

Samferdselsdepartementet

Vår ref: KAV Oslo 28. juni 2012

Høring – forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

1. Rammer

1.1 Økonomiske prioriteringer

Regjeringen har oppfylt forpliktelsene for inneværende NTP når det gjelder budsjettvolum. Men NTP er ikke realisert når det gjelder gjennomføring, vedlikehold og realisering av nye prosjekter. Den neste NTP bør gjøres mer forpliktende for at den skal være et effektivt styringsverktøy.

Samtlige etatsjefer mener det er viktig å prioritere løsninger for kollektivtrafikk, for å unngå at en for stor del av økningen i transport skjer på vei. Jernbaneløst anslår at det er nødvendig å legge til grunn permanent høyere nivå på drift og vedlikehold enn i tidligere transportplaner. Det høye nivået på drift og vedlikehold samt økte kostnader forbundet med høyere teknologiske krav, gir utfordringer for investeringsprosjektene selv når den økonomiske rammen øker. Det er derfor nødvendig med hardere prioriteringer fremover, både mellom investeringsprosjektene og mellom transportmidler. I tillegg vil det være nødvendig å se på mulighetene for å øke omfanget av privat finansiering av infrastruktur.

Tekna gjennomførte høsten 2011 en undersøkelse blant medlemmer som arbeider med samferdsel. Våre medlemmer er nokså samstemte i sine anbefalinger, og en oppsummering av resultatene er presentert i et vedlegg til høringssvaret.

Tekna foreslår:

- Den økonomiske rammen for jernbane øker med over 45 % for å muliggjøre gjennomføring av store og prioriterte investeringsprosjekter som full utbygging av Inter City-strekningene med dobbeltspor og byggetrinn 1 på Alnabruterminalen.
- Sterkere prioritering av bane fremfor vei for den kommende planperioden

kathrine.vinnes@tekna.no

Direkte tlf. 22 94 76 10

Mobil 926 01 992

www.tekna.no

Org.nr.: 971 420 782

MVA

1.2 Kompetansebehov

Tekna er bekymret over utviklingen når det gjelder tilgang på tilstrekkelig faglig kompetanse for infrastruktur og samferdselsbygging. Særlig de statlige etatene har problemer med rekruttering, fordi staten taper terreng lønnsmessig til privat sektor. Ved mange læresteder er relevante fagområder bygget ned over tid. Det er viktig at NTNU nå har gjenetablert et eget studium for jernbaneingeniører, men regjeringen må følge opp med ressurser og studieplasser til relevante studier også for resten av samferdselssektoren.

Tekna foreslår

- Flere studieplasser for sivilingeniørstudiet – særlig til den nye utdanningen for jernbaneingeniører og innenfor eksisterende utdanninger for bygg og anlegg

2. Raskere planlegging og gjennomføring

2.1 Konseptvalgutredning og kvalitetssikring

Dagens planleggingsregime for samferdselsprosjekter er omfattende og ressurskrevende. For store vei eller jernbaneprosjekter tar det om lag 10 år å planlegge for utbygging. Med innføringen av nye krav til utredning og kvalitetssikring de senere årene har planleggingstiden økt, selv om målet har vært å få til en mer effektiv planlegging. Oppsiden ved krav om konseptvalgutredning er at det nå på et tidlig stadium gjøres en grundig jobb med å klarlegge behov, mål og krav for prosjektet. Det bekymringsfulle er likevel at den totale planleggingstiden øker, når kompetanse er en begrenset ressurs, og vi står overfor en periode med økt utbygging av samferdselsinfrastruktur.

Tekna er fornøyd med at fagetatenes NTP-forslag tar tak i utfordringen med langdryge planleggingsprosesser (kap. 3.8.1). Tekna forventer at departementet følger opp med konkrete forslag som kan forkorte tiden til planlegging i den kommende stortingsmeldingen. I tillegg mener Tekna det er nødvendig at departementet iverksetter tiltak for å styrke tilgangen på faglig kompetanse hos transportetatene.

