

NTP 2018-2029

RIFs høringsuttalelse til fremlagt Plangrunnlag for NTP



Innholdsfortegnelse

INNLEDNING	3
RIFS HOVEDKONKLUSJONER	3
SAMMENLIGNINGSGRUNNLAG	5
RIFS VURDERING AV PLANGRUNNLAG FOR NTP	6
VEI	6
Framkommelighet	6
Sikkerhet	6
Klima	7
Samfunnsøkonomi – Reduksjon av vedlikeholdsgapet	7
BANE	8
Framkommelighet	8
Driftssikkerhet	8
Klima	9
InterCity Østfold	10
InterCity Dovrebanen	11
InterCity Vestfold	11
VEDLIKEHOLDGAP, PLANLEGGINGSHORISONT OG FINANSIERING	12
E-39	15
ETABLER ET «SAMFERDSEL 2025»	15

INNLEDNING

Transportetatene har lagt frem sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014- 2023. Plandokument fra transportetatene har ligget ute til høring med frist 1. juli, d.å. og Rådgivende ingeniørers forening (RIF) ønsker med dette å inngi våre kommentarer.

RIF er en frittstående bransjeforening for kunnskapsbedrifter med virksomhet innenfor rådgivning, planlegging og prosjektledelse i bygg- og anleggsnæringen. Blant RIFs 15 ekspertgrupper og råd er RIFs Samferdselsforum som samler Norges ledende rådgivere innenfor samferdselssektoren. Fageksperter fra landets største rådgiverbedrifter repr. i RIFs Samferdselsforum har bistått RIF med dette høringssvaret.

Offentlig infrastruktur representerer Norges ryggrad og er helt avgjørende for at Norge skal ha et velfungerende og verdiskapende samfunn. Vi i RIF ser på vårt samfunnsoppdrag å bidra til å ivareta og utvikle disse verdiene for våre fremtidige generasjoner.

RIFS HOVEDKONKLUSJONER

Samferdselssatsingen i Norge er på riktig vei, men det er behov for en ytterligere satsing dersom den politiske ambisjonen er å ta de lokale, regionale og nasjonale transportbehovene på alvor. Gjennom en felles offensiv og langsiktig satsing på omlegging av transportsektoren vil man kunne oppnå bærekraftig byutvikling og bli en del av det grønne skiftet.

Manglende fornying og dårlig vedlikehold av vei og jernbane gir dramatisk større skader ved ekstremvær. Manglende fornying og vedlikehold er derfor også dårlig økonomi for samfunnet. En økt satsning på vedlikehold og fornying er derfor et riktig grep.

RIF anbefaler at fremtidig samferdselssatsingen brukes som plattform for å skape ny verdensledende kompetanse og nye arbeidsplasser gjennom en felles satsning mellom næring, myndigheter og forskning/universitet/høyskoler/fagskoler kalt «Samferdsel 2025». Gjennom å ta i bruk ny teknologi, stimulere til utviklingen og verdiskaping i anskaffelsene, kompetansedeling på tvers av sektorer, næringer og landegrenser, vil dette kunne gi mer infrastruktur for pengene og styrke norsk næringslivs internasjonale konkurranseevne.

I RIFs høringsuttalelse har vi sammenlignet en beskrevet 2029-standard med dagens standard. Hvis det legges til grunn en politisk ambisjon om å øke rammen for samferdselssatsningen til Høy ramme vil det innebære en betydelig forbedring for samferdselssektoren.

- Transportetatenes forslag til NTP på Høy ramme evner etter RIFs oppfatning å møte investeringsbehovet i norsk samferdselssektor på et fornuftig nivå.
- Plangrunnlaget for NTP fokuserer på de riktige utfordringene for norsk samferdselssektor, men RIF mener at det ikke nødvendigvis pekes på de rette løsningene.
- RIF har tidligere foreslått at tidsrammene for NTP utvides, så vi støtter transportetatene som har forlenget planleggingshorisonten med to år fra forrige NTP, selv om RIF mener tidsrammene burde vært utvidet enda mer.

- Økonomiske rammer for vei- og banesatsning er viktig, men like viktig er hvordan infrastrukturinvesteringer brukes og forvaltes. RIFs klare råd er derfor å etablere mer effektive prosesser og øke gjennomføringskraften.
- Fremtidige veier og jernbane må tåle større belastninger enn det har måttet tåle så langt pga. klimaendringer. Da vil det ikke være tilstrekkelig at veiene tilbakeføres til opprinnelig standard ved utbedringer etter ras og skred. De må oppgraderes til å tåle fremtidens klima.

