

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 1. juli 2016

## **Høring – Nasjonal transportplan 2018-2029 etatenes grunnlagsdokument**

Tekna ønsker å framheve følgende punkter:

*Kunnskap gir mer vei og bane for pengene.*

- Fagmiljøene i etatene må styrkes slik at prosjektene kan gjennomføres fagmessig og innenfor planlagte tids- og kostnadsrammer
- Det må satses mer midler på teknologiutvikling nå i tidlig fase av prosjektet fergefri E39
- Transportsektoren må utnytte dagens arbeidsmarked til å rekruttere kompetanse og det må legges mer til rette for teknologioverføring mellom virksomheter, bransjer og sektorer
- Det må etableres en digital samhandlingsplattform for transportdata
- Sertifiseringssystem som premierer nytenking og bærekraft må etterspørres av etatene i anbud

*Klimatiltak og et godt miljø krever kunnskap, nytenking og investeringer.*

- Dokumentasjon av klimaeffekten av byggeutslipp må bedres slik at relevant kunnskap legges til grunn for beslutninger om utbygging
- Bymiljøavtaler med økte statlige tilskudd til anlegg og kollektivtransport må komme på plass
- Forslaget om 7,8 milliarder kroner til sykkелеkspresstog langs riksveger i byområdene støttes
- Et CO2-fond for tungtransport som finansierer investeringer i ny lavutslippsteknologi bør etableres
- Gradvis overgang til klimavennlige kjøretøy – 2025 en viktig milepæl
- Kapasitetsforbedringer og tilpasninger for mer gods på bane
- Fortsatt trykk på utbygging av jernbane på Inter City – strekningene på Østlandet

### *Faglige argumenter bør veie tungt*

Tekna mener at faglige argumenter bør veie tungt i politiske prioriteringer om hvilke samferdselsprosjekter som skal prioriteres. De siste årene har midlene til investeringer i vei og bane økt dramatisk og det er nå realistisk å få bygget ut et sammenhengende nett av hovedferdselsårer med god standard. Denne muligheten må tas godt vare på i de politiske forhandlingene som nå starter. Prosjekter med stor samfunnsmessig nytte må prioriteres over prosjekter med mindre nytte. Et sammenhengende transportsystem må prioriteres framfor stykkevis og delt utbygging. Det må tas høyde for framtidig vekst i næringer også i mindre sentrale strøk. Det er eksempelvis forventet vekst knyttet til økt utnytting av havrommet gjennom havbruksnæringen, off-shore vindkraft og utvinning av mineraler. God infrastruktur vil være nødvendig for å kunne utnytte disse mulighetene.

### *Styrkede fagmiljøer for god prosjektgjennomføring*

Tekna mener at sentral lønnsdannelse og dårlig lønnsutvikling i Statens vegvesen og Jernbaneverket har utarmet fagmiljøer over lang tid. Tekna forventer at samferdselsetatene bruker mulighetene i den nye tariffavtalen i staten og de vesentlig økte midlene til samferdselsutbygging, fornying og vedlikehold til å styrke fagmiljøene. Det er ledig kompetanse i dagens arbeidsmarked, som transportsektoren må utnytte. Prosjektene må gjennomføres fagmessig og innenfor planlagte tids- og kostnadsrammer. Tilstrekkelig fagkompetanse på bestillersiden er helt vesentlig for en effektiv prosjektgjennomføring.

### *Fergefri E39 Kristiansand-Trondheim – laboratorium for nye teknologiske løsninger*

Tekna støtter etatenes syn på at det er «...viktig med tilstrekkelige midler til teknologiutvikling og planlegging tidlig i NTP-perioden om ambisjonen skal kunne la seg realisere». Etatene viser til at teknologien må utvikles innen 2-7 år for å kunne ferdigstille hele prosjektet innen 2035. Uten en slik teknologisatsing nå i en tidlig fase vil det ikke være mulig å gi gode anslag over kostnader. Tidlig satsing på teknologiutvikling er nødvendig for å komme i mål med diskusjonen om hvorvidt alle fjordkryssingene og motorveistrekningene bør bygges.

Prosjektet fergefri E39 er en fantastisk mulighet for Vestlandet. Offshore-industrien kan bidra til utvikling av nye løsninger for fjordkryssinger og nye samferdselsårer som vil binde Vestlandet bedre sammen. I tillegg til flere private firma som allerede er involvert i slik teknologioverføring og –utvikling deltar også NTNU, Universitetet i Stavanger og Chalmers Tekniska Högskola i mange «arbeidspakker» og med doktorgradsprosjekter.