Tekna foreslår

- Dagens system krever konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS) for investeringsprosjekter over 750 mill kr. Tekna foreslår at beløpsgrensen i løpet av planperioden heves trinnvis, til 1 mrd kr, og deretter 1,5 mrd kr.
- Endre praksis for KVU:
 - Etablere en tydelig praksis på at det ikke gjennomføres KVU der det ikke finnes reelle alternativer.
 - Det bør ikke stilles krav til KVU for delparseller av et større prosjekt der det allerede er gjennomført KVU, som for eksempel InterCity strekningene

2.2 Budsjett og prioriteringer

Stadig økende kostnader til drift og vedlikehold spiser opp midlene til nye investeringer. Det kan politisk synes mer interessant å starte mange mindre prosjekter enn få store. Tekna ønsker ordninger

som freder store, samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringsprosjekter eller store prosjekter med bred politisk enighet fra å bli nedprioritert eller delt opp i mange små parseller med klattvise bevilgninger. Dagens system gir mindre samferdsel per investerte krone enn det vi kunne fått med mer langsiktighet i samferdselsutbyggingen og bedre prioritering av prosjekter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet bør ikke være avhengig av finansieringsformen. Dagens finansieringsløsning bidrar til at store samferdselsprosjekter får unødvendig lang tid med løpende kostnader. Dette reduserer den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Tekna ønsker at samfunnsøkonomisk lønnsomhet i større grad skal være styrende for prioritering av prosjekter i NTP.

2.3 Prosjektfinansiering

Dagens praksis med årlige budsjettvedtak for investeringsprosjekter er vanskelig å forene med målet om en kostnads- og tidseffektiv prosjektgjennomføring. Store og viktige samferdselsutbygginger deles opp i parseller eller delprosjekter, og tempoet i utbyggingen tilpasses årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Lengre utbyggingstid bidrar til høyere kostnader enn nødvendig, og nytterealiseringsen skyves utover i tid. Resultatet er mindre samferdsel per investerte krone. Vi er klar over at regjeringen og finansdepartementet mener at hensynet til langsiktighet i finansieringen blir tatt hensyn til med dagens ordning, blant annet gjennom tilsagnsfullmakter og at godkjenning i stortinget betyr fullmakt til å inngå kontrakter med entreprenører for hele prosjektperioden. I praksis gir ikke dagens praktisering av budsjettprosessene rom for fullfinansiering av prosjekter. Muligheten til å skille ut enkeltprosjekter i egne poster på statsbudsjettet for å sikre finansiering, gir heller ikke tilstrekkelig langsiktighet i finansieringen.

Tekna foreslår at det åpnes for prosjektfinansiering av store prosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme og/eller har bred politisk enighet. Med prosjektfinansiering mener vi ordninger som sikrer finansiering til hele prosjektet allerede ved oppstart. Tekna er klar over at de forskjellige typene prosjektfinansiering er problematisk fordi det medfører bindinger i budsjettet fremover i tid, men slike bindinger finnes allerede på andre områder der langsiktighet er viktig. Alle typer fondsløsninger er øremerking av en inntektsstrøm i årene fremover, og ikke minst folketrygden er en stor binding av fremtidige budsjetter. Vi ser ingen grunn til at samferdselsområdet ikke skal få samme muligheter som andre viktige samfunnsområder.

Prosjektfinansiering vil redusere det finanspolitiske handlingsrommet man oppnår gjennom årlige budsjettoverføringer, der alle gode formål veies mot hverandre. Likevel mener vi at kostnadene ved dagens ordning er så store at alternative løsninger bør innføres. Prosjektene som velges ut, utgjør kun noen få prosent av samferdselsbudsjettet, og en slik løsning gir derfor fortsatt kontroll med fremtidige utgifter. Så lenge de eventuelt økte investeringsmidlene er investeringer som ellers ville vært i andre sektorer i Norge, vil det heller ikke påvirke aktivitetsnivået nevneverdig. Økonomiske rammer i budsjettet og politiske prioriteringer vil styre hvilke prosjekter som skal gjennomføres. Forskjellen er en langsiktighet i finansieringen som sikrer en mer effektiv ressursutnyttelse for store, helt essensielle prosjekter.

Begrepet prosjektf finansiering omfatter flere typer finansieringsløsninger, men felles for alle er muligheten til å sikre en fleksibel finansiering for hele prosjektet, slik at ressursene brukes på en mest mulig effektiv måte. For store jernbaneutbygginger er opprettelse av utbygningsselskap en god løsning. Dette vil gi en mer effektiv utbygging, både fordi finansieringen fristilles fra årlige bevilgninger og politiske prioriteringer, og fordi det har en mer fleksibel organisasjonsform som kan sikre effektivitet i anbuds- og kontraktsutformingen. Et utviklingsselskap kan selv sikre finansieringen, for eksempel ved statsgaranterte lån. Vi mener at prisen på denne type finansiering (rentekostnaden) vil være lavere enn kostnadene med oppstykket utbygging som følge av klattvise bevilgninger. Så lenge norske aktører kjøper obligasjonene, vil det komme istedenfor annen sparing, og det samlede aktivitetsnivået vil være tilnærmet uforandret.