VEI

- RIF anbefaler å legge seg på høy ramme. Begrunnelsen for dette er:
 - Dette vil gi god samfunnsnytte og spare inn ti år på å oppnå en akseptabel standard på riksveinettet.
- Plangrunnlag for NTP for vei innehar fornuftige prioriteringer. Det at også vedlikehold av riksvei er prioritert høyere enn tidligere, vil gi god samfunnsnytte.
- Selv om fartsnivået vil øke med satsing på motorveier og møtefrie veier, vil utbygging av et slikt veinett gi positiv effekt på trafiksikkerheten.
- Når det gjelder fylkesveien som sliter med et massivt vedlikeholdsetterslep, gir NTP noen små bidrag, men mangler virkemidler for å «friskmelde» dette veinettet.

BANE

- RIF vil anbefale at en går over høy ramme på jernbane. Begrunnelsen for dette er:
 - Selv med høy ramme vil punktlighetsmålet på 95 prosent for jernbane ikke kunne oppnås.
 - Selv med høy ramme vil det ta 35 år å fjerne vedlikeholdsetterslepet.
 - Kun Middels og Høy ramme vil gi en positiv klimautvikling for bane.

KLIMAMÅLSETNING

- Miljøutfordringen krever at samferdselsutbyggingen fremmer bærekraftige kollektivløsninger som setter kollektivbrukernes behov i fokus og sørger for høy kvalitet og frekvens på kollektivtilbudet. RIF mener derfor at det riktig og viktig at etatene vektlegger klimastrategien i NTP.
- Det er viktig og riktig grep med bymiljøavtaler for å oppnå klimamålsetningen, men NTP bør også prioritere hvilke byavtale-tiltak som skal gjennomføres når for å møte klimamålsetningen.
- Dersom regjeringen skal oppnå de miljømessige kravene innen 2030 må man velge minimum middels ramme.
- RIF frykter at konsekvensen av at man ikke har prioritert KVV Oslo-Navet inn i basisramme er forsinkelser i utbyggingen. Dette er kritisk for å få en samferdselssektor som kan håndtere den befolkningsøkningen man forventer på det sentrale Østlandet på en bærekraftig måte.
- Statlig finansiering av store kollektivinvesteringer i byen er et viktig bidrag for å nå klimamålene, men erfaringen viser at statlig finansiering bør økes til mer enn 50% for å få gjennomført alle de tiltakene som er nødvendig for å nå målene om nullvekst i antall bilreiser.

SAMMENLIGNINGSGRUNNLAG

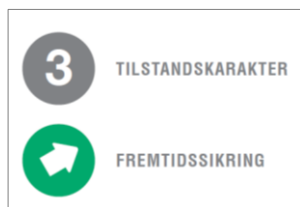
I 2010 utarbeidet RIF rapporten «State of the Nation» som var en ekspertgjennomgang av det Norges offentlige anleggs tilstand. Hensikten med rapporten var å gi en lett forståelig oversikt over tilstanden for offentlig anlegg, synliggjøre behov, vise «best- praksis» samt peke på løsninger. Rapporten fra 2010 dokumenterte den gang et offentlig vedlikeholdsetterslep på mer enn 800 milliarder kroner. Rapporten tydeliggjorde at offentlige anlegg ikke klarer å møte fremtidens utfordringer hvis myndighetene fortsetter å drifte, vedlikeholde og investere som de hadde gjort frem til da.

I fjor (2015) gjennomgikk RIF på nytt Norges tilstand. Nytt beregnet vedlikeholds- og oppgraderingsbehovet ble beregnet til 2400 milliarder. Forklaringen lå delvis i at vi nå vet mer om den reelle tilstanden til de offentlige anleggene. Dels ligger også forklaringen i økte behov og krav knyttet til kapasitet og sikkerhet, samt endringer i klima og bosetningen i Norge. Til tross for at myndighetene har økt midler på flere områder og veksten i vedlikeholdsetterslepet på riksveier og jernbane nå har stanset, er dessverre behovet fortsatt enormt.

I 2015 – rapporten, har RIFs eksperter gitt riksveier, fylkesveier og jernbane en tilstandskarakter. Ingen av anleggene fikk toppkarakteren 5 som betyr at anlegget er som godt som nytt, men heller ingen fikk bunnkarakteren 1 betyr at anlegget ikke kan oppfylle sin tiltenkte funksjon. Videre vurderte ekspertene fremtidssikring av anleggene. Grønn pil betyr at anleggene vil kunne oppfylle fremtidige krav og behov, mens gul pil betyr: Ingen endring. Rød pil betyr en forverring.

Her er ekspertenes vurdering av riksveier, fylkesveier og jernbane:

RIKSVEIER



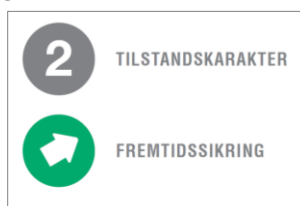
Store deler av riksveinettet har en standard som ikke tilfredsstiller veinormalenes krav til utforming. Selv om de årlige bevilgningene til drift og vedlikehold på riksveinettet er økt og nærmer seg et nivå som hindrer videre oppbygging av etterslep, så er det fortsatt store etterslep etter mange år med for lave rammer. For at å få en god standard (karakter 4) er det behov for 800- 1000 milliarder.

