

Innspill til statsbudsjettet 2027 – Samferdselsdepartementet

Samferdselsområdet trenger forutsigbarhet

Verdiskapingen i hele landet er avhengig av effektiv og moderne infrastruktur som bidrar til god flyt av varer, tjenester og reisende. Samferdselsinvesteringer er derfor investeringer for fremtidig verdiskaping, og hvor forutsigbarhet er helt avgjørende.

Samferdselsinvesteringer legger til rette for økt produktivitet og reduserte klimagassutslipp for næringsliv og resten av samfunnet. Å bygge ut den infrastrukturen vi trenger, samtidig som vi tar godt vare på det som allerede er bygget, må være en kontinuerlig prosess med lange perspektiver og god forutsigbarhet.

Nasjonal Transportplan 2024-2036 gir etter NHO Byggenæringens oppfatning et godt grunnlag for å løse en god del av de viktige oppgavene som kreves for å nå disse målsetningene. Forutsetningen er at planen følges opp med tilstrekkelige bevilgninger i de enkelte års statsbudsjett og at det skapes tilstrekkelig forutsigbarhet i arbeidet.

God infrastruktur er helt avgjørende for totalberedskapen

I lys både av den sikkerhetspolitiske situasjonen og stadig større klimautfordringer, må prioriteringene i NTP også ses i tettere sammenheng med målene og behovene i Forsvarets Langtidsplan og totalberedskapsarbeidet. Det vil fremover være behov for å endre på prioriteringene, også på infrastrukturområdet. NHO Byggenæringen mener det er avgjørende viktig at disse omprioriteringene skjer gjennom tydelige prosesser der konsekvensene av oppgaver som nedprioriteres også blir synliggjort.

Infrastrukturen forvitrer uten tilstrekkelig vedlikehold

Med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på både riksveger, fylkesveger og jernbane forringes verdien av infrastrukturen raskt, og vi skyver en stadig større regning foran oss til kommende generasjoner. Det er på alle måter lite bærekraftig å ikke ta bedre vare på den infrastrukturen som allerede er bygget.

Investeringer i veg og jernbane

For anleggsnæringen er det viktig at de planene som er presentert i Nasjonal transportplan følges opp med årlige bevilgninger, fremdriftsplaner, budsjetter og frister som overholdes. Kapasiteten i bransjen er godt tilpasset de investeringsnivåene som ligger i statsbudsjettet for 2026 og det er forventet at disse videreføres på samme nivå også påfølgende år.

På jernbanen bør kapasitetsøkende tiltak som f.eks. kryssingsspor prioriteres og innsatsen på tiltak og utbedringer for å sikre en bedre klimaberedskap prioriteres. NHO Byggenæringen mener også at det er et betydelig potensial for bedre ressursutnyttelse der en større andel av midlene omsettes til faktisk bygging og utbedring.

- NHO Byggenæringen ber om at budsjettrammene 2027 for utbyggingsprosjekter på riksveger, jernbane og fylkesveier følger ambisjonene og fremdriftsplanene som er gitt i Nasjonal Transportplan.

Drift og vedlikehold av riksveger

Den store utfordringen for det aller meste av transportinfrastrukturen er at etterslepet på vedlikehold og utbedringer fortsetter å vokse. Dette gjelder både riksvegnettet, jernbanenettet og fylkesvegnettet. Alle de faglige beregningene som gjøres viser at vedlikeholdsetterslepet også vil fortsette å vokse med de budsjettrammene som nå gis for drift- og vedlikeholdsarbeidet.

Drift og vedlikehold av jernbanen

Å gjøre selve banelegemet med tilhørende infrastruktur mer robust er en helt nødvendig forutsetning for å kunne nå punktlighetsløftet. Det viktigste tiltaket for å få opp punktligheten på jernbanen, og for å innfri punktlighetsløftet regjeringen ga i januar 2024, er derfor å øke innsatsen for å ta igjen det stadig økende forfallet. Mesteparten av jernbanenettet er preget av etterslep på vedlikehold. Det er et stort potensial for effektivisering og for å "få mer for pengene" gjennom å videreutvikle arbeidsdelingen, samhandlingen og konkurransen i markedet. Mer forutsigbare og langsiktige rammebetingelser for aktørene vil også gi positiv effekt for den samlede ressursbruken.

Drift og vedlikehold av fylkesvegnettet

Fylkesveinettet utgjør en vesentlig del av det offentlige veinettet. Det er også godt dokumentert at det er på denne delen av vegnettet at vedlikeholdsetterslepet både er størst og mest voksende. Det er derfor viktig at regjeringen, uavhengig av forvaltningsnivå og veieier, sørger for en betydelig styrking av innsatsen for å ta igjen det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Å fjerne flaksehalser på fylkesveinettet er avgjørende for å fremme verdiskaping og produksjon i Norge. Store deler av transportene kjører på fylkesveier enten i starten, underveis eller på slutten av reisen. Samlet har denne delen av veinettet om lag 600 tunneler, om lag 12 300 bruer og 245 ferjekaier. Sammenhengende næringsstrekninger må vektlegges, ved å fjerne flaskehalser særlig på fylkesveinettet.