I store prosjekter der det er høy sammenheng mellom valg tatt i byggefasen og størrelsen på vedlikeholdsbudsjettet, bør offentlig-privat samarbeid (OPS) vurderes. På veisiden går allerede flere prosjekter som OPS. Det gir en bedre fordeling av risiko og en mer kostnadseffektiv utbygging siden hele livsløpet tas hensyn til. Ved en slik ordning vil det private få mulighet til å finansiere deler av investeringene.

Dagens bompengoordning er ikke optimal. En omlegging av bomringer på en mer samfunnsøkonomisk optimal måte vil gi høyere inntekter enn dagens løsning (se Vista Analyse – finansiering, effektivitet og styring (2012)). Rushtidsavgift bør vurderes for å frigjøre plass på veiene i tidsrom med mye trengsel i byområder. En slik avgift vil både bidra til mindre køproblematikk, samtidig som det kan bidra til økte rammer for samferdselsinvesteringer. Når det gjelder investeringer i riksveiprosjekter, er om lag halvparten i dag finansiert gjennom bompenger. Dette utgjør også en form for prosjektf finansiering. På jernbanesiden derimot finansieres alle investeringer over statsbudsjettet, hvilket også er en viktig årsak til at det er vanskelig å få gjennomført felles vei- og jernbaneprosjekter. En form for prosjektf finansiering også for jernbane vil i langt større grad muliggjøre fellesprosjekter der dette er et poeng.

Tekna foreslår

- Sterkere prioritering av prosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme i NTP
- Prioriterte samferdselsprosjekter planlegges og bygges ut som store prosjekter, og prosjektene garanteres fullfinansiering fra oppstart
- Mulighet for etablering av utbyggingsselskap for store jernbaneprosjekter
- Økt bruk av OPS og totalentreprise for store veiprosjekter
- Mer optimalt utformet bomring og rushtidsavgift

2.4 Planlegging etter Plan- og bygningsloven (PBL)

Tekna støtter fagetatenes forslag om å effektivisere prosjektplanleggingen gjennom å lage et system hvor prioritering og finansiering av enkeltprosjekter er avklart før prosjektplanleggingen etter PBL starter. På denne måten vil omfanget av prosjektplanlegging for prosjekter som ikke realiseres, så vel som omfanget av utdaterte planer, begrenses. Tekna forventer at den kommende stortingsmeldingen kommer med konkrete forslag til endringer på dette området.

Avveilingen mellom lokale og nasjonale interesser er en utfordring for mange infrastrukturprosjekter. Arbeidet med kommunale reguleringsplaner er krevende å koordinere, og for større prosjekter er uenigheter mellom kommuner, og mellom lokalt og regionalt forvaltningsnivå ofte årsak til at planene trekker ut i tid. Tekna er også kjent med at uenigheter mellom ulike fagmyndigheter på statlig nivå også fører til forsinkelser i planleggingen.

Tekna foreslår

- For å sikre fremdrift og raskere gjennomføring av store og nasjonalt prioriterte prosjekter, mener Tekna det er behov for at det innføres statlig regulering for flere store prosjekter.
- Innføre krav om tidfestet ferdigstillelse av prosjekter
- Sikre raskere prosesser gjennom å få frem reelle uenigheter mellom ulike forvaltningsnivåer og mellom ulike fagmyndigheter tidligst mulig i prosessen

2.5 Gjennomføringsevne for entreprise- og rådgivningsarbeider

Det økte volumet av infrastrukturprosjekter som skal bygges ut krever også økt kapasitet for entreprise- og rådgivningstjenestene. Fagetatenes NTP-forslag adresserer dette viktige feltet (kap. 3.8.2). Tekna forventer at den kommende stortingsmeldingen følger opp arbeidet med nye kontraktstrategier, der målsettingen er å skaffe større langsiktighet og forutsigbarhet fra fagetatene som bestillere.

