



RÅDGIVENDE INGENIØRERS FORENING

**RÅDGIVENDE INGENIØRERS FORENINGS
HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAGET TIL NASJONAL
TRANSPORTPLAN 2014-2023**

STATUS QUO FOR NORSK SAMFERDSEL

Transportetatene har lagt frem sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014- 2023. I RIFs høringsuttalelse har vi sammenlignet en beskrevet 2023-standard med dagens standard. Hvis det legges til grunn en politisk ambisjon om å øke rammen for samferdselssatsningen med 45 prosent, kan en slik økning ved første øyekast virke betydelig, men RIFs gjennomgang viser at økningen kun bidrar til å opprettholde dagens standard. Nesten uten unntak ser vi en uendret tendens i forhold til dagens situasjon.

RIF mener derfor det er feil å kalle en slik satsing et løft. Vi vil ikke kunne se vesentlige forbedringer de neste 10 årene verken på vei eller jernbane som i utgangspunktet har et stort behov for vedlikehold, drift og investeringer jfr. vår tidligere rapport State of the Nation. RIFs konklusjon er derfor at samferdselssatsingen i Norge er på riktig vei, men at det er behov for en ytterligere satsing dersom den politiske ambisjonen er å ta de lokale, regionale og nasjonale transportbehovene på alvor.

Liv Kari Skudal Hansteen

Administrerende direktør, RIF

BAKGRUNN

Forslag til Nasjonal transportplan har ligget ute til høring med frist 29. juni 2012, og RIF ønsker med dette å uttale seg til denne. Fageksperter fra landets største rådgiverbedrifter har gjennomgått forslaget.

Struktur og metode

Vi har innledningsvis vurdert Nasjonal transportplan som verktøy for å oppnå forbedringer av tilstand og utvikling innen de fire sektorene luftfart, jernbane, sjøfart og vei. Vi har deretter sett på NTPs foreslåtte bevilgninger til drift, vedlikehold og investeringer fra 2014-2023. Vi har lagt +45 % over planteknisk ramme til grunn, og vurdert hvilken standard vi da vil få i den aktuelle sektoren i 2023. Vi har sammenlignet denne 2023-standard med dagens standard, og vurdert om vi vil få en positiv utvikling (grønn pil), uendret tilstand (gul pil) eller en forverret tilstand (rød pil). Dette er vurdert for hver av de fire hovedmålsettingene som er definert i NTP:

- Framkommelighet
- Sikkerhet
- Klima
- Universell utforming



Positiv utvikling: Vil føre til en betydelig forbedring i 2023 sammenlignet med i dag



Uendret (som i dag): Forholdene i 2023 vil være som i dag (ingen betydelig endring)



Negativ utvikling: Forholdene vil bli betydelig verre i 2023 enn i dag

Vi har også vist til det arbeidet som ble gjort av RIF gjennom «State of the Nation» (SotN) i 2010. Her har vi kommentert NTP-forslaget mot «5 viktige satsningsområder/-prosjekter» som den gang ble foreslått i SotN.

1. NTP SOM STRATEGISK VERKTØY

Forslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023 er transportetatene og Avinors viktigste redskap for i felleskap å legge langsiktige rammer for utvikling av Norges sentrale transportsystem. Det er satt opp fire overordnede hovedmål i NTP: framkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming for transportpolitikken.

Sammenliknet med tidligere forslag til NTP, ser RIF det som viktig at etatene i større grad klart har samordnet sine innspill og valgt en strategisk innretning på forslaget til plan. Vi mener imidlertid at forslaget ikke kommer helt i mål. Målformuleringer og strategier følges ikke tilstrekkelig opp i de konkrete forslagene. Videre sees det i for liten grad på løsninger og prioriteringer på tvers av transportformene.

Planforslaget kommer i en tid med et stort vedlikeholdsetterslep, økende investeringer i transportsektoren og raske demografiske endringer i våre sentrale byområder.

Etatene er utfordret til å peke på strategier for utvikling av transportnettene også med utgangspunkt i det som kan virke som en betydelig økning av rammen, dvs. + 45 %, og har lagt vekt på drift og vedlikehold. Med bakgrunn i konklusjonen fra RIFs rapporten "State of the Nation", som peker på et stort vedlikeholdsbehov på flere områder, er det positivt at etatene derfor prioriterer sterkere drift og vedlikehold.

Den utviklingen vi ser i samfunnet i dag, som også påpekes i utkastet til NTP, med stor tilflytting til byene og økte klimapåkjenninger, innebærer imidlertid at Norge i lang tid fremover også vil ha et stort behov for utskifting av infrastruktur – og nybygging. Dette innebærer et høyt investeringsbehov i lang tid fremover.

Det som i liten grad er berørt, er hvordan andre land satser på utvikling av infrastruktur. Norges konkurransekraft har sammenheng med transportulempen. RIF foreslår derfor at NTPs hovedmål nummer 1 (framkommelighet) får et syvende etappemål som sier at:

- Norges konkurransekraft knyttet til transportutgifter skal bedres med 10 % i perioden.

Oppskalering av aktivitet og mer effektiv tids- og ressursbruk i samferdselssektoren

Effektiv prosjektgjennomføring har stått på dagsorden i det offentlige ordskiftet en tid, og er viet hele 6 sider i forslaget. En rekke konkrete forslag som er beskrevet er gode, men spørsmålet er om det finnes flere områder man kan vurdere.

