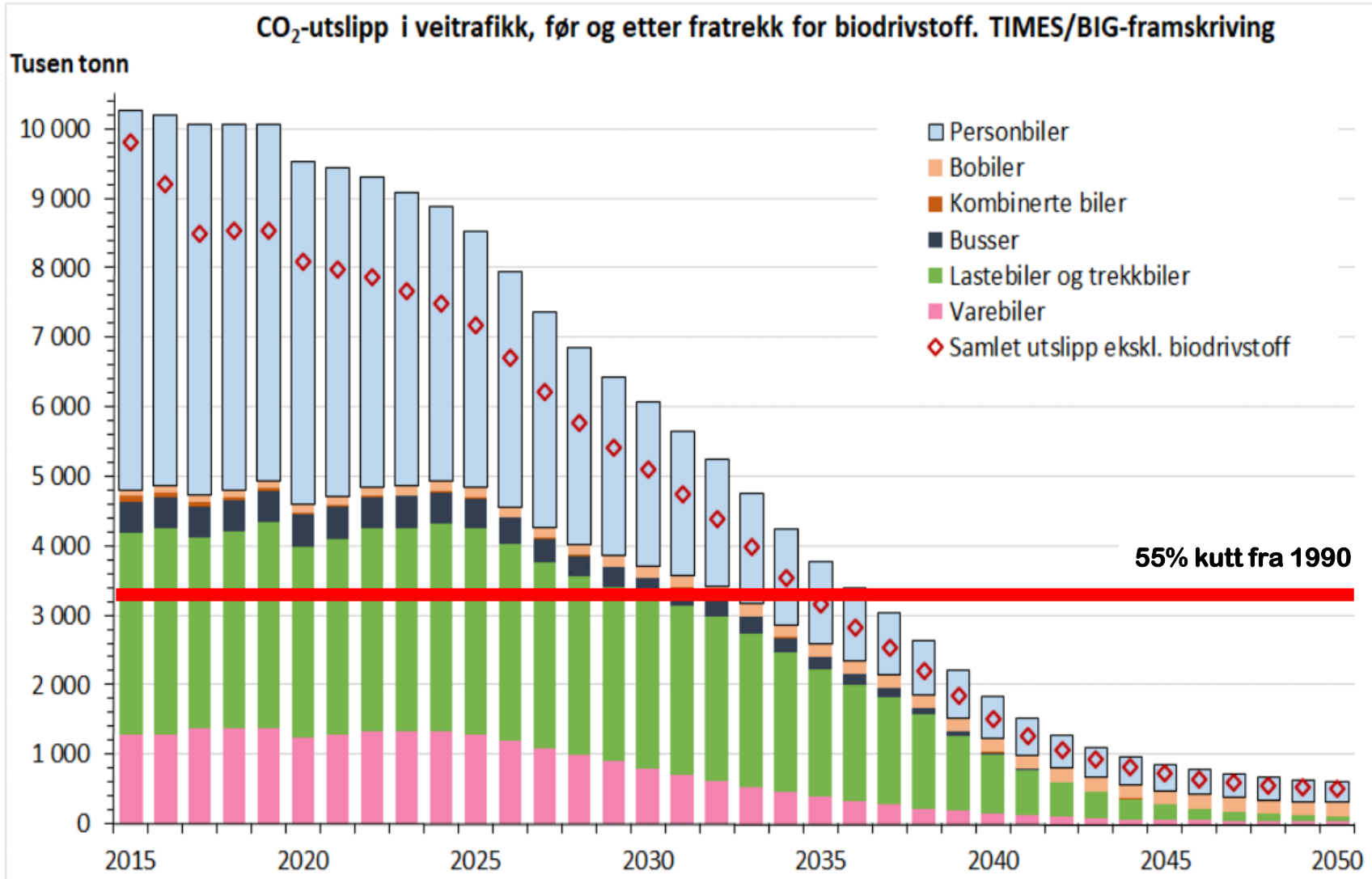
Heller ikke med «tiltaksplan» fra eksisterende Klimakur 2030

- Nullvekstmål i storbyene
- Godsoverføring (30% over 300 km)
- Elektrifiseringsmål
 - 50% nye nullutslipps lastebiler og
 - 100% nye varebiler
 - Nullutslipps bydistribusjon
- Sjøfart - diverse tiltak
- Jernbane - nullutslipp
- Luftfart - tiltak
- Anleggsmaskiner - 80% nullutslipp