Tekna foreslår

- Hver av fagetatene rendyrker sin rolle og kompetanse som byggherre
- Byggherre endrer praksis, slik at flere mindre prosjekter samles sammen til større anbud
- At det i større grad legges inn livsløpsansvar i anbudene
- At det for store prosjekter legges til rette for økt internasjonal konkurranse
- Leverandørene tilpasser seg utviklingen ved å sørge for en bedre spissing av sin kompetanse og en bedre arbeidsdeling for små, mellomstore og store prosjekter

3. Fornyelse av nyttekostnadsmodeller

Nyttekostnadsanalyser (NKA) benyttes for å utrede konsekvensene av en offentlig investering. Dagens modell/veileder for NKA har en rekke mangler som alle bidrar til å redusere verdien av nytte/inntektssiden i modellen. Bedre og riktigere modeller for fastsettelse av nytte, styrker forslaget om at samfunnsøkonomisk lønnsomhet må verdsettes høyere når prosjekter prioriteres.

I NKA måles alle kostnader ved prosjektet mot alle inntekter. Kostnadssiden består for eksempel av direkte kostnader over offentlige budsjetter, inngrep i naturen, økt forurensing med mer; mens inntektssiden er for eksempel verdien av spart reisetid, sparte liv og reduserte klimagassutslipp. Ettersom modellen regner om alle kostnader og inntekter/nytte til nåverdi, er resultatet følsomt for hvilke parametere som benyttes for å regne ut nåverdien. De fleste viktige inntekts- og utgiftssidefaktorene er med i regnestykket. Enkelte faktorer som antakeligvis har utslagsgivende verdier regnes likevel ikke med, som for eksempel frigjort areal når veien legges under bakken (Bjørvikatunnellen) eller økt mobilitet i arbeidsmarkedet. Dette er størrelser som kan tenkes å ha en

reell effekt på netto nytten av prosjektene. En samlebetegnelse på dette er ”wider economic benefits”.

Modellparameterne som benyttes i Norge, har verdier som gir lavere lønnsomhetsanslag enn hva vi ville fått med modeller fra for eksempel Sverige og Danmark, eller det som er anbefalt i EU. En omlegging mot den praksisen vi finner i disse landene vil gjøre høyt trafikkerte prosjekter med høy nytte relativt mer lønnsomme. Dette bør og sees i sammenheng med at befolkningsprognosene som har vært lagt til grunn for utredningene, systematisk har vært for lave.

Tekna er kjent med at det kommer en NOU om NKA til høsten, og vi mener veilederen bør forbedres, med blant annet:

- Verdsettingen av tid bør økes i tråd med lønnsveksten eller veksten i BNP gjennom analyseperioden.
- Verdien av tid er sannsynligvis underestimert i dag. I England, som har de nyeste analysene av verdsetting av tid, benyttes en langt høyere verdi enn det som benyttes i norske analyser. Også i Sverige benyttes høyere verdier av spart tid.
- Øke levetid på prosjektene. Levetiden er den tiden vi antar at prosjektet vil gi nytte til brukerne. I Norge benyttes en levetid på 25 år som utgangspunkt, pluss en restverdi dersom prosjektet har en levetid som er lenger enn det. Sverige og EU-standarden har 40 år, England har 60 år og Danmark har 40 års levetid i sine analyser. Når levetiden øker vil dette sannsynligvis også innvirke på det samfunnsøkonomiske regnestykket.
- En vurdering av hvordan modellene i fremtiden bør ivareta hensynet til ”wider economic benefits”.
- Diskonteringsrenten er kanskje den mest utslagsgivende faktoren for om et prosjekt blir lønnsomt. I EU anbefales det å ikke inkludere risikopåslag i diskonteringsrenten, slik som vi gjør i Norge. I tillegg har Norge en høyere diskonteringsrente enn flere av våre naboland. For å ivareta hensynet til usikkerhet over tid, er det en mulighet at diskonteringsrenten reduseres over tid.

Tekna foreslår

- Nyttekostnadsanalyser som tilnærmer seg internasjonale standarder
- Se til Sverige og England for verdsetting av tid
- Øke levetiden som legges til grunn for analysene
- La verdien av spart reisetid vokse med BNP eller lønnsveksten
- For å øke lønnsomheten i langsiktige samferdselsprosjekter: Vurdere muligheten for å senke kalkulasjonsrenten for eksempel ved å redusere diskonteringsrenten over tid, eller ved å ikke inkludere risikopåslag i kalkulasjonsrenten.