Samferdselssektoren har hatt stor vekst over offentlige budsjetter de siste årene, og det er tverrpolitisk støtte for en fortsatt vekst. For at midlene skal brukes effektivt er det viktig å legge til rette for at sektoren er innovativ med høy grad av teknologi- og tjenesteutvikling. Dette skjer ikke automatisk ved å lyse ut anbud, men krever økte bevilgninger til forskning og utvikling. Overføring av teknologi og kompetanse mellom virksomheter, bransjer og sektorer er en forutsetning for å bygge opp effektive og konkurransedyktige virksomheter og næringer. Tekna mener det må settes av mer midler til målrettet satsing på dette i Forskningsrådet og Innovasjon Norge.

### *Etablere en digital samhandlingsplattform for transportdata*

Tekna støtter forslag fra ITS Norge om etablering av en konkurransenøytral digital samhandlingsplattform for transport som kan gi mer tilgjengelige og kvalitetssikrede data fra transportetatene og kollektivselskapene. I utredningsfasen av NTP var dette forslaget inne, men i etatenes endelige forslag er etableringen en samhandlingsplattform skjøvet fram i tid og etatenes eget arbeid med standardisering av data prioriteres.

På sikt kan en slik plattform inkludere data generert i transportmidlene. Foruten den direkte nytten av større åpenhet og samarbeid vil den viktigste samfunnsnyten bestå i å framskynde ITS-utviklingen og gi spart reisetid pga. optimalisert transportvalg, bedre forutsetninger for økt utnyttelse av lastkapasitet, infrastruktur og transportmidler. I praksis mindre køkjøring, mer attraktiv kollektivtrafikk, og mer attraktivt å sende gods via sjø og bane.

### *Digitalisering av transportsektoren*

Det bør vurderes om «Digitalisering av transportsektoren» bør brukes som begrep i nasjonal transportplan framfor «ITS». På denne måten blir dagens ITS-tiltak og strategier alminneliggjort som en del av digitaliseringen på andre samfunnsområder. ITS- og teknologiplaner i og mellom etatene/Avinor bør samordnes. Standardiseringsinnsatsen på transport-, IKT- og ITS- området bør forsterkes. Det må satses på både kompetanse og finansiell støtte. Det bør avsettes tilstrekkelig med forskningsmidler for å opprettholde tempoet i digitaliseringen av transportsektoren.

### *Prøve ut sertifiseringssystem for bærekraft ved offentlige veiutbygginger - CEEQUAL*

Tekna støtter initiativer fra virksomheter i bygge- og anleggsnæringen om å ta i bruk et sertifiseringssystem som premierer nytenking og godt faglig arbeid innenfor ulike bærekraft-tema. CEEQUAL må etterspørres fra offentlige byggherrer som Statens vegvesen for å utnytte det faglige engasjementet for bedre løsninger enn minimumsløsninger som ofte ligger inne i offentlige anbud.

Tekna ønsker å støtte faglige initiativer som gir rom for tidlig dialog mellom ulike berørte aktører i større offentlige prosjekter; som gir rom for innovasjon; og som potensielt gir positive miljømessige og økonomiske resultater. Ofte kritiseres anleggsbransjen for å være low-tech. Et slikt sertifiseringssystem skaper rammer som vil premiere nytenking og godt faglig arbeid. Tekna oppfordrer staten som byggherre til å etterspørre og prøve dette ut.

CEEQUAL er et sertifiseringssystem for å evaluere og karaktersette hvor godt et anleggsprosjekt har håndtert ulike bærekraft-tema. Systemet oppmuntre byggherrer, prosjekterende og entreprenør til å gjøre mer enn lover og regler krever med mål om positive økonomiske, sosiale og miljømessige resultater. Flere store aktører i den norske byggenæringen er klar for slike prosjekter og prøver og få offentlige byggherrer innenfor samferdselssektoren interessert. Dette har hittil ikke lyktes.

### *Mangelfullt og usystematisk klimagrunnlag*

Tekna mener at klimavirkningen av byggeutslipp innenfor samferdselssektoren bør beregnes, slik at klimaeffekten av store anlegg kommer fram før vedtak fattes. Anslagsvis under 10 prosent av totale byggeutslipp for planperioden er oppgitt med tall i grunnlagsdokumentet.

Vegtrafikken utgjør den største utslippssektoren. Tekna mener NTP bør gi en forpliktende ramme for å redusere klimapåvirkningen fra transport. Jernbaneinvesteringer må i kommende planperiode prioriteres sterkere med full utbygging av InterCity-strekningene og videreutvikling av Alnabru godsterminal. Bofortetting ved transportknutepunkter må prioriteres fremfor hensyn til jordvern og kollektivutbygging i byene må fortsette. Virkemidler for innfasing av ny teknologi må følges opp gjennom årlige statsbudsjett, gjennom blant annet en videreutvikling av avgiftsregimet som premierer drivstoffgjerrige og utslippsfrie kjøretøy.