Næringen har alt respondert på signalene om økte bevilgninger til samferdsel med en satsing på kompetanseoppbygging, og vi ser at også utenlandske interessenter i betydelig grad ser Norge som et interessant marked. I denne sammenheng vil RIF påpeke viktigheten av å sørge for at signalene som er sendt, følges opp med konkrete budsjetttrammer over tid. Det er ressurskrevende å bygge kompetanse både for etatene og bransjen, og denne satsingen forventes kun dersom man i en lengre periode kan regne med at det er behov for kompetansen.

RIF vil derfor gjerne fremheve 3 punkter spesielt for å sikre at vi får mest mulig igjen for våre investeringer:

1. Alle utbyggingsprosjekter bør være fullfinansiert for å sikre optimal fremdrift i forhold til samfunnsnytte og økonomi. Unngå små og spredte utbygginger som ikke gir samfunnsøkonomisk gevinst. Bygge ut lengre strekk sammenhengende.
2. Effektivisere plan- og beslutningsprosessene ved å innføre beslutningsplaner med tidskrav, og forankre utbyggingsplanene bedre sentralt, lokalt og regionalt for å unngå omkamper i beslutningsprosessene og dermed utnytte ressursene bedre.

3. Innføre krav til livsløpstankegang for å sikre at vi oppnår riktig kvalitet, og unngå unødvendig høye drifts- og vedlikeholdsutgifter. Herunder også vurdere livsløpet når en skal avgjøre om det enten skal gjøres større vedlikeholdstiltak eller bygge helt nye vegger/baner som er forfalt til en svært dårlig standard.

Et utvidet effektivitetsbegrep handler også om levetid. Når det påpekes at andelen jernbanetraseer over 100 år utgjør 65 % av banenettet, er det spørsmål om hva som skal være dimensjoneringskriterier for infrastruktur.

Når samfunnsøkonomiske beregninger gjøres for infrastrukturprosjekter, benyttes tidsperioder for beregning av nytte som ikke står i stil med reell levetid. RIF mener at det er rimelig høy sannsynlighet for at en stamveg ikke legges ned etter 20-30 år, og da bør den økonomiske realiteten av dette også legges til grunn i prosjektvurderingene ved å vurdere livsløpskostnader over f.eks. 60-100 år. 100-200 år er forøvrig et prosjekteringskrav for kritiske brukonstruksjoner.

Prosjekter med en kort levetid bør møte høyere forrentningskrav enn de som har en lang levetid. Dette vil fremtvinge et mer realistisk syn på hvordan drifts- og vedlikeholdskostnadene styres av prosjektenes planlagte levetid og derigjennom faren for lavere innebygget kvalitet. Det vil også fremtvinge et større fokus på livsløpskostnader og den kjensgjerningen at statistisk sett påløper om lag 80 % av kostnadene for et prosjekt under driftsperioden.

RIF foreslår at når ny prioriteringsmodell eventuelt skal utredes, skal det også tas med en vurdering av å forrente investeringer på vei og bane over 100år. RIF foreslår videre at det innføres et 5. hovedmål for **effektivitet**. Innføring av et effektivitetsmål kan bidra til at transportpolitikken i større grad innrettes slik at ressursene i størst mulig grad benyttes effektivt i hele levetiden til et infrastrukturanlegg. Gode måleparametere på dette området vil kunne stimulere til mer offensiv nytenking rundt prioriteringer og gjennomføringsmodeller. En kvalitetsparameter som kan gjøres mer almen og dekke flere parametere som er viktige, er eksempelvis at nye prosjekter skal ha krav til en levetids-indeks (LCC).

I den forbindelse bør målene også nås innenfor en tidsramme. RIF mener at tidsaspektet ikke er tilstrekkelig belyst i NTP innenfor beskrivelse av plan- og beslutningsprosessen. Dersom NTP skal brukes som et strategisk verktøy, bør muligheter for å sette krav til tidsrammene også med hensyn til beslutningsprosessene i de offentlige organer, prioriteres høyere. Dette for å unngå de mange rundene med omkamper som foregår i plansystemet i dag.

Større samordning

Forslaget til NTP er utarbeidet av Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens Vegvesen i samarbeid. Til en viss grad, for eksempel i behandlingen av byområdene, vurderes transportformer samordnet. RIF mener likevel at potensialet for samordning i stor grad er uutnyttet. I behandlingen av de ulike transportkorridorene presenteres etatenes prioriteringer samlet, men ikke samordnet.

Når veiprosjekter prioriteres, så vil de normalt bli prioritert opp mot andre veiprosjekter. RIF vil foreslå at man utreder effekten av at prioriteringer innen samme korridor foretas uavhengig av transportform, på samme måte som de ulike Oslo-pakkene har fått en politisk bestemt hovedinnretning.

Møte det økte behovet i byene

Forslaget til NTP gir en god beskrivelse av de utfordringene byområdene, spesielt Osloområdet, står overfor. Vi kan imidlertid ikke se hvordan NTP skal sikre at "veksten i persontrafikk skal tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling".

RIF er av den oppfatning at slik prognosen er i dag, vil det også være behov for å gjennomføre tiltak for å dempe veksten i persontrafikken. ITS- tiltak, som er et samlebegrep for alle former for bruk av ny

teknologi i transportsektoren der målsetningene med aktivitetene er å få mer sømløs og grenseløs transport både av personer og gods, er viktige i denne sammenheng. Det er positivt at satsing på ITS fremheves. Imidlertid vil en omfattende samordnet planlegging av nærings- og boligområder være avgjørende for i hvilken grad man vil lykkes med å ta veksten i persontrafikk med kollektivtrafikken. NTP er ikke innrettet slik at det er et verktøy for å sikre slik samordning av areal- og transportpolitikken som er kritisk for å nå målet for trafikken i byområdene. RIF vil derfor foreslå at det utredes spesielt om det enten må opprettes egne strategiske planer for de største byområdene som omfatter mer enn transport, at innretningen til NTP justeres for å kunne ivareta disse problemstillingene eller at det i alle fall i Osloområdet starter opp et arbeid med "Oslo-pakke 4" som har som formål å se på transport og areal i Stor-Oslo.