4. Transport og klima

Transport bidrar med om lag 30 prosent av innenlandske klimagassutslipp. Vegtrafikken utgjør den største utslippssektoren, og utslipp fra vegtrafikk er voksende. Tekna mener det er nødvendig at klimahensyn må gis større prioritet i transportsektoren, og at NTP bør gi en forpliktende ramme for en slik satsing. Tekna mener at Klimameldingen som ble lagt frem for Stortinget våren 2012 er for

lite forpliktende på transportområdet. Det bør derfor legges særlig vekt på forpliktende klimamål i den kommende stortingsmeldingen for NTP. Samtidig forventer vi at tiltak og virkemidler for reduserte utslipp fra transport fortsatt skal følges opp og vektlegges med de årlige statsbudsjettene.

I lys av dette mener Tekna at målstrukturen for NTP-arbeidet er for lite ambisiøs når det gjelder klimagassreduksjoner, og at den i tillegg bør gi føringer for en større vektlegging av klimahensyn i de tilfeller hvor det oppstår målkonflikter – som for eksempel mål for jordvern og utbygging ved transportknutepunkter.

Tekna er overrasket over at etappemålet ”Bidra til at transportsektorene reduserer klimagassutslippene med 2,5-4 mill tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020” er mindre ambisiøs enn anbefalingene fra Klimakur 2020, hvor det anslås at det er mulig å oppnå en utslippsreduksjon på 3 - 4,5 millioner tonn CO₂ innenfor transportsektoren i 2020. Tekna mener målene i NTP bør skjerpes slik at de er i tråd med anbefalingene fra Klimakur.

EUs fornybardirektiv, som Norge har forpliktet seg til, har mål om at andelen fornybar energi innenfor transport skal være 10 prosent. Tekna mener at den kommende stortingsmeldingen også bør inkludere mål for fornybarandel tilsvarende målene i Fornybardirektivet.

I denne høringsuttalelsen har vi allerede foreslått grep for NTP som vil gi en sterkere klimaprioritering for neste planperiode. Forslagene omtales derfor kun i korthet under:

- Sterkere prioritering av jernbaneinvesteringer fremfor veiinvesteringer i kommende planperiode
- Full utbygging av IC-strekningene med dobbeltspor innen 2025
- Gjennomføring av byggetrinn 1 for Alnabru godsterminal
- Bofortetting ved transportknutepunkter bør prioriteres fremfor hensyn til jordvern ifm arealplanlegging
- Nasjonal satsing på kollektivutbygging i byene

Fagetatene foreslår tilskudd til innfasing av klimavennlige transportløsninger gjennom Transnova. Tekna ønsker at Transnova styrkes i neste planperiode, og at de gis større handlingsrom til å støtte utslippsreduserende teknologi i den kritiske fasen fra pilot til marked.

I tillegg må virkemidler for innfasing av ny teknologi fortsatt følges opp gjennom årlige statsbudsjett, gjennom blant annet en videreutvikling av avgiftsregimet som premierer de drivstoffgjerrige bilene. Det må være en målsetting at tiltak for nullutslippsbiler gis en langsiktighet, for å sikre et kritisk volum av disse bilene før tiltakene fjernes.

5. Kollektivsatsing i byene

Tekna støtter transportetatenes målsetting om at veksten i transport må tas av kollektivtransport, gåing og sykling. Det er bred faglig enighet om at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å satse mer

på kollektivutbygging i byene. Skal man lykkes med dette, er det nødvendig med sterkere insentiver og virkemidler.

Tekna foreslår

- Videreutvikling av bypakker – dobling av statlig bidrag til bypakker for de største byene, med krav om sterkere kollektivsatsing og skjerpede miljømål
- Reell samordning av areal- og transportplanlegging:
 - Prioritering av fortetting ved stasjonsnære jorder
 - Utbygging av knutepunkter som gjør kollektivreiser mer attraktivt
- Økte statlige tilskudd til investeringer og drift for kollektivtransport i byene, i takt med befolkningsøkningen.
- Innføring av kjøping i kombinasjon med utbedringer i kollektivtilbudet, som hyppigere avganger, bedre knutepunkter, reduserte billettpriser

6. Havneterminaler og sjøtransport

Tekna mener det vil være lettere å få politisk gjennomslag og fortgang i utvikling av sjøtransport og havneknutepunktene dersom ansvaret ble lagt til ett departement, hvor Samferdselsdepartementet vil være det mest naturlige valget.