### *Bymiljøavtalene må komme på plass*

Byene har vokst og vil vokse i årene framover. Dette skaper store utfordringer med mobilitet. Tekna mener at bymiljøavtaler mellom staten og de ni største byområdene må komme på plass. Avtalene skal sikre en samordnet transport og arealplanlegging hvor statlige midler vil avhenge av at økt persontransport skal skje med kollektivt, sykkel og gange – framfor med bil. Fordelen med slike bymiljøavtaler er at restriktive tiltak som eksempelvis køprising og parkeringsrestriksjoner for biltrafikk knyttes sammen med tilsagn om statlige midler til utbygging av infrastruktur i byene og drift av kollektivtransport. En slik kobling sikrer at utbygging av infrastruktur gir bedre mobilitet for både person- og næringstransporter. Bymiljøavtalene må være langsiktige.

### *Satsing på sykkel i by koster*

Tekna støtter etatenes syn på at sykling ikke kommer av seg selv, men krever tilrettelegging for sikre, raske og velholdte traseer, sommer som vinter. Tekna støtter etatenes forslag om 7,8 milliarder kroner til sykkelekspressveger langs riksveger i byområdene. Det har tidligere vært kuttet i midler til sykkelveier med den begrunnelse at de har vært uforholdsmessig dyre. Transportetatene viser i sitt forslag at sykkel koster og at sykkelekspressvegene vil være samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer. Forslaget er nyskapende og setter infrastruktur for sykkel i by på agendaen på en måte som ikke har vært gjort tidligere. En slik satsing må virke sammen med tilrettelegging i sentrale deler av byen fra kommunale myndigheters side, eksempelvis ved omgjøring av gateparkering til sykkelvei.

### *CO2-fond for tungtransport*

Tekna støtter NHOs forslag om et CO2-fond for tungtransporten hvor næringslivet selv fordeler penger til CO2-reduserende tiltak i bedriftene etter modell av erfaringene med NOx-fondet. For Tekna er det en forutsetning at fondet inkluderer finansiering av tidlig introduksjon av kjøretøy og fyll-/ladestasjoner for hydrogen/brenselcelle og elektrisitet/batterier. En ensidig satsing på andre generasjons biodrivstoff (100% fornybart) gir ifølge TØIs beregninger størst CO2-reduksjon på kort sikt. Tilgang til slikt drivstoff er imidlertid begrenset, og det er stadig en utvikling innen elektrifisering av transport.

Fondet etableres gjennom en miljøavtale mellom næringsorganisasjonene og staten om utslippsreduksjoner, hvor næringsaktører som er tilsluttet avtalen fritas for CO2-avgift mot at de betaler medlemsavgift til fondet. De samme aktørene kan så søke om tilskudd fra fondet til investering i gass-, hydrogen og el-lastebiler og busser. Fondet bør også kunne støtte utbygging av infrastruktur for fylle- og ladestasjoner.

### *Gradvis overgang til klimavennlige kjøretøy – 2025 en viktig milepæl*

Tekna støtter transportetatens mål om at nye privatbiler, bybusser og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy etter 2025. Fram til 2025 er det også et mål at nye biler enten skal være nullutslippsbiler eller ladbare hybrider som i størst mulig grad skal kunne bruke biodrivstoff. Tekna er kjent med at et flertall av partiene på Stortinget ønsker dette temaet konkretisert i regjeringens forslag til NTP. Tekna forventer at NTP inneholder en tempoplan for innfasing av ny teknologi og klimanøytrale drivstoff med konkrete forslag til tiltak fra regjeringen.

Tekna støtter ambisjonene om overgang til biodrivstoff, lav eller nullutslippsteknologi for nye ferjer og hurtigbåter. Landstrøm må komme på plass for skip i de største havnene og de havnene hvor det er størst potensiale for utslippskutt.

Tekna støtter også målene som er angitt for tyngre kjøretøy, nærskipsfarten og fly av transportetatene og som er skjøvet noe lenger fram i tid – til 2030.

### *Raskere planlegging*

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, regionalt og statlig forvaltningsnivå ofte årsak til at planene trekker ut i tid. Raskere planlegging må sikres gjennom å få frem reelle uenigheter mellom ulike forvaltningsnivåer og mellom ulike fagmyndigheter tidlig i planfasen. Det er behov for statlig regulering for flere nasjonalt prioriterte prosjekter, og det bør innføres krav om tidfestet ferdigstilling av prosjektene. For å holde oppe tempoet i planlegging og gjennomføring må tilgjengelige midler justeres opp i takt med økede krav til avbøtende tiltak og økt omfang av prosjektene.