FYLKESVEIER



Fylkesveiene er i en dårlig forfatning. Det kreves umiddelbar innsats for at funksjonaliteten ikke skal reduseres. Standarden varierer fra fylke til fylke og innenfor de enkelte fylker. Ca. 10 % av fylkesveien har ikke fast dekke, ca. 23 % har tillatt aksellast under 10 tonn og ca. 45 % har dårlig eller svært dårlig dekketilstand. For å få en god standard, er det behov for 500- 600 milliarder.

JERNBANEN



Standarden på jernbanen varierer mellom de ulike banestrekningene, men generelt er jernbanenettets gjennomsnittsalder høy og vedlikeholds- etterslepet stort. Dette går ut over punktligheten. Vedlikeholdsetterslepet har også økt de seneste fire årene. Flere av banestrekningene er dessuten overbelastet kapasitetsmessig. Beregnet behov er 500 milliarder.

RIFS VURDERING AV PLANGRUNNLAG FOR NTP

RIF har vurdert Plangrunnlag for Nasjonal transportplan som verktøy for å oppnå forbedringer av tilstand og utvikling innen sektorene jernbane og vei. Vi har deretter sett på de foreslåtte bevilgninger til drift, vedlikehold og investeringer fra 2018-2029. Basert på de ulike rammene Lav, Basis, Middels og Høy har vi vurdert hvilken standard vi da vil få i henholdsvis jernbane- og veisektoren i 2029. Vi har sammenlignet denne 2029-standard med dagens standard, og vurdert om man vil få en positiv utvikling (grønn pil), uendret tilstand (gul pil) eller en forverret tilstand (rød pil). Dette er vurdert langs tre dimensjoner: fremkommelighet/kapasitet, sikkerhet og klima. På vei har vi også vurdert Plangrunnlag for NTPs effekt for reduksjon av vedlikeholdsgapet.

VEI

Framkommelighet

Riksveier: Det er et høyt nivå på investeringer til riksveier, men nivået varierer i forhold til rammenivå. Inkludert avsetning til utbyggingsselskap for vei (Nye Veier AS) og vederlag til OPS-prosjekter vil man med middels ramme ligge over investeringsnivået i gjeldende NTP. Med «lav ramme» vil investeringsnivået gå betydelig ned, og målsetningen om et hensiktsmessig riksvegnett vil ligge langt fram i tid. Med høy ramme vil det bli i størrelsesorden 27 mrd. pluss bompenger til riksveginvesteringer, noe som skulle tilsi at man i løpet av 30 år burde oppnå et hensiktsmessig riksvegnett.

Fylkesveier: Med dagens bevilgningsnivå, øker vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Selv om fylkesvegene i utgangspunktet er fylkeskommunenes ansvar går det noen statlige kroner til øremerkede tilskudd, herunder til rassikring og rentekompensasjon. Det er ingen store endringer her, og det er ikke noe signal i Nasjonal transportplan som tilsier at situasjonen på fylkesvegnettet endres til det bedre, bortsett fra at det er foreslått at de viktigste fylkesvegene i landet (ca. 750 km) omklassifiseres til riksveg.



Ved valg av Høy ramme: Vil føre til en betydelig forbedring i fremkommeligheten i 2029 sammenlignet med i dag

Sikkerhet

Det generelle sikkerhetsnivået på veg har i mange år hatt en positiv utvikling ved at antallet alvorlige ulykker har gått nedover. Målet er en mer enn halvering av dagens antall drept og hardt skadde innen 2030. Dette krever økt satsing på møtefrie veger, veger med forsterket midtoppmerking og tiltak for å forhindre utforkjøringsulykker og påkjørsler av myke trafikanter. I tillegg vil utviklingen innen kjøretøyteknologi sannsynligvis bidra til ytterligere nedgang.

Transportetatene har utarbeidet en egen motorveiplan som innebærer stor grad av møtefrie veger og planskilte kryss.

RIF mener at selv om fartsnivået på veiene vil øke, vil utbygging av et slikt veinett gi positiv effekt på trafikksikkerheten. Samtidig vil vi påpeke at forskjellen på en godt og dårlig vedlikeholdt vei, kan være skillet mellom liv og død. Nesten halvparten av fylkesveiene har dårlig dekketilstand og nesten halvparten av alle alvorlige ulykker med hardt skadde eller døde personer skjer på fylkesveiene. Sikkerhet bør derfor også sees i sammenheng med vedlikehold og fornying.