Uten tiltak når vi 55% kutt først i 2035

- Næringstransportene avgjør hvor raskt utslippene fra veitransporten reduseres



Kilde: Veikart for utslippsfri veitransport, TØI-rapport 1880/2022

Næringstransportene – hovedløsningen for klima er nullutslipp

Elbilene blir billigst før 2030

2024 – varebiler, 2029 – lastebiler

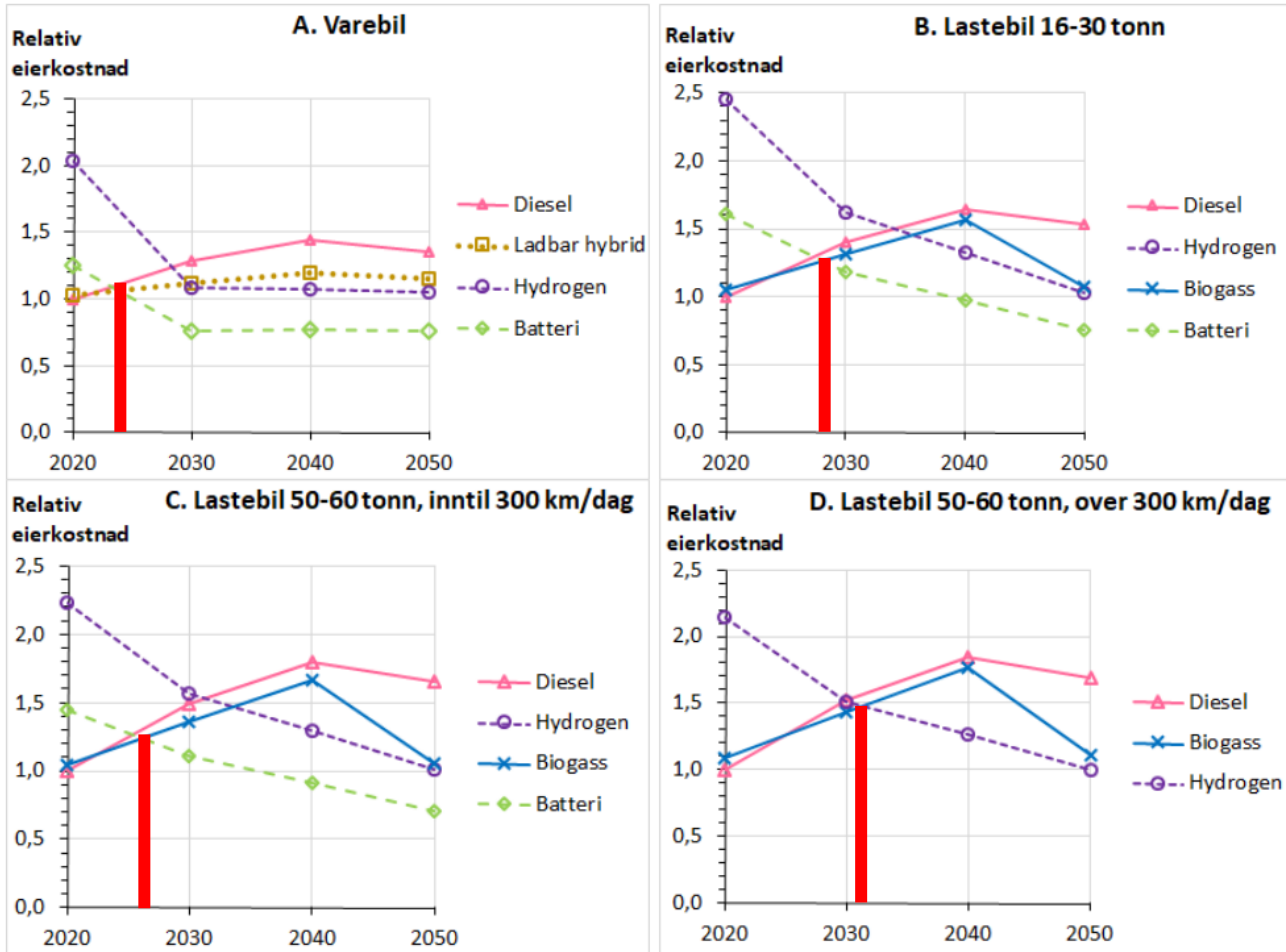
2027 – vogntog under 300 km

Storbyene og intercity

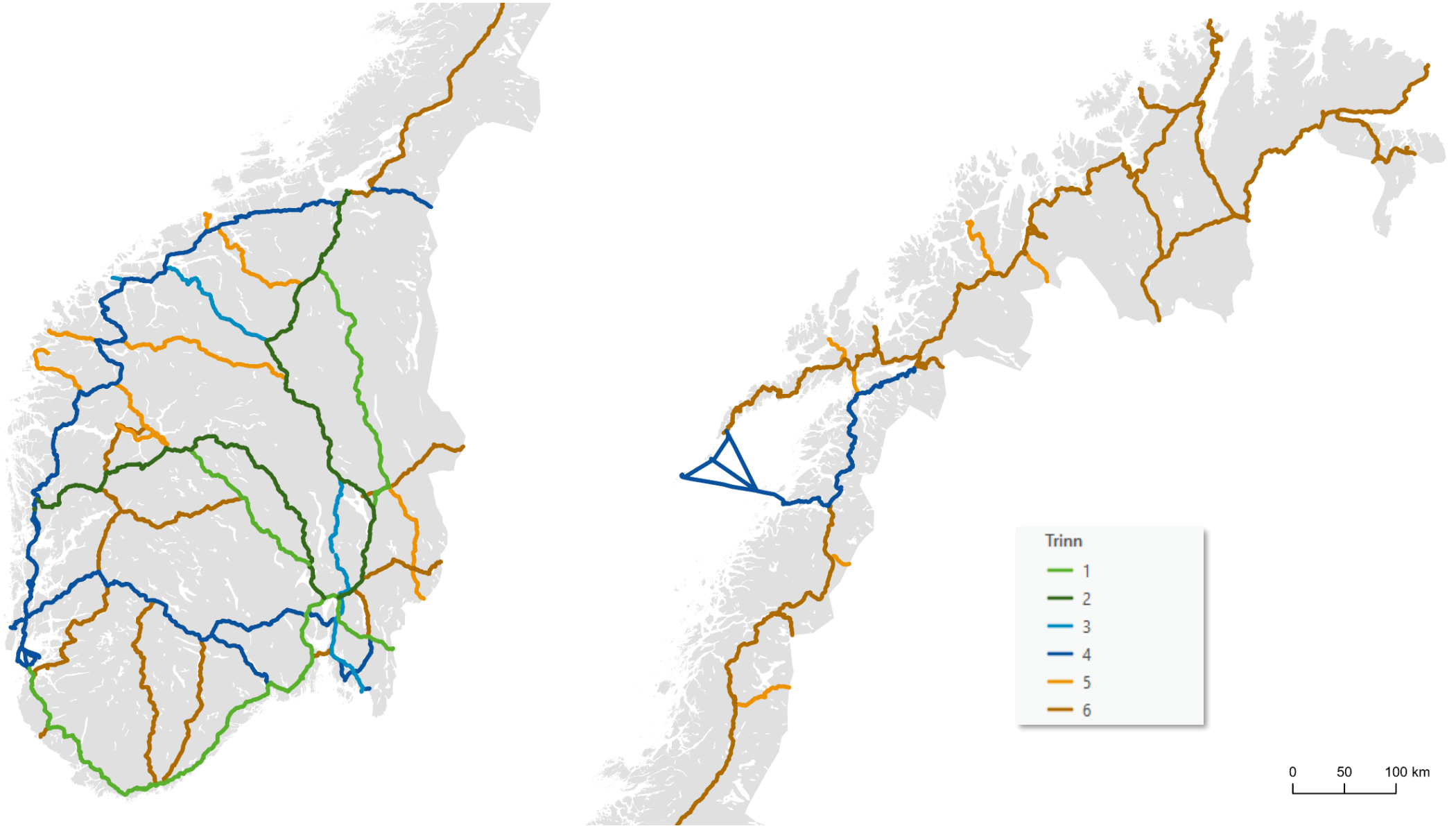
- Utløse lademuligheter
- Forsert men markedsstyrt utvikling