### *Inter City – strekningene og skinnegående lokaltransport*

Med stor planlagt befolkningsvekst på Østlandsområdet, vil det være helt avgjørende at InterCity-strekningene bygges ut så raskt som mulig. Derfor må det settes et mål for ferdigstilling av hele IC-utbyggingen. De indre IC-strekningene må bygges ut med dobbeltspor innen 2025, de ytre innen 2030, og prosjektet sikres flerårig finansiering. Ny jernbanetunnel gjennom Oslo må på plass for å få full utnyttelse av InterCity-strekningene.

Tekna mener at dobbeltsporutbygging på jernbanen rundt Bergen, Trondheim og Stavanger bør prioriteres. I tillegg må utbyggingen av T-bane og bybane/trikk i de store byene fortsette. Samtidig bør det vurderes nye markeder og traseer for bybane og lokaltog, der dette vil gi en stor positiv effekt i det lokale kollektivsystemet (som f.eks. bybaneløsninger i Stavanger-regionen utover dobbeltsporet Sandnes – Egersund og lokaltog Åsane – Bergen sentrum – Flesland).

#### *Ny teknologi gir bedre oppetid på jernbanen*

Klimaendringer med mer flom og stort snøfall gjør det nødvendig å satse på nye teknologiske løsninger for å sikre oppetiden ved infrastrukturen – slik at feil kan unngås før de oppstår. Dette vil gjøre jernbanen mer robust. Utvikling av teknologi som kan forutsi og varsle ras og flom, is i sporveksler og frosne tog er noen eksempler. NTP bør sikre midler til innendørs hensettingsanlegg og tineanlegg for å sikre en stabil togdrift.

#### *Kapasitetsforbedringer og tilpasninger for mer gods på bane*

Det er et behov og et ønske om å overføre gods fra vei til bane. Godstransport på bane blir ofte nedprioritert til fordel for persontransport. Derfor er det viktig å gjøre kapasitetsforbedringer og tilpassinger for gods på banen slik at det er nok kapasitet til både gods og persontog, spesielt mellom Alnabru og Gøteborg. Dette kan blant annet innbefatte dobbeltspor, flere og lengre kryssingsspor/forbikjøringsspor og egne godsbaner. For gods er også robusthet i infrastrukturen helt nødvendig for å sikre forutsigbarhet i fremføringen.

Det er viktig at NTP setter av midler til å forbedre utenlandsforbindelsene for person og godstransport. Det må gjøres betraktelige oppgraderinger på Østfoldbanen fram til Kornsjø og Kongsvingerbanen fram til Charlottenberg. Elektrifisering av Røros- og Solørbanene er også av stor betydning for regulariteten og kapasiteten av trafikk mellom Østlandet og Midt-Norge. Med en slik oppgradering vil Norge ha et dobbeltspor mellom disse regionene, og lettere kunne om dirigere trafikk ved trafikkbrudd på en av linjene. Dette er en ganske enkel og relativt rimelig utbygging.

#### *Alnabru – navet for godstransport i Norge*

Godstransport øker i takt med økonomisk vekst. Tekna registrerer at fagetatene foreslår å opprettholde jernbanens andel av transport på egnede ruter. 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. Utnyttelsen av kapasiteten på Alnabru godsterminal er i ferd med å nå sin grense, og de jernbanetekniske anleggene er snart modne for utskifting. Jernbaneverket har utredet et helhetlig konsept for en gradvis kapasitetsutvidelse av Alnabru slik at utbyggingstakten kan tilpasses markedsutviklingen. Tekna mener det må fattes forpliktende vedtak om en rask videreutvikling av Alnabruterminalen.

### *Ekspressbuss neglisjert*

Tekna mener det er et paradoks at kollektiv persontransport på veg, ekspressbuss, er neglisjert i grunnlagsdokumentet. Ekspressbusser har større betydning for persontransporten enn bane i store deler av landet, reduserer CO2-utslipp til en brøkdel av privatbil og gir bilen sterk konkurranse. Transportetatene skal koordinere og prioritere tiltakene i NTP. Dette innebærer også lønnsomhetsvurderinger der hvor vei og bane er i et konkurranseforhold.

Med vennlig hilsen

Tekna – Teknisk-naturvitenskapelig forening

A handwritten signature in blue ink, reading "Torgeir Setnes". The signature is fluid and cursive, with the first name "Torgeir" and the last name "Setnes" clearly distinguishable.

for Ivar Horneland Kristensen  
Generalsekretær