Ved valg av Høy ramme: Vil føre til en betydelig forbedring for trafikksikkerheten på vei i 2029 sammenlignet med i dag

Klima

Regjeringen har lagt følgende mål for klima og miljø: Redusere utslipp i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre miljøkonsekvenser. Det er et uttrykt mål at veksten i transportreiser skal tas med kollektivtransport og økt bruk av sykkel og gange.

Man har lansert et nullutslippsmål som basis for forslagene til prosjekter i NTP. Selve reduksjonen i forurensingen skal dermed komme gjennom bruk av «lavutslippsbiler». RIF skulle gjerne sett at dette målet var noe mer ambisiøst, særlig gjelder dette for de 9 byområder som er valgt ut i NTP: Oslo/Bergen/Trondheim/Nord-Jæren/ Kristiansand/ Buskerudbyen/ Nedre Glomma/ Grenland og Tromsø.



Ved valg av Høy ramme: Vil føre til en betydelig klimaforbedring i 2029 sammenlignet med i dag

Samfunnsøkonomi – Reduksjon av vedlikeholdsgapet

Nivået til drift og vedlikehold er økt på alle rammenivåer. Det viser at Statens vegvesen prioriterer høyt å opprettholde vegkapitalen uansett hvor store bevilgninger som stilles til rådighet. Vi anser drift og vedlikehold å være oppe på det nivået som trengs for å ikke øke etterslepet ytterligere. I tillegg er det foreslått store beløp til utbedringer og fornyelse under investeringsposten som bidrar til å gradvis ta igjen etterslepet. Hvor fort etterslepet tas igjen er avhengig av rammenivå.



Ved valg av Middels eller Høy ramme: Vil føre til en betydelig reduksjon i vedlikeholdsgapet i 2029 sammenlignet med i dag

BANE

Framkommelighet

Store deler av den tekniske levetiden til jernbanen er utløpt. Dette gjelder spesielt KL-anlegg, drenering og signalanlegg, noe som fører til økt feilfrekvens på disse anleggene. Selv om bevilgninger til vedlikehold og fornying har økt de senere årene, har behovet økt mer, slik at vedlikeholdsetterslepet samlet sett har gått opp. Flere av banestrekningene er overbelastet kapasitetsmessig.

Ved valg av Middels eller Høy ramme antar vi en positiv utvikling, men ingen betydelig forbedring innenfor planperioden, da deler av vedlikeholdsetterslepet vil måtte hentes inn gjennom siste del av perioden og videre frem mot 2050 for å få fjernet hele etterslepet. En betydelig forbedring av fremkommelighet vil først oppnås når planlagte utbygginger innenfor blant annet InterCity, Ringeriksbanen, Oslo-Navet og tiltak rundt andre storbyer er gjennomført og vedlikeholdsetterslepet er fjernet på øvrige strekninger. RIF anser at det ved Lav eller Basis ramme ikke vil være midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet og det vil ikke være tilstrekkelige midler til å følge opp planlagt fremdrift for de større investeringsprosjektene. RIF registrerer at Fornebubanen og metrotunnel i Oslo samt Bybanen i Bergen ligger inne i både høy og middels ramme. I basis- og lav ramme er tiltak som sikrer oppfølging av KVVU Oslo Navet sine tiltak ikke ivare tatt. RIF frykter at konsekvensen av at man ikke har prioritert KVVU Oslo-Navet inn i Basis ramme er forsinkelser i utbyggingen. Dette er kritisk for å få en samferdselssektor som kan håndtere den befolkningsøkningen man forventer på det sentrale Østlandet på en bærekraftig måte.

Det vil derfor ved Basis eller Lav ramme ikke oppleves noen reell forbedring av fremkommelighet/tilgjengelighet for jernbanenettet samlet sett, kun noen mindre lokale forbedringer som ikke vil påvirke blant annet godstransport på bane.



Ved valg av Middels eller Høy ramme

Vil føre til en positiv utvikling, men ingen betydelig forbedring for fremkommeligheten i 2029 sammenlignet med i dag



Ved valg av Lav eller Basis ramme

Uendret (som i dag)

Driftssikkerhet

Det planlegges tiltak på planoverganger, noe som vil øke den generelle sikkerheten på jernbanen, men dette forutsetter en investeringstakt i Middels eller Høy ramme for å kunne oppnå ønsket effekt innenfor planperioden. RIF registrerer at punktlighetsmålet er endret til 95 prosent, men vi mener dette er vanskelig å oppnå innenfor de planlagte rammer.