Grønne korridorer mellom 8-timers byene

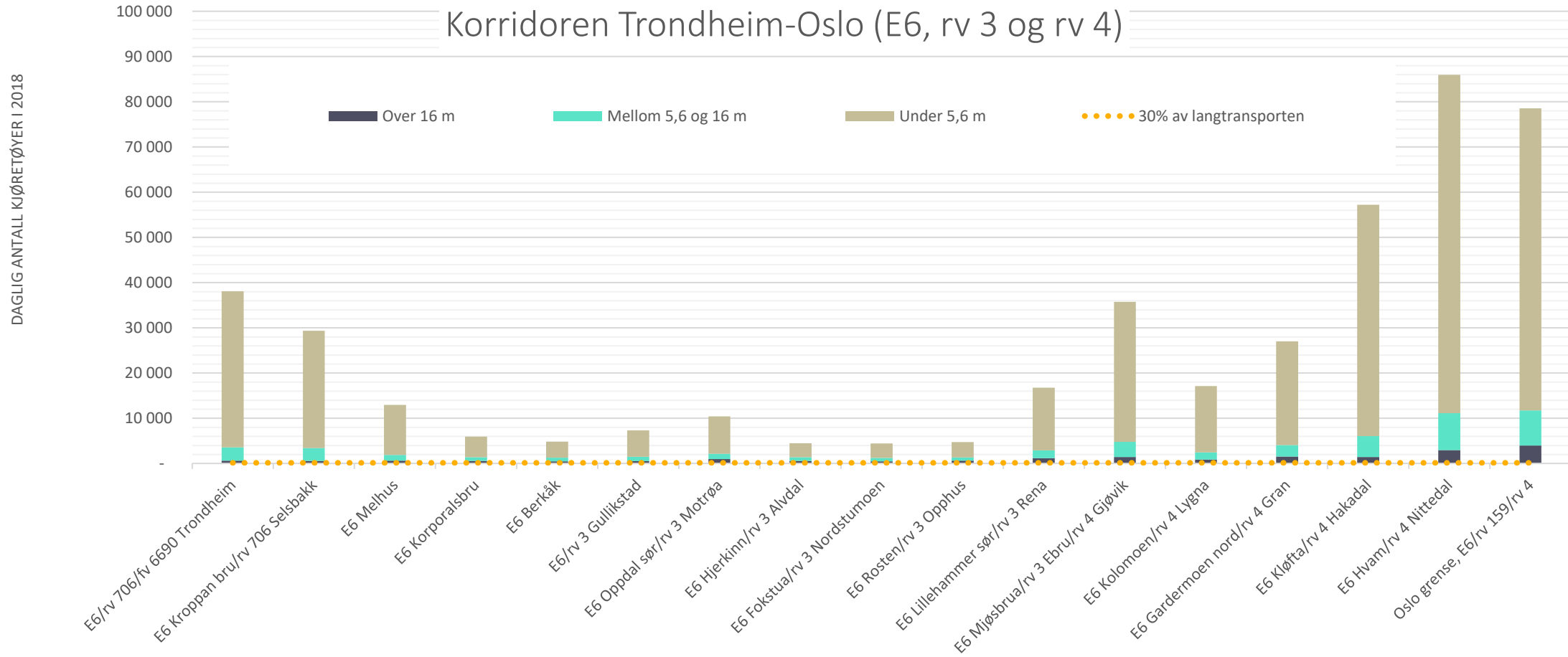
- Lading på døgnhvileplassene
- Gjenbruk av strøm fra grønne anleggsplasser