NHO Byggenæringen etterlyser en oppfølging av løftet i Hurdalsplattformen om å «Ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor», og håper målsetningen tas med i det videre arbeidet i departementet.

- NHO Byggenæringen ber om at budsjettrammene 2027 for drift og vedlikehold av riksveger, jernbane og fylkesveier økes til det nivået som sikrer at vedlikeholdsetterslepet bremses opp.
- NHO Byggenæringen ber om at ordningen med øremerking av statlige tilskudd til fylkesvegnettet (kap. 1320, post 65) følges opp med årlige bevilgninger og i statsbudsjettet for 2027.

Økt aktivitet, lønnsomhet og forutsigbarhet i asfaltarbeidet

Det samlede volumet av produsert asfalt er redusert med 1/3 gjennom de siste seks årene, selv om omsetningen i asfaltbransjen har holdt seg på et stabilt nivå. Det totale volumet for stat/fylke er halvert i samme tidsperiode. Økte kostnader som følge av den kraftige satsingen på reduksjon av klimagassutslipp forklarer en del av denne økningen. Det er oppnådd svært store klimagassreduksjoner i asfaltproduksjonen de senere årene, men det er fortsatt mulig å oppnå større miljøreduksjoner for relativt lite kostnader sammenlignet med øvrige deler av bygg- og anleggsbransjen. Disse grepene koster imidlertid fortsatt og merkostnaden må kompenseres. Det samlede årsresultatet før skatt for de største asfaltentreprenørene for perioden 2018-2023 er på minus 900 millioner kroner, og en gjennomsnittlig resultatgrad over perioden på minus 2 prosent. Det sier seg selv at en slik situasjon ikke er økonomisk bærekraftig og vil måtte få konsekvenser for både kapasitet, kvalitet og beredskap i løpet av kort tid. En korrigering av prisenivå i asfaltbransjen, for å oppnå bedre lønnsomhet, vil også kreve større bevilgninger.

- NHO Byggenæringen ber om at det i budsjettarbeidet for 2026 gis en ekstraordinær behandling av ressursbruken knyttet til asfalt, med formål om å sikre den nødvendige kapasiteten, kvaliteten, distribusjonen og konkurransen i en helt avgjørende del av norsk samferdselsaktivitet.

Effektive tiltak for reduksjon av klimagassutslipp fra anleggsaktiviteten

Det blir stadig bedre dokumentert at de mest vesentlige CO₂-utslippene kommer fra de indirekte utslippene, også i anleggsaktiviteten. I tråd med Hurdalsplattformens mål om å "reducere klimagassutslippene fra transportsektoren og bidra til at vi når våre internasjonale klimaforpliktelser" foreslår vi et pilotprosjekt for å redusere indirekte utslipp i anleggsbransjen. Mens direkte utslipp fra maskiner og drivstoff er redusert, utgjør utslipp fra produksjon, transport og livsløp for materialer en betydelig andel. Pilotprosjektet skal teste innovative løsninger og alternative metoder i et eller flere byggeprosjekter som omfatter bygging av bro, tunnel og vei.

- NHO Byggenæringen ber om at det igangsettes et pilotprosjekt for måling av indirekte utslipp. Pilotprosjektet skal teste innovative løsninger og alternative metoder i et eller flere byggeprosjekter som omfatter bygging av bro, tunnel og vei.

Legge bedre til rette for næringstransport

Forutsigbarhet er avgjørende for industri- og næringsutvikling. Rammebetingelser knyttet til samferdsel og transport er viktige for norsk konkurransekraft. Transport av skog- og treprodukter i Norge utgjør ca. 8 % av utført transport på vei i tonnkilometer. I Nasjonal transportplan ligger det inne 480 millioner kroner totalt i planperioden, for utbedring av flere viktige fylkesveier for tømmertransport. Dette må følges opp med tilstrekkelig årlige bevilgninger.

- NHO Byggenæringen ber om at det i statsbudsjettet for 2027 bevilges tilstrekkelig med midler til utbedring av fylkesveier for tømmertransport i tråd med forventninger i NTP. Vi ber også om at det tydelig fremkommer hvordan et smidig samarbeid mellom Statens Vegvesen og alle fylkene skal sørge for fremdrift og realisering av tiltak basert på de 480 mill. kroner som ligger inne i NTP.

Med vennlig hilsen

Guro Hauge
Direktør for næringspolitikk
NHO Byggenæringen