Ved valg av Middels eller Høy ramme

Vil føre til en positiv utvikling for driftssikkerheten på jernbane i 2029 sammenlignet med i dag



Ved valg av Lav eller Basis ramme

Uendret (som i dag)

Klima

Transportetatene har en målsetning om halvering av utslipp fra transport innen 2030. For å nå denne målsetningen er det nødvendig med bl.a. vesentlig økning av null- og lavutslippskjøretøy, nullvekst i byene, samt overføring av gods fra vei til sjø og bane. Det satses mye på bymiljøavtalene, som er viktige ledd i å fremme endring av transportmiddelfordelingen og oppnå nullvekst i byene. I dette ligger penger til kollektivprosjekter, gang- og sykkelprosjekter, herunder sykkelekspressveger. Det satses også mye på jernbaneinvesteringer som vil bidra til å styrke konkurranseevnen til jernbanen.

Grunnlagsdokument for NTP legger opp til at staten skal bidra med 50 prosent til nasjonalt viktige fylkeskommunale kollektivtransportløsninger (såkalte 50/50-prosjekter) i de 9 byområdene. Hvilke prosjekter som er aktuelle for en slik del finansiering skal fastsettes i bymiljøavtalene. RIF er imidlertid usikre på om 50% finansiering på tiltakene fra Staten er tilstrekkelig for å få gjennomført alle de tiltakene som er nødvendig for å nå målene om nullvekst i antall bilreiser. KVV Oslo-Navet setter klare forutsetninger for hvilke tiltak som må gjennomføres for at Oslo skal kunne greie å møte sine fremtidige transportmessige og miljømessige utfordringer. Utredningen skisserer et behov for ca. 70 mrd. kroner for å møte disse. Sentrale tiltak er bl.a. 2 nye jernbanetunneler, ny metrotunnel, Fornebubanen, Bybane på Ring 3 og til Tonsenhagen. RIF etterlyser en synliggjøring i grunnlagsdokumentet for NTP av hvilke tiltak som skal gjennomføres når for å møte disse utfordringene. RIF vil påpeke at dersom regjeringen skal oppnå de miljømessige kravene innen 2030 må man velge minimum Middels ramme.



Ved valg av Middels eller Høy ramme

Positiv utvikling: Vil føre til en betydelig klimaforbedring i 2029 sammenlignet med i dag



Ved valg av Basis ramme

Uendret (som i dag): Forholdene i 2029 vil være som i dag (ingen betydelig klimaendring)

I grunnlagsdokument for NTP fremheves betydningen av å få mer gods på bane. Det er foreslått 20,2 milliarder og en rekke tiltak for å nå målsetningen.

- 20 nye kryssningsspor med mulighet for 750 m godstog
- Oppgradering av terminaler Oslo, Bergen og Trondheim
- Nye banekoblinger i Elverum og Kongsvinger
- Elektrifisering av Solørbanen og strekningen Hamar-Elverum.

RIF ser dette som gode tiltak for å gi godstransport på jernbane bedre forhold når det gjelder både punktlighet og lønnsomhet. Overføring av gods fra vei til bane nevnes også som et viktig virkemiddel for å nå klimamålene. Utviklingen er imidlertid ikke positiv og utviklingen frem mot 2050 legger IKKE opp til noen nevneverdig overføring av gods fra vei til bane. Godstransport på bane greier så vidt å holde tritt med et økende transportbehov og tar kun marginale økende andeler av markedet. I 1990 hadde Jernbanen en markedsandel på 4,7%, mens man forutsetter at markedsandelen i 2050 vil være 6,3%. Ser man på utviklingen i mrd. tonn kjørte km. vil jernbanens markedsandel i tilsvarende periode øke fra 3,61% til 3,74%. RIF mener derfor at de tiltakene som er angitt for å gi godstransport på bane bedre vilkår er gode, men på ingen måte tilstrekkelige.

Skal man få en reell overføring av godstransport fra veg til bane kreves dermed en helt annen målbevisst satsning. Sentrale elementer her er bl.a.

- Prioritering på jernbanenettet som sikrer stabile rutetider
- Gode og funksjonelle terminaler som er strategisk plassert i forhold til markedet
- Lavere kostnader til handling og enklere bytte mellom driftsarter
- Gode forbindelser mellom jernbane og sjø, men profesjonell terminaldrift
- Nye baneforbindelser og elektrifisering som reduserer kjøretid og drivstoffkostnader
- Bevisst kostnadsvridende tiltak

RIF mener dette er de tre viktigste prosjekter mht. miljø:

- Oppfølging av tiltakene som ligger i KVV Oslo-Navet
- Utvidelse til 9 byområder med egne bymiljøavtaler med staten
- Tiltakspakke for å få mer gods på bane

InterCity Østfold

Lav ramme inkluderer kun bygging av IC fra Ski til Seut. Det innebærer at et togtilbud med halvtimesavganger og kjøretidsgevinst til Sarpsborg, samt bedret godskapasitet ikke kan realiseres. Basis, Middels og Høy ramme inkluderer utbygging av IC til forbi Fredrikstad.