Tekna foreslår

- Areal til havneformål for de store havnene bør prioriteres fremfor areal til boligbygging
- En eier for næringstransport på sjø og havneutvikling – Samferdselsdepartementet
- Reduserte avgifter for sjøtransport, slik at det blir mer konkurransedyktig med vei

7. Prioritering av store nasjonale prosjekter

Tekna ønsker en større satsing på investeringsprosjekter for bane i neste planperiode, for å sikre raskere igangsetting og gjennomføring av prioriterte og vedtatte prosjekter i løpet av den kommende perioden.

7.1 Inter City - strekningene

Høyhastighetsutredningen har fremskaffet aktuell kunnskap for den fasen vi nå er inne i. Tekna har merket seg konklusjonene om at høyhastighetsbanene kan bygges ut i forlengelsen av IC-nettet i Østlandsområdet, og at det ikke er konflikt mellom en eventuell utbygging av IC-nettet med dobbeltspor og designhastighet 250 km/t. Tekna mener det er viktig at innsatsen nå rettes mot jobben som må gjøres på kort og mellomlang sikt, men at det vi gjør i dag ikke må komme i veien for en eventuell senere avgjørelse om bygging av høyhastighetsbane. Det vil si at Tekna ønsker at det nå bygges et sammenhengende moderne dobbeltspor i hele IC-nettet.

Med en forventet befolkningsvekst i Oslo-området de neste 30 årene på opp mot 500 000 nye innbyggere, vil det være helt avgjørende at InterCity-strekningene bygges ut så raskt som mulig for

å avlaste fortettingen på østlandet. Derfor støtter Tekna transportetatenes ønske om at det nå settes et mål for ferdigstilling av IC-utbyggingen. Strekningene bør organiseres som ett stort prosjekt, eventuelt som tre prosjekter under en felles prosjektparaply. Dette vil også kreve mindre ressurser til planlegging, da man kan ta utgangspunkt i allerede gjennomført KVVU-arbeid, som nå ligger klart for politisk vedtak.

Tekna foreslår

- IC-strekningene bygges ut med dobbeltspor innen 2025
- Inter City – prosjektet gjennomføres som et stort og helhetlig utbyggingsprosjekt, eventuelt som tre prosjekter under en felles prosjektparaply
- Prosjektet sikres flerårig finansiering ved at det etableres et aksjeselskap eller et statsforetak
- Valg av løsninger for IC-strekningene må ikke være til hinder for en eventuell senere utbygging av høyhastighetsbane(r)

7.2 Alnabru – navet for godstransport i Norge

Godstransport øker i takt med økonomisk vekst. Prognoser for befolkningsutvikling og økonomisk vekst tilsier betydelig vekst i godstransporten. Tekna registrerer at fagetatene foreslår ambisiøse mål for overføring av gods til bane (dobling av godsvolumene på bane i planperioden og en tredobling frem mot 2040). Med dagens utvikling for godstrafikken kan vi imidlertid ikke se at det vil være mulig å nå disse målene uten at Alnabru-prosjektet nå gis tilstrekkelig prioritet i kommende planperiode. Alnabru er selve navet for godstrafikk i Norge, både for vei og bane. Utnyttelsen av kapasiteten på Alnabru godsterminal er i ferd med å nå sin grense, og i tillegg er de jernbanetekniske anleggene snart modne for utskifting. Dette har lenge vært kjent, og Alnabru er allerede inne som prioritert prosjekt i inneværende planperiode. Jernbaneverket har utredet et helhetlig konsept for en gradvis kapasitetsutvidelse av Alnabru, med totalt fire byggetrinn, slik at utbyggingstakten kan tilpasses markedsutviklingen. Høsten 2010 ferdigstilte Jernbaneverket en hovedplan hvor omfanget av det første byggetrinnet ble nærmere definert. Da utbyggingskostnadene for byggetrinn 1 ble estimert til å være langt høyere enn man på et tidligere stadium av planleggingen hadde forutsatt, la Regjeringen prosjektet på vent i forbindelse med statsbudsjettet i 2011. Jernbaneverket har nå fått i oppgave å utarbeide et overordnet dokument som redegjør for alternativene som har vært utredet for Alnabruterminalen. Tekna mener at Alnabrusaken viser med all tydelighet den frustrasjon som oppleves blant våre medlemmer fordi man ikke når frem med faglige råd, og om politisk trenering. Vår bekymring i dette konkrete eksemplet, er at spesialkompetanse om Alnabru som har blitt bygget opp over tid gjennom prosjektplanleggingen, nå forvitres og spres – som følge av at prosjektet treneres fra politisk hold.