FoU

RIF støtter etatenes forslag om å sikre en forutsigbar og langsiktig finansiering av forskning, og foreslår at det øremerkes 1 % av etatenes rammer til forskning og utvikling. Videre mener RIF at ambisjonene i NTP må sees i sammenheng med offentlig anskaffelsene og at det vil være helt sentralt at NTP derfor beskriver hvilke anskaffelsesstrategi etatene skal ha når det skal gjøre kjøper inn tjenester, dvs. at nettopp kompetanse innen innovasjon, livssyklus-kostnader, miljø og klima og ny teknologi er et uttalt mål ved innkjøpet.

Generelle bemerkninger til hovedmålsettingene

Det vises til innspill om supplerende hovedmål og etappemål. RIF vil påpeke at et mål som tidligere har vært viktig, nå ikke er med i målhierarkiet, men samtidig er med i etatenes beskrivelser: "mer gods på sjø og bane". Med tanke på konkurransekraft, mener RIF at dette bør tas inn igjen i målhierarkiet.

Hovedmål 4 («transportsystemet skal være universelt utformet») er på et annet detaljnivå enn de øvrige målene. RIF vil foreslå at hovedmål 4 omformuleres til at transportsystemet skal være tilgjengelig for alle og med følgende etappemål:

- Transportsystemet skal være universelt utformet og hele reisekjeder er universelt utformet
- Framkommeligheten for gående og syklende skal bedres

2. LUFTFARTSSEKTOREN

NTP-forslaget sett i forhold til hovedmål

Framkommelighet



Sikkerhet



Klima/miljø



Universell utforming



Framkommelighet

Forslaget om å etablere nye lufthavner samtidig som man legger ned noen eksisterende, må forventes å skape betydelig politisk debatt. Resultatet kan imidlertid bli positivt når det gjelder å få flere direkteruter til Oslo, hvilket igjen kan redusere reisetider mellom landsdeler, og styrke konkurransekraften i næringslivet. Kraftsamling av ressurser i form av færre flyplasser vil også bety at samfunnet tilbyr en høyere teknisk standard for de samme samferdselsmidlene. En samlet vurdering av tiltakene tilsier en nøytral eller litt forbedret situasjon i 2023.

Sikkerhet

Sikkerhetssituasjonen i kommersiell norsk luftfart er i dag meget god, med svært få ulykker og alvorlige hendelser. Forslaget til NTP tilsier at det høye sikkerhetsnivået opprettholdes.

Klima/miljø

Det er få spesifikke tiltak i forhold til klima/miljø innen luftfart i forslaget til NTP. Det er imidlertid satt ambisiøse mål for økt kollektivandel for tilbringertjenesten til de store lufthavnene, og nye konsepter i flysikringstjenesten har også målsettinger om reduserte miljøulemper. Utvikling av biodrivstoff for fly er utenfor Avinors direkte kontroll, men vil kunne ha betydning for utslipp av klimagasser i framtiden. Vi tror likevel at tiltakene som foreslås i NTP ikke vil endre klimapåvirkningen i nevneverdig grad, slik at dette hovedmålet gis uendret tilstand (gul pil).

Universell utforming

Samferdselsdepartementet arbeider med nytt regelverk som skal avklare hvilke krav som skal gjelde for universell utforming på norske flyplasser. Det vil fortsatt være variasjon i graden av universell utforming på lufthavnene, men vi tror flyplassene ikke vil få en vesentlig forbedring i 2023 i forhold til universell utforming som følge av tiltakene som foreslås i NTP. Vi gir derfor dette hovedmålet uendret tilstand (gul pil).

5 viktige satsningsområder / -prosjekter fra «State of the Nation» 2010

1. OSL: Terminal 2 med ny pir og tilhørende flyoppstillingsplasser og taksebaner

Sterk trafikkvekst på OSL/Gardermoen gjør at investeringer i terminal og banesystemer for å øke kapasiteten er i gang, og vurderes framskyndet. I planperioden må det besluttes hvor en framtidig tredje rullebane skal legges. Kapasitetsøkning på OSL gir meget god samfunnsøkonomisk lønnsomhet, netto nåverdi for utvidelsen er beregnet av Avinor til mellom 17 mrd og 53 mrd kr, avhengig av trafikkutviklingen.

2. Flesland: Ny terminal med tilhørende flyoppstillingsplasser og taksebaner

Kapasitetsøkning på Flesland er også et samfunnsøkonomisk svært lønnsomt prosjekt (nyttien er mer enn

dobbelt så høy som investeringskostnadene på 4,3 MRD kr). Spørsmålet om en ny rullebane på Flesland vil aktualiseres i løpet av NTP-perioden dersom trafikkveksten fortsetter.

3. Værnes: Apron Vest, forlengelse av terminal, jernbanekulvert og flyoppstillingsplasser

Tiltak på Værnes for 550 MNOK er i gang, og skal ferdigstilles i 2014. Dette vil bl.a. øke passasjerkapasiteten til 5 millioner passasjerer/år. Mot slutten av planperioden er også en ny terminal planlagt.