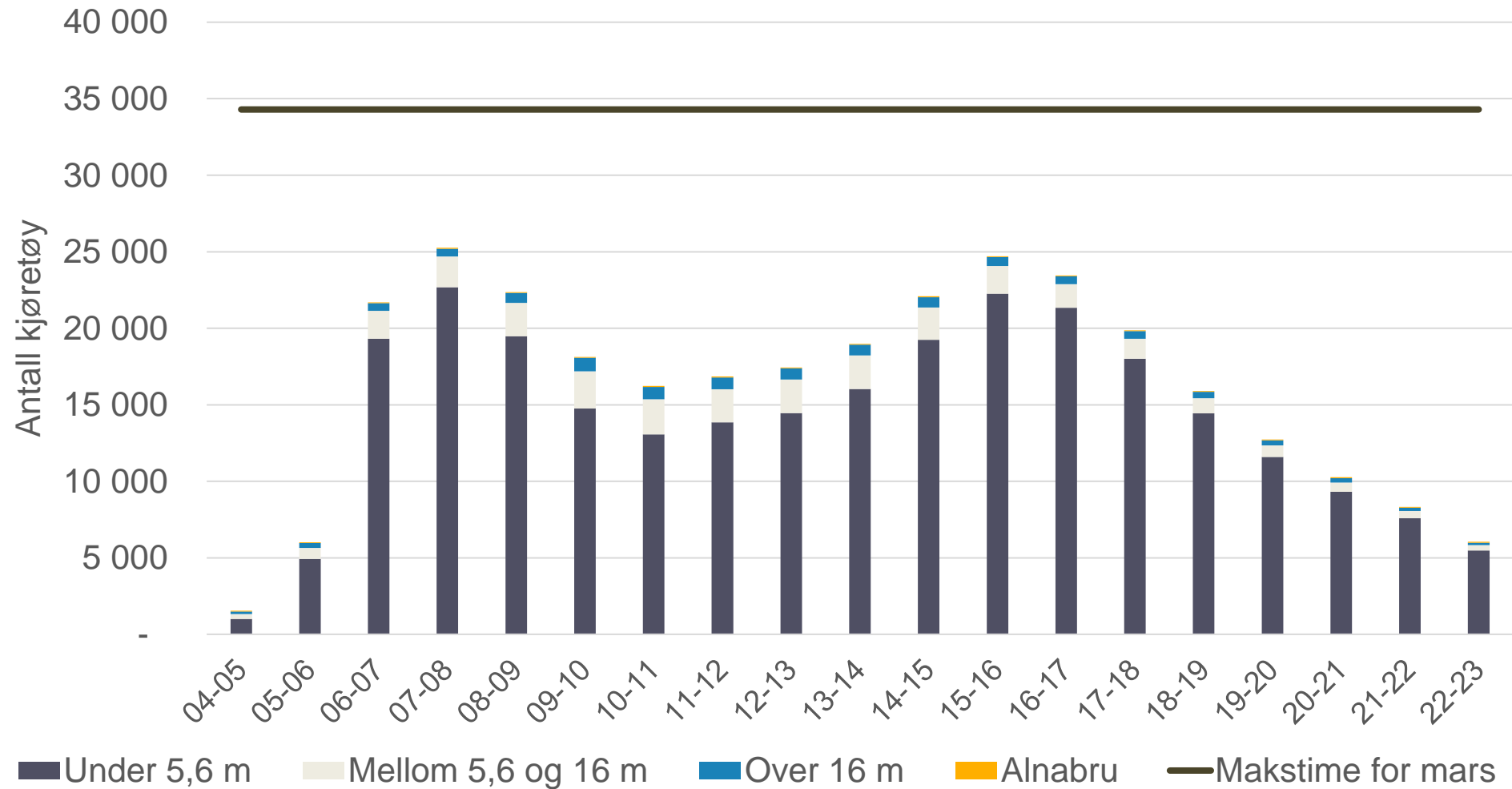
Utkast til forslag til prioritering av grønne korridorer



Målet om 30% godsoverføring frigjør tilnærmet ingen veikapasitet



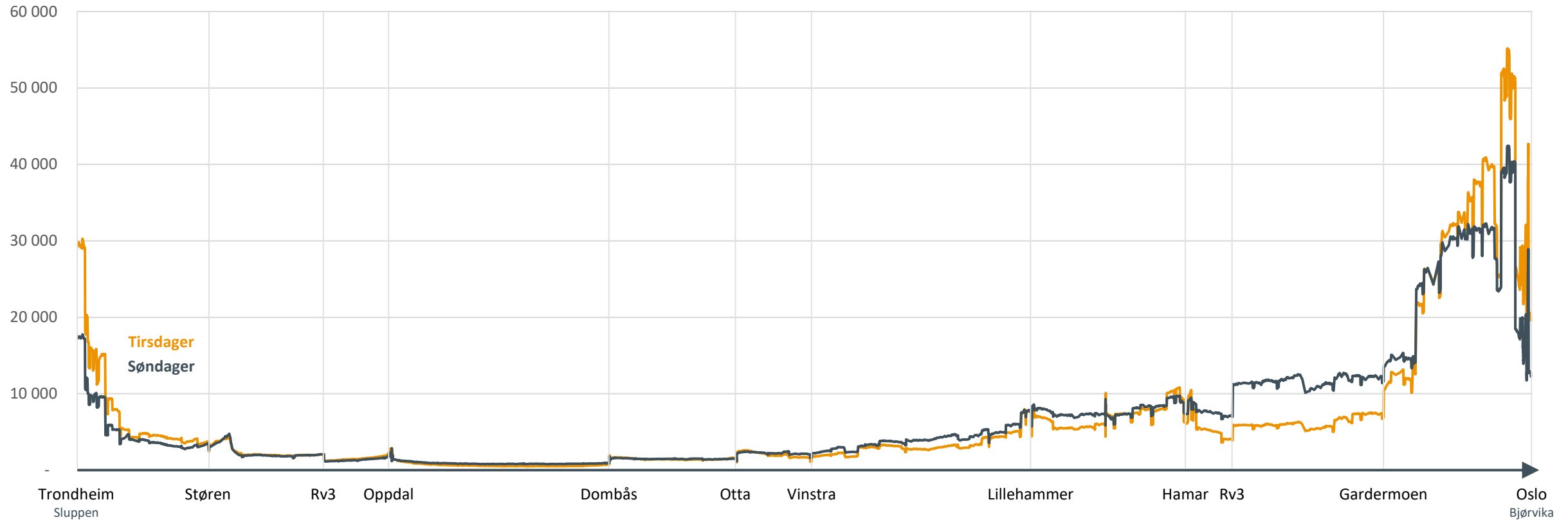
Kapasitet på hovedvegnett kontra jernbane