Utbygging av IC fra Sarpsborg-Halden og fra Halden til grensen ligger ikke inne i noen av rammene. Med dobbeltspor helt til grensen vil reisetiden dramatisk reduseres. I tillegg ville man få en frekvensøkning som gir et kraftig løft i togtilbudet både i regionen, mot Oslo og mot Gøteborg. I tillegg vil kapasiteten på godssiden mangedobles sammenlignet med dagens. Dette vil være et svært viktig tiltak for å øke godstransporten og regulariteten på denne linjen da strekningen Oslo- Gøteborg ved siden av Narvik- Kiruna er Norges viktigste godstrekning.

RIF mener derfor det er helt vesentlig at IC Østfold forlenges til grensen.

InterCity Dovrebanen

Det er i både Lav, Basis, Middels og Høy ramme inkludert dobbeltspor frem til Åkersvika, men ikke inn til Hamar stasjon. Mål om reisetid til Hamar på under en time nås ikke uten siste del av parsellen inn til Hamar stasjon.

Det er i Basis, Middels og Høy ramme lagt opp til bygging av en dobbeltsporparsell nord for Hamar, men med oppstart først i 2024-2029. Denne dobbeltsporparsellen er nødvendig blant annet for å øke godskapasiteten, noe som i NTP 2014–2023 var forutsatt innen 2026. Videre utbygging av sammenhengende dobbeltspor fra Hamar til Lillehammer ligger ikke inne i planperioden. RIF mener det er helt vesentlig at rammen inkludert sammenhengende prosjektering av dobbeltspor derfor må være et mål og å få en rask gjennomføring av hele IC Dovrebanen.

InterCity Vestfold

Det er i lav ramme ikke lagt inn IC fra Nykirke til Barkåker. Målene for reisetid til Tønsberg vil dermed ikke nås. Lav ramme har heller ikke med videre utbygging fra Tønsberg til Larvik. IC Vestfold har et stort potensial for økt bruk av tog.

RIF mener derfor at det må være et mål å få en rask gjennomføring av hele IC Vestfold helt ned til Larvik.



Ved valg av Middels eller Høy ramme

Positiv utvikling: Rammen bør økes med full prosjektering og utbygging av IC som er politisk vedtatt og enda sterkere satsning på gods



Ved valg av Lav, Middels eller Basis ramme

Man når ikke politisk vedtatt mål om mer gods på bane og full utbygging av InterCity

VEDLIKEHOLDSGAP, PLANLEGGINGSHORISONT OG FINANSIERING

Det å legge til rette for mer effektive planleggingsprosesser, mer sammenhengende utbygging og en tilstrekkelig og forutsigbar finansiering er en god måte å utnytte hver krone som går til samferdselstiltak.

Både i 2010 og 2015 konkluderte Rådgivende ingeniørers forening (RIF) i sin "State of the Nation"-rapport med at vedlikehold har vært nedprioritert både på vei og jernbane. Å nedprioritere vedlikehold av vei og jernbane er en dyr måte for samfunnet å spare penger på. De siste årene har det imidlertid skjedd en gledelig endring i måten man ser på vedlikehold av samfunnets transport infrastruktur på, og denne gjenspeiler seg i etatenes forslag til NTP

I plangrunnlaget som er fremlagt for NTP møtes dette med å prioritere mer penger til vedlikehold og fornying, noe som vil bidra til å bremse og redusere forfallet. Dette er viktig og riktig grep, men RIF mener det fortsatt ikke er avsatt nok midler til sikre alle samfunnets investeringer og verdier på vei og jernbane.

Som RIF-utredningen "*Bygging av E18 Vestfold*" viser, kunne E18 gjennom Vestfold vært bygget både raskere og billigere hvis strekningen hadde vært fullfinansiert fra dag 1. Dette budskapet har Regjeringen tatt inn over seg, noe opprettelsen av Nye Veier AS er et klart eksempel på. I forrige NTP (2014-2023) kom det inn et eget punkt om forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring. Det viktigste grepet var at finansiering skal ta hensyn hva som er som er teknisk og økonomisk optimalt fremfor at finansieringstakten legger begrensninger for dette. Dette prinsippet bør gjelde også prosjekter i Jernbaneverkets og Statens vegvesens portefølje, ikke bare Nye vei-ers. RIF mener videre at NTP burde hatt et lengre tidsperspektiv og også være mer økonomisk forpliktende, men noterer at det er positivt at tidshorisonten for NTP er forlenget fra forrige fremlagte NTP.

RIF og resten av anleggsbransjens har vist at nasjonale rådgiver- og entreprenørfirmaer er i stand til å møte en betydelig vekst og omstille seg til endrede behov hos byggherrene. Vi er en samlet bygg- og anleggsnæring som derfor står klare til å ta fatt på nye viktige samfunnsoppgaver og som jobber kontinuerlig med forbedring for at samfunnet skal kunne få mest mulig nytte for hver krone som går til samferdselstiltak.