4. Sola: Ny 800 meter rullebane for helikoptre

Omfattende investeringer gjennomføres på Sola, men ny rullebane for helikoptre og GA-trafikk er ikke omtalt i forslaget til NTP. Tiltaket står på Avinors langsiktige masterplan for Sola.

5. Sikkerhetsområder, Myndighetspålagt forlengelse av sikkerhetsområdene (gjennomføring av sikkerhetskrav som baneutvidelse, implementering av nytt flykontrollsystem og krav til beredskap, terror og sabotasje mv.) Forslaget til NTP beskriver at vi har lagt bak oss en periode med omfattende tiltak knyttet til flysikkerhet på hele lufthavnnettet, samtidig som det fortsatt investeres i sikkerhetssoner og lysanlegg på bakgrunn av myndighetspålagte krav. For øvrig prioriteres kapasitetsutvidende tiltak og tilpasninger til nye felleseuropeiske luftromskonsepter.

3. JERNBANESektoren

Generelt følges NTP opp med til dels store bevilgninger til Jernbane. Planteknisk ramme er på 101 mrd. Kr, men RIF mener likevel at dette er alt for lavt i forhold til behovet for å utvikle et moderne jernbanetilbud i Norge.

Tiltakene vil ikke møte utfordringene med befolkningsøkning og økt trafikkgrunnlag. RIF mener at +45 % mer enn planteknisk ramme, er minimum det som er nødvendig for å gi en videreutvikling av jernbanen i Norge. Med en total ramme på 146 mrd. kr til Jernbane, prioriteres økningen i rammen til investeringsprosjekter innenfor både gods- og persontrafikk.

NTP-forslaget sett i forhold til hovedmål

Framkommelighet



Sikkerhet



Klima/miljø



Universell utforming



Framkommelighet

Det er et stort behov for fornyelse da store deler av jernbanens tekniske anlegg har nådd, eller er i ferd med å nå, sin teknisk-økonomiske levealder. Dette gjelder ikke minst signalanleggene som skiftes ut til det felleseuropeiske systemet ERTMS. Over 70 % av bevilgningene innenfor planteknisk ramme vil derfor måtte prioriteres til drift, vedlikehold og fornyelse for å opprettholde et sikkert og robust banenett. Resterende midler til investeringer vil i hovedsak gå til allerede igangsatte bundne prosjekter. Dette betyr at videreutvikling av jernbanenettet vil stoppe opp. Prioritering av midler til drift og vedlikehold vil bremse den negative forfallsutviklingen, men ikke være tilstrekkelig for å ta igjen etterslepet på jernbanen. Vi vil likevel merke en punktlighetsforbedring som følge av drift- og vedlikeholdstiltakene.

80 % av persontransporten for jernbane i Norge er knyttet til Oslo og InterCity (IC)-området. RIF er enig i at en moderne jernbane har en viktig rolle som rygggrad i kollektivsystemet i Oslo-området. Det er derfor riktig å prioritere ICs innerstrekning til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg. Da investeringen i perioden ikke er tilstrekkelig for å oppnå dobbeltspor på disse strekningene, vil man bare kunne ta ut en liten del av potensialet for reisetidsgevinst og kapasitetsøkning. Samfunnsnyttene og miljøeffekten blir da begrenset. Full IC-utbygging med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer er beregnet til å koste mellom 120 og 130 mrd. kr, inkludert parseller som er under bygging/planlegging. Ramme +45 % gir rom for å prioritere om lag 35 mrd. kr til IC-utbyggingen. Investeringene gir større pålitelighet og punktlighet i Østlandsområdet, men det oppnås ikke halvtimes frekvens på ICs innerstrekning i 2023. Dette kan oppnås i 2026 med samme investeringstakt videre.

IC-utredningen har vist at etterspørselen etter reiser vil være større enn tilbudet i 2026, gitt et tilbud basert på halvtimesfrekvens til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg. Vestfoldbanen vil være den strekningen der kapasiteten overskrides først. IC-utbyggingen kan defineres som første trinn i høyhastighetsutbyggingen i Norge og bygges ut for 250 km/t med lokale begrensninger gjennom byene. Halvtimesfrekvens på ICs innerstrekning krever en investering på ca. 47 mrd. kr, og er mulig med en ramme +56 %. Full IC-utbygging i planperioden krever en ramme på +136 %.

Diverse tiltak for hensetting, vending og fornyelse er nødvendig for å sikre en robust ny grunnrute for Østlandsområdet i 2014. Deler av Østlandsområdet, som for eksempel lokaltogene på Drammenbanen som vil få doblet frekvens, vil få en vesentlig bedring som følge av denne ruteendringen. Ny tunnel gjennom Oslo ligger ikke inne i rammen og dette vil begrense fleksibiliteten i lokaltettet og begrense kapasiteten for både person- og godstrafikk lokalt og regionalt ut i hele jernbanenettet.

Fordi togproduksjonen i 2023 samlet sett ikke er vurdert til å kunne gi en vesentlig bedring i togtilbudet sammenlignet med dagens, har vi satt utviklingen til å være uendret i forhold til dagens tilstand, selv om påliteligheten forbedres.