Sanntidsdata om kapasiteten i korridorene

Sørgående trafikkvolum per døgn på alle veisegmenter fra Trondheim til Oslo

4. kvartal 2022



Det er tilstrekkelig kapasitet i de fleste korridorene, veiens utfordringer er innfasing av nullutslipp og økt trafiksikkerhet

Teknologi, post 01: 410 mill. kr pr år og post 30: 150 mill. kr pr år

Fremtidens digitale vei

- Tilstandsbasert vedlikehold – rett tiltak, på rett sted, til rett tid
- Håndtering av naturfare – aktiv sikring kan gi mer for pengene enn fysiske tiltak
- Automatisert transport er avhengig av menneske- og maskinlesbare regler fra en autorisert avsender
- Utløse effekter fra førerstøttesystemene – holde eget felt og avstand til bilen foran
- Helautomatiserte transporter – deltakelse gjennom veimyndigheten, veieierskapet og fagansvaret
- Kommunikasjon og posisjonering er avgjørende for fremtidens digitale vei

Heldigitalisert verdikjede for vei

- Helhetlig forvaltning av anlegg og verdier, felles situasjonsforståelse og databasert beslutningsstøtte
- Modellorientert byggherrestyring øker effektiviteten og reduserer risikoen i de store prosjektene

**Fra LM: er kommunikasjon/
system mellom
tunnelene og VTS med?
Fra ØKV – kan ikke se at vi har
fått noe på dette?**

Digitale kundetjenester

- Innsikt til entreprenører og kunder skal gi mer forutsigbart fremkommelige fjelloverganger
- Tilstandsbasert kjøretøykontroll for økt sikkerhet og effektivitet og likere konkurransevilkår
- Nasjonal trafikkstyring med beslutningsstøtte og prediktiv hendelseshåndtering
- Økt fokus på kundenytt gjennom informasjon
- Produktorientering hvor kundebehov, tjenester og innsiktsdrevne utvikling smeltes sammen



**drepte
og hardt
skadde**

Trafikksikkerhet

Tiltak for å bedre trafikantadferd og førerkompetanse. Aktiv og målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å sikre kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken.



Kundetjenester

Statens vegvesen vil fortsette å tilgjengeliggjøre data og tjenester på mer effektive måter. Vi fortsetter med utvikling av selvbetjeningsløsninger, og å øke bruken av disse. Ved at kundene får utført tjenester digitalt, sparer kundene reisetid og reduserer luftforurensning og klimagassutslipp.