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

1. Alle utbyggingsprosjekter bør være fullfinansiert. RIF noterer at dette hensynet er ivarettatt for Nye Veier AS, men fremhever at dette er like viktig for andre utbyggingsprosjekter. RIF støtter den positive utviklingen med større sammenhengende utbyggingsprosjekter, men understreker at det fortsatt vil være mange tiltak som vil være mindre og mer spredt, også for disse bør det arbeides med å bedre effektiviteten i gjennomføringen.
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. Dette kan bl.a.

gjøres ved hjelp av statlig plan, tidlig medvirkning i planprosesser og mer fokus på tidsfrister.

3. Innføre krav til livsløpstankegang for å sikre at vi oppnår riktig kvalitet, og spesielt legge fokus på å unngå unødvendig høye drifts- og vedlikeholds-utgifter. Herunder også vurdere livsløpet når en skal avgjøre om det enten skal gjøres større vedlikeholdstiltak eller bygge helt nye veger/baner som er forfalt til en svært dårlig standard. I denne sammenheng mener RIF det vil være viktig å utvikle tenking rundt brukernytte, eksempelvis krav om oppetid av veg og jernbanenett.
4. Tydeligere fokus på innovasjon

INNOVASJON OG FOU I NTP

Når kommende NTP skal settes ut i livet har Norge en unik mulighet til å utvikle ny kunnskap og nye innovative løsninger. De fleste prosjektene som skal gjennomføres skal ut på offentlig anbud. Etatene bør bruke dette bevist til å etterspørre leverandørmarkedet innovative løsninger, ny teknologi og nye måter å gjennomføre prosjektene på. Morgendagens transportløsninger bør fokusere på å møte morgendagens brukere og fellesskapet sine behov. Neste NTP må sørge for at det tenkes nytt når transportløsningene for 2030 og fremover skal designes og bygges.

I kapittel 15 i Plangrunnlaget omtales gjennomføringsevne, med mye fokus på effektiv gjennomføring. Denne gjenspeiler på en god måte det ordskifte som finnes på området. RIF mener innretningen etatene velger med en systematisk utvikling av næringen er god. RIF antar at det er naturlig at også Nye Veier AS sin mer konkrete strategi for effektiv vegbygging vil fremgå av endelig NTP.

I NTP-forslaget er det foreslått at ITS (intelligente transportsystemer) og ny teknologi for å øke effektiviteten skal prioriteres, mye med fokus på informasjon, overvåking og tilgang til data. RIF mener det bør drøftes i bredere sammenheng andre områder der ITS kan ha effekter på transportløsninger.

De største transportutfordringene vil også i denne perioden komme i og rundt de største byene. Kommende NTP bør derfor klare å adressere tiltak som bidrar til å utvikle ideer og løsninger som gjøre byenes transportsystemer smartere (SmartCity).

Denne historiske satsingen innenfor norsk samferdselsinfrastruktur vil gi Norge en unik sjanse til å utvikle nye banebrytende metoder for planlegging og gjennomføring av komplekse samferdselsprosjekter i et land med fjorder og fjell og dermed bidra til å videreutvikle en norsk BAE-næring med internasjonal konkurransekraft.

Andre viktige verktøy for å legge grunnlag for god utvikling er anskaffelsespraksis og forskning og utvikling. Anskaffelsespraksis handler i tillegg til å legge til rette for et mangfold av bedrifter også om å utvikle et sett av gjennomføringsmodeller og kontrakts-regimer. Dette legger etatene og Nye Veier opp til, men det er uklart hvordan det legges opp til dokumentasjon, systematisk erfaringsoverføring og generelt til et nasjonalt løft på området. Innen forskning og utvikling ser vi frem til Statens vegvesens innovasjonsstrategi. RIF mener at det i tillegg til egne etatsprogrammer, så vil etatenes tydelige deltakelse i nasjonale prosjekter sammen med næringen styrke disse, og bidra til tydeligere fokus. Dette vil sammen med utviklingselementer i kontraktene være nøkkelen til et nasjonalt løft.

RIF vil i denne sammenheng fremme følgende konkrete forslag:

1. E-39 – Kompetansekjerne i det teknologiske løftet og styrket deltakelse i Prosjekt Norge
2. Opprettelse av samarbeidsorganet Samferdsel 2025

E-39

«Utviklingsstrategi for ferjefri og utbedra E39» angir først og fremst en tankegang rundt hvordan det skal være mulig å gjennomføre en ferjefri E39 i løpet av 20 år, og det legges stor vekt på finansiering og mer konkrete utfordringer ved de enkelte fjordkrysningene. RIF er, med bakgrunn i utredningen, bekymret for at de teknologiske utfordringene i fjordkrysningene undervurderes. Skal man lykkes med denne satsingen, er det en forutsetning at hele verdikjeden utvikler seg. Dette perspektivet er i liten grad trukket frem. Ny teknologiske utfordringer krever en tydelig leverandørpolicy. Foreløpig er denne uklar. RIF vil derfor anbefale at det etableres «Centre of excellence» det arbeidet organiseres fra og ikke at arbeidet spres tynt utover flere regioner.