Sikkerhet

Innenfor programområdet sikkerhet og miljø er det satt av 2 mrd. i +45 %-rammen. Deler av dette vil gå til sikkerhetstiltak som sikring av planoverganger, plattformforlengelser og fornyelse av sikringsanlegg som utbygging av FATC og innføring av akseltellere. Det er satt av 8 mrd. i perioden til ERTMS-utbygging. ERTMS-utbygging vil redusere feil som kan føre til ulykker, og vil generelt gi et høyere sikkerhetsnivå. Strekninger som ikke har full ATC bør prioriteres først da de vil gi høyest sikkerhetsgevinst. Utbygging av enkelte IC-parseller vil også bidra til et høyere sikkerhetsnivå. Det er i dag et høyt sikkerhetsnivå på all jernbanetrafikk. NTP-forslaget en positiv utvikling med store midler til vedlikehold, fornyelse og signalanlegg, samt mer dobbeltspor og nyanlegg i østlandsområdet der trafikken er størst. Vi har derfor valgt å gi karakteren «positiv utvikling» (grønn pil) til hovedmålet sikkerhet.

Klima/miljø

Investeringene i godsterminalen på Alnabru sammen med øvrig fornyelse og investeringer i infrastrukturen vil kunne gi mulighet for å øke kapasiteten med 50-100 %. Dette er en positiv tendens, men ikke tilstrekkelig i forhold til behovet og potensialet for overføring av gods fra vei til bane. Det er dessuten viktig at kapasiteten på strekningene også bygges ut tilsvarende. Dette ligger ikke inne i høringsutkastet, da det kun er satt av 2,4 mrd. En dobling av kapasiteten på strekningene vil kreve langt flere kryssingsspor/forlengelser av eksisterende kryssingsspor enn det NTP-rammen gir mulighet for. NTP-rammen vil kunne gi mulighet for en dobling av godstransporten på for eksempel. Sørlandsbanen, men da vil det ikke være rom for tiltak på de øvrige banene.

Siden verken gods- eller persontrafikken vil få et vesentlig bedret tilbud i 2023, vil dette heller ikke kunne gi en vesentlig bedret klimaeffekt, og vi har derfor vurdert at dette hovedmålet får en uendret utvikling (gul pil).

Universell utforming

I dag er kun 31 % av stasjonene tilgjengelig for alle. I NTP er det estimert at oppgraderingen av 357 stasjoner til universell utforming vil koste ca. 10 mrd. kr. Det er ikke lagt inn tilstrekkelig midler til å oppgradere disse stasjonene. Kostnaden er sannsynlig underestimert, da flere av tiltakene vil initiere følgetiltak og behov for større ombygginger av mange stasjoner. Stasjonene som ligger i de omtalte investeringsprosjektene, vil bli oppgradert i henhold til gjeldende krav om universell utforming.

Innenfor programområde stasjoner og knutepunkter er det satt av 5 milliarder (+45 %) som dekker bl.a. stasjonstiltak og innfartsparkering. Det er bra at stasjonene fornyes, men RIF mener denne summen er for lav til å kunne gi en vesentlig opplevd forbedring for jernbanens kunder, og har derfor gitt karakteren uendret utvikling (gul pil).

5 viktige satsningsområder /-prosjekter fra «State of the Nation» 2010

1. Forsere utbygging av dobbeltspor i mellomdistanse/IC-triangelet frem til Halden,

Skien og Lillehammer, samt avklare hastighetsstandard mhp en eventuell fremtidig videre utbygging av høyhastighetsbaner.

Planleggingen er i gang, men gjennomføring basert på NTP vil ikke dekke behovet for banetransport i korridorene. Et første trinn med halvtimesfrekvens til Tønsberg, Fredrikstad og Hamar støttes, men det er for lenge å vente til etter 2026 for å bedre dagens tilbud. Skisserte tiltak vil også gi en dårlig regularitet og liten reisetidsgevinst, og dobbeltspor på innerstrekningene bør derfor inngå i dette første trinnet. Dette vil kreve en økning i NTP-rammen fra +45 % til +56 %. Det bevilges 100 millioner kr til videre høyhastighetsutredning av strekningen Porsgrunn – Kristiansand – Egersund – Stavanger og Ringeriksbanen. Dette er viktig i et langsiktig perspektiv for å få definert ambisjonsnivå også for fjerntrafikken.

2. Utrede nødvendig kapasitet for togtrafikken gjennom Oslo, herunder Oslo-tunellen, samt å bygge ut kapasitetsøkende tiltak gjennom Oslo.

Kombinasjonen av sterk befolkningsvekst i Oslo-området og vedtatte mål om at veksten skal tas med kollektivtrafikk gjør at tilbudet må forbedres. Et kollektivnett der jernbane, T-bane, trikk og buss henger nøye sammen må utvikles. Planarbeider for ny tunnel gjennom Oslo for både jernbane og T-bane, bør startes umiddelbart for at bygging av nye tunneller skal kunne realiseres før eksisterende tunneller blir for stor flaskehals i den fremtidige løsningen for kollektivtrafikk i og gjennom Oslo-området. En ny Oslo-tunnel bør være ferdig til IC-strekningene er fullført for å få full effekt av disse. Det er ikke tatt tilstrekkelig høyde for dette i foreliggende forslag til NTP.

3. Forsere utbygging av kryssingsspor for økt godstrafikk på fjernstrekningene.

Det er foreslått en del kryssingssportiltak i NTP, men ikke tilstrekkelig for målsettingen om dobling av dagens trafikk. Strekningen mot utlandet via Østfoldbanen har lavest markedsandel i landet, og planene i NTP-forslaget vil ikke kunne endre denne rangeringen.