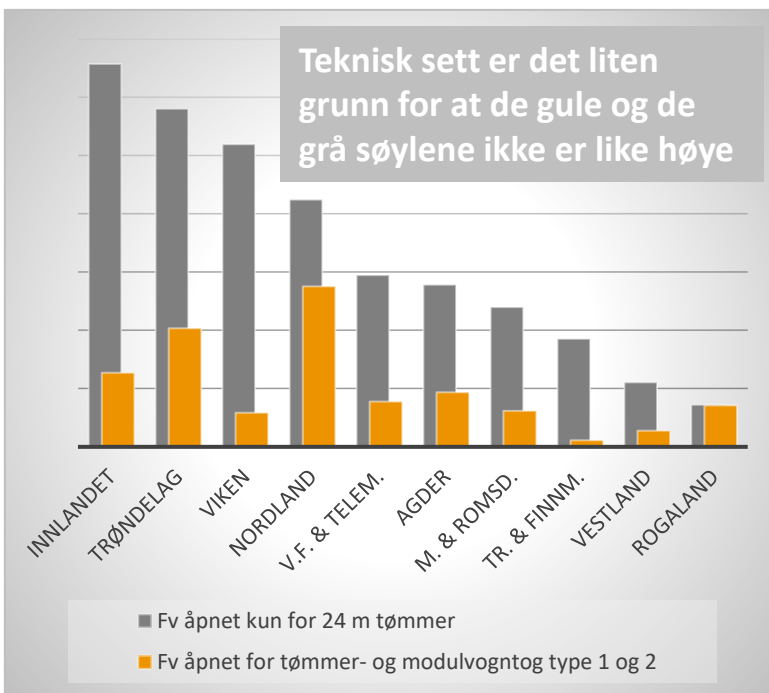
Bekjempe arbeidslivskriminalitet

Tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å gi likere arbeidsvilkår bl.a. i transportbransjen og verkstedsbransjen. Vi prioriterer bl.a. veiing av kjøretøyer i fart og automatisk skilting inn til kontroll, for ytterligere effektivisering og målretting av kontrollene.

Næringstransportene – økt konkurransekraft og raske klimagassreduksjoner

Modulvogntog:

- Én riksveikorridor mangler: E6 Fauske – Narvik
 - Megård-Mørsvikbotn
 - Ulsvågskaret
 - Tysfjord-Narvik
- Fylkesveinettet
 - kan åpne 23 000 km med små midler
 - stor variasjon mellom fylkene
 - tilpasses næringslivets behov



Tillate 53-56 tonn på 60 tonns veinettet for 7-akslede og for 6 akslede vogntog

- Lavere kostnader for næringslivet
 - færre turer
 - mindre omlasting (likere mengde på bil og henger)
- Bruene og veikroppen tåler dette
- Økt slitasjekostnad (hvis antall aksler ikke økes fra 6 til 7 samtidig)
- Lavere trafikkarbeid og bedre vektfordeling gir
 - reduserte utslipp
 - økt trafiksikkerhet
- Mer konkurransekraftig diesel vil forskyve innfasing av ellastebiler
 - avvikle dieselfortrinn når ellastebiler blir et alternativ?

Økning fra 50 til 53/56 tonn og fra 26 til 28 tonn for lastebilen – årlig effekt:
2,5 mrd. kr mindre for næringslivet

125 mill. færre kjørte km
80% på riksvei/20% på fv og kv
126 mill. tonn mindre CO₂
70 mill. kr økt slitasje

Kilde: Nasjonal godstransportmodell/TØI

Kundetjenester

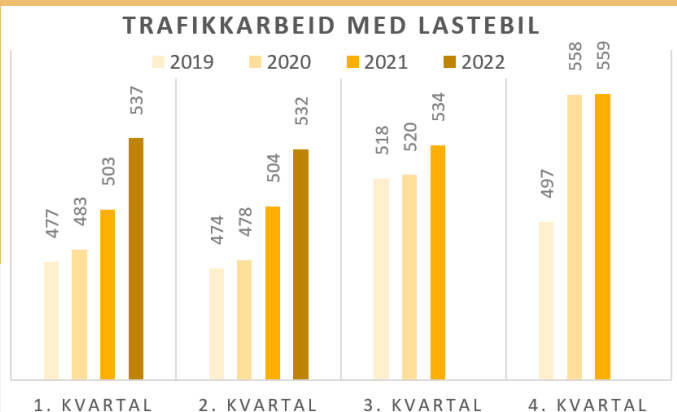
- Innsiktsbaserte kundetjenester
- Tilstandsbasert kjøretøykontroll
- Økt vekt: test av 72 tonns tømmertransport
- Mer kunderettet og målstyrt Statens vegvesen, f.eks. Nasjonal veimyndighet:
 - utforske og utnytte handlingsrom
 - spre innsikt
 - plan for utfasing av foreldete bruksklasser?
 - én og ikke to bruksklasser ved like kjøretøykrav (som tømmer og modulvogntog type 1 og 2)?
- Sikre plasser for å hensette henger/kiping?