Også rammene for de konkrete prosjektene vil ha betydning. Utvikling av løsninger starter med funksjonskrav og «design basis». Krav til skipsleder og mulighet for skipskollisjoner har f.eks. stor innflytelse på kostnadene, det har også krav til hvilket vær trafikken skal kunne krysse brua i. Disse og andre krav slår kraftig ut i løsningene og understreker behovet for samspill med eksempelvis Kystverket dersom man skal kunne realisere ambisjonen.

Dette vil for øvrig være et prosjekt som egner seg utmerket til å teste ut alternative vurderingskriterier og vurderingsmetoder, eksempelvis «Best Value»- metoden (brukt av Nederlandske samferdselsetater som målbare positive resultater på kost og tid) som RIF har fremmet forslag om og som Nye Veier nå tar i bruk på en av sine strekninger (Rugtvedt- Dørdal). Med samarbeid med eksempelvis «Prosjekt Norge» ved NTNU, kunne man søkt å etablere en følgeforskning på effekt og nytte av bruke av ulike kriterier. Dette er i dag i for liten grad belagt med fakta.

ETABLER ET «SAMFERDSEL 2025»

Norsk samferdselssektor er akkurat i starten av en av de største satsingene noensinne, med store utbygginger både på jernbane og vei. For eksempel kan målsettingen om en ferjefri E39 gi samferdselssektoren unik erfaring med fjordkryssinger, både i tunnel og bru. Dette, sammen med ny teknologi og innovative bærekraftige løsninger kan skape et kompetansegrunnlag i Norge innen samferdselssektoren som best kan sammenliknes med den kompetanseoppbyggingen som skjedde innen offshore-utbygging på 70-, 80- og 90-tallet. Dette skapte en industri og kompetanse i Norge som var helt i verdensklasse og fungerte som grobunn for eksportrettet industri og rådgivning over hele verden.

RIF mener det er mulig å skape et tilsvarende paradigmeskifte også i samferdselssektoren. De store utfordringene samfunnet står overfor, fordrer nytenking og utvikling av kunnskap på mange områder og nivåer. RIF mener tiden er moden for å realisere «Samferdsel 2025», et felles løft mellom samferdselsetatene og ulike bransjer for å utvikle fremtidsrettede løsninger. Andre næringer har hatt stor nytte av klyngetenking for å utvikle nye løsninger. Dette sammen med en hensiktsmessig bruk av ulike utviklingskontrakter og en fremoverlent innovasjonsstrategi hos etatene vil være viktige elementer i denne satsingen som må ha deltakere både fra ulike næringer og akademia i tillegg til det offentlige. Det er mange temaer der samspill mellom ulike næringer og kompetanser bør ha mulighet for å gi helt nye løsninger og i tillegg skape en næring med internasjonal konkurransekraft som for eksempel:

- Powertransport – klimanøytrale transportformer og infrastrukturløsninger. Fokus både på minimale fotavtrykk og på eksempelvis energiproduksjon, samt helt ny tenking på transport («rørposten») mm.
- «Fra kontroll til innovasjon». Et av Norges komperative fortrinn er at vi har en flat struktur med selvstendige yrkesdeltakere. Nye modeller for gjennomføring av infrastrukturprosjekter som fremmer innovasjon og reduserer behov kontroll.
- For å unngå ad hoc-løsninger og høye kostnader som følge av flom, ras eller sprengt kapasitet, bør det utvikles mer robuste infrastrukturløsninger. Løsningene må ta høyde for klimaendringer, befolkningsvekst og endret bruk. Det bør også tas i bruk ny teknologi og energiløsninger som gir lave livsløpskostnader. Økt innsats knyttet til forskning, utdanning og innovasjon for å finne bedre løsninger for nye og eksisterende anlegg vil være sentralt. Like viktig vil det være at funnene fra de nye og gode løsningene blir kjent og tas i bruk i alle forvaltningsnivåer.

RIF anbefaler å etablere et «Samferdsel 2025» og vil i så fall være en aktiv bidragsyter for å realisere «Samferdsel 2025».

RÅDGIVENDE INGENIØRERS FORENING 2016

Essendropsgate 3

Boks 5491 Majorstuen

0305 OSLO

Telefon 22 85 35 70

E-post rif@rif.no

Internett www.rif.no