4. Forsere ferdigstillelse av Alnabu containerterminal og ny godsterminal i Trondheimsområdet.

Alnabu er i gang og vil kunne gi et stort løft for godshåndtering/tilrettelegging for transport på bane. Dersom fremdriften for Alnabu gjennomføres som planlagt i forslag til NTP, vil første byggetrinn for ny terminal ferdigstilles. Dette vil være tilstrekkelig til å kunne doble kapasiteten for godshåndtering på Alnabruterminalen, som er i henhold til Jernbaneverkets godsstrategi. Ny godsterminal i Trondheim er ikke ferdigstilt innenfor rammen på +45 % innen 2023. Optimalisering av eksisterende terminal gir en forventet økning av kapasiteten på terminalen med noe over 50 %. Jernbaneverkets godsstrategi tilsier at kapasiteten må øke med 100 % (dobling). Sammen med manglende tiltak på øvrig infrastruktur/banenett som kryssingsspor og øvrige terminaler, vil dette medføre at en dobling av kapasitet for gods på jernbane ikke er mulig i 2023.

5. Forsere utbygging av nytt signalanlegg (ERTMS) over hele landet.

Arbeidet med prøvestrekning er i gang, det er bra. Rammen i NTP +45 % utgjør ca. halvparten av det totale behovet for hele landet. Det synes å være et riktig ambisjonsnivå, da 60 % av anleggsmassen har nådd sin teknologiske levetid i 2019. Det kan være uheldig at hovedinnsatsen legges til siste halvdel av perioden. NTP sier ikke noe om rekkefølge i utbyggingen, og RIF mener det er viktig å prioritere fornyelse på strekninger som gir størst effekt og som gir samkjøring med nye investeringsprosjekter. Innføring av ERTMS krever, i tillegg til tiltak i infrastrukturen, investeringer i utstyr om bord på togene. Denne problemstillingen er ikke fanget opp av NTP, og finansieringen er fortsatt ikke avklart.

4. SJØFARTSSEKTOREN

NTP uttrykker en ideell målsetting om å overføre gods fra veg til sjø og bane. Dette er begrunnet i hensyn til miljø, sikkerhet og kostnader. I 2010 regner man med at 90 % av utenriks transportarbeid går på skip, og tilsvarende 68 % av innenriks transportarbeid.

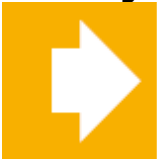
De tiltakene som spesifikt anbefales for å øke andelen av transportarbeid på skip er:

- Tiltak i farleder (i hovedsak utdyping)
- Utvikling av logistikk-knutepunkter (terminaler)
- Bedret vegforbindelse til terminaler
- Reduserte avgifter på sjøtransport.

I tillegg anbefales kunnskapsutvikling og en større samfunnsanalyse, samt en "insentivordning". Vi mener at alle disse er positive tiltak, men at de er tiltak som delvis vil være nødvendige uansett ambisjonsnivå og delvis ikke er nok målrettet mot overføring av gods fra veg til sjø.

Det er mulig at forfatterne av forslaget til NTP har innsett de begrensninger som ligger i behandlingen av sjøfarten ved at de selv foreslår en "Bred samfunnsanalyse", som forhåpentligvis vil kunne adressere noen av svakhetene i dagens system og sørge for at det vil være mulig å inkludere hele sjøtransport-nettet i én plan.

NTP-forslaget sett i forhold til hovedmål

Framkommelighet	Sikkerhet	Klima/miljø	Universell utforming
			

Framkommelighet

Utdypingstiltakene i farledene inn mot utvalgte norske havner (Oslo, Borg, Grenland, Bergen, Ålesund, Bodø, Polarbase (Hammerfest)) vil gi en bedre farled med økt sikkerhet mot grunnstøting, men vil neppe gi store utslag for framføringshastighet eller regularitet, og vil dermed ikke styrke sjøtransportens konkurransekraft.

De statlige avgiftene for sjøtransport foreslås redusert i NTP, og dette er et positivt utgangspunkt. Det er imidlertid begrenset hva man kan oppnå med dette uten at Staten går direkte inn og påtar seg et større ansvar. Per i dag utgjør kostnader til bruk av los 60 % av de statlige avgiftene, og hvis man anser at utgifter til los er en ren kostnadsdekning, er det vanskelig å se at det oppnås vesentlige reduksjoner av disse kostnadene uten at det går ut over sikkerheten for både menneskeliv og miljø. Dagens utvikling i retning av redusert bemanning, flere utenlandske skip og utenlandsk mannskap vil heller peke i retning av økt bruk av lostjenester. Et økt statlig engasjement kan f.eks. skje ved at det utvikles elektroniske tjenester og IT-tilbud som ikke nødvendigvis belastes brukerne. Skal det oppnås en effektiv reduksjon av kostnadene til sjøtransport, bør alle kostnader til Staten eller en offentlig aktør sees i sammenheng. Slike avgifter kunne f.eks. være gradert etter skipenes miljøklassifisering.

Et forhold til kystskogbruket er spesielt nevnt. Skogbruket langs kysten har et stort potensial for lønnsom eksport av trevirke, og det må være et overordnet mål å sørge for at transporten av denne ressursen skjer

på kjøl og ikke på hjul. Næringen selv (Norskog) har utarbeidet en plan for dette, med estimerte behov for havneanlegg langs kysten. Planen får en positiv omtale i NTP, men vi ville gjerne sett at denne typen planer og ideer i større grad ble oppmuntret og mer konkret behandlet.

Siden vi mener at de foreslåtte tiltak ikke vil gi store utslag for framføringshastighet eller regularitet, har vi gitt karakteren «uendret» (gul pil) for dette hovedmålet.

Sikkerhet

Utdypingstiltakene i farledene inn mot utvalgte norske havner (Oslo, Borg, Grenland, Bergen, Ålesund, Bodø, Polarbase (Hammerfest)) vil gi en bedre farled med økt sikkerhet mot grunnstøting. Vi tror imidlertid ikke at tiltakene som er foreslått vil gi en merkbar bedring i sikkerhetsnivået, og har derfor gitt karakteren «uendret» (gul pil) for dette hovedmålet.