Andre mulige tiltak

- Billige tiltak rettet mot næringstungt fv og kv
 - beregning av bruer
 - oppgradering av bruer
- Bruk av biodrivstoff og hydrogen - avklares
- Evt. redusere næringsaktivitet og trafikk gjennom økt kostnad
- Evt. ytterligere økt lengde utover 25,25 m

Kilde: Nasjonal vegdatabank, Statens vegvesen

Næringstransporter og eksport

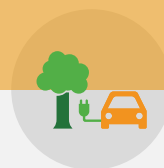


Sikrere lastebiltrafikk: Risikoen for dødsulykker har blitt redusert med 61% og for personskadeulykker med 73% fra 2007 til 2020.

Reisetiden i de 8 riksveikorridorene er 10 timer og 19 minutter lavere nå enn for 13 år siden. 7% nye lastebiler er nullutslipp i 2022.



Effektiv bruk av ny teknologi



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Innsikt

Små konkurranseflater mellom transportformene – kundene velger veitransport fordi det er løsningen som best løser deres behov

Kundene forventer seg bedre koordinering og styring, relevant innsikt, sanntidsinformasjon og rettidig varsling (i tillegg til utbedring av infrastrukturen)

Veitransporten må og kan transformeres til klimanøytralitet og nullutslipp

Nullutslipp: klima er for viktig til å velge ineffektive løsninger

Alvorlige tungbilulykker skjer mest på riksvei og mest i vinterhalvåret - det motgående kjøretøyet har vært utløsende part i 82% av disse ulykkene

Lovbrudd i varebilbransjen

Viktig eksportindustri har dårligere tilgang til det nasjonale transportnettet enn bedrifter og folk i byområdene

Effektivisering: trafikkarbeidet (kjørte km) øker mindre enn transportarbeidet (tonnkm)

Tiltak

Fra fokus på konkurranse (godsoverføring) til effektiv logistikk og samarbeid mellom transportløsningene

Fremtidens digitale veg og digitale og innsiktsbaserte kundetjenester fra Svv

Næringen: digitalisering og automatisering

Lading på døgnhvileplasser, logistikkinternt og overnatten

Godsoverføringsmålet anbefales avvirket

Innsiktsdrevet utekontroll, økt krimsamarbeid og trygg trailer

Rettferdig konkurranse og lovlighet

E6 Fauske-Narvik er den siste riksveikorridoren som ikke er åpnet for modulvogntog type 1 og 2

Fylkesveinettet og fergene



Styrking av veitrafikkens fortrinn

Fremtidens digitale vei
Rammebetingelser for næringstransportene



Statens vegvesen må tilby sin unike innsikt og data som næringstransportene trenger



Utnytte den norske fordelen - veitransporten utføres med nye lastebiler; 91% kjøres av biler nyere enn 10 år (64% under 5 år)



Stort potensiale i økt tilgang til og bruk av data

Utnytte teknologien i kjøretøyflåten



Forutsigbar fremkommelighet
Raskere reisetider

Developments with an impact on freight transport and the national road network

More efficient freight transport – reduced costs, and more rapid and predictable deliveries

- (Real time) data and information
 - Digital information and advice of legal driving routes, obstacles (height, width), real time driving conditions, ...
 - Prediction of driving conditions e.g., over mountain passes communicated directly to salmon producers and operators
- More load per vehicle
 - 44% of public roads opened for 60 tons
 - testing of 74-ton timber transport
 - 21% opened for 25,25 m (MVC type 1 and 2)
 - Possible increased weight for “normal” 50-tons trailers to 54 (ICE) or 56 tons (BE)

Vision Zero

- Safe and secure trailer – a long-time and knowledge-based project
- Condition-based road-side heavy vehicle inspection – databased, automated, and with increased detection risk
- National crime detection unit – increased safety and fair competition

Zero emission society

- Zero emission vehicles and systems (see next slide)
- Modal split / transferal of goods
- Zero emission zones and zero growth target in cities for passenger cars provide room for commercial transport

Leveranser

Lenker:

[prioriteringsoppdraget vegvesenet hoveddokument-2.pdf](#)

[Statens vegvesen](#)

[treforedling underlag veitransport.pdf \(vegvesen.no\)](#)

[Statens vegvesen](#)



Tømmer, tre og landbruk

Tunge og lange transporter på vei