Tekna foreslår

- Forpliktende vedtak og rask oppstart av byggetrinn 1 for Alnabruterminalen. For å sikre at kompetanse ikke går tapt, mener Tekna at igangsetting bør skje allerede med kommende statsbudsjett.

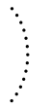
Tekna ønsker lykke til med det videre arbeidet med stortingsmelding. Skulle det være spørsmål i forbindelse med våre innspill, bidrar vi gjerne til å besvare dette.

Med vennlig hilsen



Ivar Horneland Kristensen
Generalsekretær i Tekna

Vedlegg: Resultater fra Teknas samferdselsundersøkelse 2011



Til: Samferdselsdepartementet

Fra: Tekna

Dato: 29.06.12

Sak: Vedlegg – hovedpunkter fra Teknas samferdselsundersøkelse 2011

Resultater fra Teknas medlemsundersøkelse for samferdsel og infrastruktur

Tekna gjennomførte høsten 2011 en undersøkelse blant medlemmer som arbeider med samferdsel. 531 medlemmer som arbeider med samferdsel til daglig i offentlig eller privat sektor svarte på undersøkelsen. Under følger noen hovedfunn fra undersøkelsen.

Kompetansebehov

- 85 % er helt eller delvis enig i påstanden: "Politiske interessekamper overstyrer faglige vurderinger i for stor grad"
- 82 % er helt eller delvis enig i påstanden: "Myndighetene gjør ikke nok for å rekruttere tilstrekkelig med fagfolk til å møte morgendagens behov for infrastruktur"

Planlegging

- 81 % er helt eller delvis enig i påstanden: "Det er ikke mulig å korte ned planleggingstiden så lenge kravene er så omfattende som i dag"
- 57 % er helt eller delvis enig i påstanden: "De omfattende kravene til planlegging binder opp ressurser i transportetatene som er til hinder for gjennomføringskapasiteten"
- 69 % er helt eller delvis enig i påstanden: "Kravene til planlegging er for omfattende, slik at vi risikerer at planene er utdaterte når gjennomføringen starter"

Budsjett og prioriteringer

- 94 % er helt eller delvis enig i påstanden: "Det er behov for økt bruk av flerårige budsjetter for å sikre en mer forutsigbar og effektiv gjennomføring av prosjekter"
- 88 % er helt eller delvis enig i påstanden: "Utbyggingskostnadene ved mange samferdsels og infrastrukturprosjekter blir unødige høye på grunn av finansieringsmåten, som for eksempel klattvise årlige bevilgninger"
- 78 % er helt eller delvis enig i påstanden: "Bompengefinansiering er ofte nødvendig for å få gjennomført lønnsomme samferdselsprosjekter som ellers ikke ville ha blitt prioritert"

Planlegging etter Plan og bygningsloven

- 85 % er helt eller delvis enig i påstanden: ”Dersom fremtidig infrastruktur i Norge i større grad skal få karakter av store prosjekter må vi trolig bruke statlige reguleringer i større grad”
- 85 % er helt eller delvis enig i påstanden: ”Det er de politiske beslutningsprosessene, og ikke planleggingen i seg selv, som forsinker og fordyrer infrastrukturprosjektene”
- 73 % er helt eller delvis uenig i påstanden: ”Kommunene må få økt innflytelse i planleggingen av større prosjekter på tvers av kommunegrenser”

Nytte-kostnadsanalyser

- 74 % er helt eller delvis enig i påstanden: ”Det er behov for fornyelse av statens modeller for kost/nytte analyser av infrastrukturinvesteringer”
- Påstanden: ”Kravet til realavkastning av Statens pensjonsfond utland for bruk til innenlands investering er satt for høyt (4 %), slik at lønnsomme investeringer i infrastruktur fortrenses av plasseringer i Statens pensjonsfond-Utland, som har lavere avkastningskrav” hadde følgende besvarelse: 41 % oppslutning, 51 % svarer at de ikke har grunnlag for å svare, mens 8 % er uenig i påstanden.