Kilma/miljø

Utvikling av logistikk-knutepunkter (herunder forbindelser til veg og bane) anser vi er det viktigste punktet i en plan for å øke sjøandelen av transportarbeidet på bekostning av transportarbeid på veg. I dagens situasjon påløper en urimelig stor andel av kostnader og tidsforbruk ved håndtering og administrasjon i terminaler. Dessverre er NTP for vag på dette punktet, noe som skyldes at den statlige styringen er begrenset til jernbaneanlegg (spor og terminaler) og til veginvesteringer, ved siden av de nevnte tiltakene i farledene. Havnene er kommunale eller interkommunale foretak som har sine egne prioriteringer og målsettinger. Dette kommer tydelig fram bl. a. i Trondheim, der et reelt alternativ til plassering av ny godsterminal er helt uten tilknytning til havn eller sjø. Den omtalen som er gitt av terminaler gjelder også "Statlige investeringer i jernbaneterminaler". Vi mener at en insentivordning for å flytte transport fra veg til bane og sjø må inneholde et element som kan påvirke de kommunale planene i retning av å lage ekte intermodale terminaler.

Sjøtransport og havnesektoren må anses å være forholdsvis lite påvirket av klimaendringer. Det skyldes at utskiftingstakten for mobile midler (skip etc.) er høy, slik at de til enhver tid kan tilpasses et nytt klima. Derne er havneanlegg pr i dag lokalisert i et miljø som er preget av stor ustabilitet (bølger, vind, strøm), slik at de allerede i dag er bygget for å tåle store variasjoner i påkjenninger. Det er tenkbart at dekningsverk som moloer vil kunne få en økt påkjenning som følge av en kombinasjon av økt ekstremvannstand og bølger, men dette er prosesser som vil utvikles over tid, og som vil kunne takles fortløpende forutsatt at midlene stilles til rådighet. Erfaringen fra den senere tids større stormer viser også at nye havneanlegg og konstruksjoner har klart seg godt, mens skader har oppstått på noe eldre anlegg som ikke er bygget og dimensjonert etter nye krav.

Vi tror ikke de foreslåtte tiltak vil kunne få en vesentlig overføring av biltransport over på sjø, og har derfor gitt karakteren «uendret» (gul pil) for dette hovedmålet.

Universell utforming

Kystverkets planlegging for sjøtransporten bærer preg av at de ikke er i konkret inngrep med utviklingen av terminalpunkter og har derfor gitt karakteren «uendret» (gul pil) for dette hovedmålet.

5 viktige satsningsområder /-prosjekter

Rapporten "State of the Nation" (SotN) har ingen spesifikk omtale av sjøtransport eller havneanlegg, noe som kan skyldes at den delen av samfunnsaktiviteten ikke er ofte omtalt i media, og at allmennheten ikke ofte er i kontakt med den. I SotN framgår det at offentlig, statisk infrastruktur (som veg, jernbane, VA-nett, osv.) krever mer midler til vedlikehold for å ta igjen etterslep og stanse forfall, mens de mer dynamiske enhetene (flyplasser, kollektivtrafikk, osv.) anbefales å satse på nye, nasjonale prosjekter.

Kystverket har definert et behov på ca. 2,6 milliarder for å ta igjen etterslepet på vedlikeholdet av nautiske innretninger (fyr og merker) og samtidig ruste opp til en moderne standard. Herav går ca. ¼ til aktivt kulturvern av eldre bygninger. Dette må anses som et beskjedent beløp i forhold til de vedlikeholdsetterslep som foreligger i andre samfunnssektorer.

Kystverkets planlegging for sjøtransporten bærer preg av at de ikke er i konkret inngrep med utviklingen av terminalpunkter. Tiltakene i farleder (Vedlegg 4a) bærer preg av «business as usual» og en fortløpende (og nødvendig) håndtering av innkommende krav og prosjekter. Ved siden av dette er det også skissert noen tiltak under kapittel 9.4 Sjøtransport, der noen synes å følge etter den internasjonale normen, og andre kan karakteriseres som positive tiltak med bruk av ny teknologi. Disse siste tiltakene vil imidlertid gi mest effekt i form av større sikkerhet, spesielt for miljøet-, mens forbedringen i konkurransekraft for sjøtransport er liten. Norge er en foregangsnasjon når det gjelder bruk av trafikkssentraler (VTS) for overvåking av skipstrafikken i våre farvann, og den posisjonen bør absolutt opprettholdes og videreutvikles.

1. Større statlig engasjement og koordinering av veg, bane og båt i etableringen av effektive terminaler for godshåndtering.
2. En insentivordning som stimulerer kommuner og havneiere til å integrere sine aktiviteter bedre med øvrige transportformer (og vice versa)
3. Mer konkrete tiltak og beskrivelser for hvordan transportarbeidet skal overføres fra veg til sjø (og evt. bane)
4. En mer bransje- eller produktvis oppfølging av ideer for framtidig bruk av sjøtransport (eksempelvis kystskogbruket, fiskeeksport, etc)
5. Det er et stort behov for både FoU-midler til kunnskapsutvikling og forskning, og for en "Bred analyse av godstransport".

5. VEISEKTOREN

NTP-forslaget sett i forhold til hovedmål

Framkommelighet	Sikkerhet	Klima/miljø	Universell utforming
			

Framkommelighet

NTP-forslaget øker bevilgningene til drift og vedlikehold, trafikanter og kjøretøy og riksveginvesteringer med 60 % sammenlignet med inneværende NTP-periode. Foreslåtte rammer til drift og vedlikehold vil bety en økning på omlag 67 %. Dette er en positiv utvikling, og bidrar til å fremme målsettinger om bedret framkommelighet og økt sikkerhet. Den foreslåtte rammen for drift og vedlikehold er til sammen på om lag 54 mrd. kr, som betyr at etterslepet likevel ikke vil bli tatt inn i perioden, da det vil ta 15 år å hente inn forfallet. Det er heller ikke beregnet samfunnsøkonomisk nytte av de satsingene som gjøres. Det er derfor fortsatt utfordringer knyttet til styring av de anvendte midlene, og det er vanskelig å gjøre vurderinger av om ressursene benyttes på en best mulig samfunnseffektiv måte og vil bidra til måloppnåelse. Investeringene økes med 78 % og vil bedre framkommeligheten og gi mer sammenhengende standard, spesielt på strekningene: E6 Oslo - Svinesund, E16 Sandvika - Bergen, E18 Oslo – Kristiansand, Oslo – Ørje og E39 Kristiansand – Stavanger - Bergen. Uten økning til +45 % ramme vil framkommelighetspila være mer rød enn gul.

Sikkerhet

Den foreslåtte rammen til investering innenfor trafiksikkerhet økes med ca. 30 % fra inneværende periode. Ved hjelp av investeringstiltak som forhindrer møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklist, samt trafikantrettede tiltak, er målsettingen at antall drepte ikke skal overstige 100 og antall drepte/hardt skadde ikke skal overstige 500 i 2024. Det legges opp til 7 mrd. til skredsikring, en økning på 1,5 mrd. fra inneværende periode. Det prioriteres midler til å bygge ekstra tunnellop i alle tunneler med forventet ÅDT større enn 20 000 kjøretøy, dette er gunstig både for trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Det er en positiv tendens innenfor sikkerhetsområdet, men ikke tilstrekkelig satsning til at vi vil få en betydelig forbedring (og grønn pil).

Klima/miljø og universell utforming

Vi mener de to siste hovedmålene i NTP kvalifiserer til gul pil innenfor veisektoren. For klima/miljø får vi en bedre flyt med mer overføring av persontransport til kollektiv og gods over til sjø og bane. Dette avhenger imidlertid av full satsning på kollektiv- og baneutbygging. Endringer i klimaforhold ivaretas i stor grad med endrede standarder for bygging av nye veiprosjekter, men det vil være et stort etterslep for eksisterende infrastruktur. Det samme gjelder for universell utforming: positiv trend at nye tiltak tilrettelegges med hensyn til universell utforming, men det er mye å ta tak i for det som allerede er bygget.

5 viktige satsningsområder /-prosjekter fra «State of the Nation» 2010

1. Drift og vedlikehold: Øke rammene og forbedre styringssystemer; herunder

Utvikling av metodikk for beregning av etterslep og verdibevaring. Foreslåtte rammer vil bety en økning på omlag +67 %, men dette er ikke nok ti å hente inn etterslepet innen 2023.

2. Sikkerhet: Øke investeringsrammen til utbygging av midtdelele og rassikring.

Egnede sikkerhetstiltak i to-felts tunneller må vurderes nærmere. Foreslått ramme innenfor trafiksikkerhet økes med ca. 30 %, som er positivt, men ikke nok.

3. Bedre framkommelig og redusere flaskehalser: Øke investeringsrammen og bedre

standarden på veinettet i sentrale, nasjonale og regionale korridorer. Bedre framkommelighet og økt punktlighet er særlig viktig for vare- og godstransport og arbeidsreiser. Veksten i persontransport i de store byområdene ønskes tatt av kollektivtransport, sykling og gåing. Dette er foreslått løst ved bl.a. å bygge om deler av veg- og gatenettet for å gi bedre framkommelighet og plass til kollektivtrafikken, sykkel og fotgjengere. Transportetatene mener at kjøprising, tidsdifferensierte bompengetakster og parkeringsavgifter er et effektivt virkemiddel for å redusere kø. Det er viktig å øke kapasiteten på kollektivtransporten før det settes inn vesentlige bildempende tiltak, slik at trafikantene har et reelt alternativ til privatbilen. For å få dette til, er det behov for store investeringer og økt driftstilskudd til kollektivtransport.

4. Utrede behovet for tilrettelegging og utbygging av infrastruktur for ITS. ITS foreslås i NTP-forslaget også benyttet til trafikkstyring og bedre informasjon, variable fartsgrenser, tilfartskontroll, betalingssystemer, informasjon om parkeringsplasser.

5. Utrede muligheter for bedring av kapasitet i transportsystemet i Oslo-området herunder mulige forbindelser utenom Oslo-området for å begrense belastning gjennom Oslos sentrale deler. Drammen- Gardermoen, Oslofjordforbindelsen på vestsiden ved Røyken retning Tønsberg eller mot Drammen og Fredrikstad mot Gardermoen er noen av forslagene som bør vurderes

De tre siste satsningsområdene, bedre framkommelighet og redusere flaskehalser, behovet for ITS, samt bedre kapasitet i transportsystemet i Osloområdet, håndteres delvis med de samme virkemidlene i NTP-forslaget. For å løse storbyenes utfordringer, er vi avhengige av at de involverte aktørene får koordinert seg. Vi mener at de foreslåtte tiltakene er gode, og peker i riktig retning. Men muligheten for å velge gang/sykkel og kollektive løsninger krever en raskere utbygging enn det er lagt opp til.