

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.	PLS
17 APR 2008	
S.NR.	08 / 173 - 99
ARK.	4123
AVSKRIVET	



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Oslo 28. april 2008.

## **Forslag til Nasjonal transportplan for 2010-2019**

### **Høringsuttalelse fra Byggenæringens Landsforening**

Byggenæringens Landsforening (BNL) legger med dette frem innspill til NTP og departementets videre arbeide med transportplanen. BNL er den nest største landsforening tilsluttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og organiserer nærmere 4000 bedrifter med til sammen mer enn 70.000 ansatte innefor hele verdikjeden av bygg- og anleggsnæringen.

#### **EN FREMTIDSRETTET SAMFERDSELSUTBYGGING**

Utbygging av infrastruktur innebærer besparelser og økt verdiskaping for næringsliv og samfunnet som helhet. Statens inntekter fra oljevirksomheten vil i denne NTP-perioden fortsatt være høye. Vi kan ikke risikere at vi om 20 år har lave oljeinntekter, høye offentlige utgifter, samtidig som vi har stilt oss i en situasjon der næringslivet sliter med dårlig konkurransevne.

Samtidig viser Statens Vegvesens egne beregninger at en stor del av de større veiutbyggingsprosjektene de siste årene er blitt betydelig mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn kalkylene i forkant av utbyggingene viste. Dette samstemmer også godt med næringens egne undersøkelser. Blant annet viste en større studie gjennomført av Sveriges Byggindustrier i 2004 at hver milliard investert i infrastruktur genererer 350 millioner kroner i økt verdiskaping og besparelser for bedrifter og samfunnet årlig<sup>1</sup>.

#### **HOVEDPRIORITERINGER**

BNL mener prioriteringene og de økonomisk ramme i NTP for 2010–2019, må legge opp til at stamveinettet bygges ut innen ti år. Dette betyr en hovedsatsing på de viktigste samferdselsårene E18, E6, E39 og E16, samt ekstra investeringer til tiltak på jernbane og en sikring av stamveitilknytning til de viktigste havnene og jernbaneterminalene. Dette tilsier en dobling av det årlige investeringsnivået til det nasjonale stamnettet i forhold til dagens planteknisk ramme.

#### **VEI**

Behovet for satsing på drift og vedlikehold har vært sterkt undervurdert. Tildelte midler har vært langt lavere enn det som har vist seg nødvendig for å stoppe forfallet på veinettet, og selv med

<sup>1</sup> Inregia AB, mars 2004 på oppdrag av Sveriges Byggindustrier

dagens bevilgningsnivå øker etterslepet. I framlegget til ny NTP foreslås de årlige rammene til drift og vedlikehold med 30 pst sammenlignet med dagens nivå. BNL støtter denne økningen av bevilgningene til vedlikehold.

I planforslaget har Statens Vegvesen foretatt en vurdering av at vedlikeholdsbehovet for dagens veier er så stort at det ikke er rom for de nye investeringene som etaten ellers ville prioritert i kommende planperiode. BNL oppfatter denne strategien som uforenelig med målsettingene om å øke næringslivets konkurransevne, bedre fremkommeligheten og redusere antallet ulykker på norske veier.

I følge planforslaget reduseres de økonomiske rammene til stamveiiinvesteringer fra 3,2 mrd. kr årlig til 2,7 mrd. kr årlig. Stamveiene er hovedpulsårene i veisystemet. Stamveiene har stor betydning for tungtransporten og er nødvendig for at regionene skal kunne holde på sine innbyggere og dermed skaffe næringslivet kvalifisert arbeidskraft. 64 pst av lastebiltrafikken går på stamveiene, som utgjør kun 30 pst av det totale riksveinettet.

Det er nødvendig med betydelig økning i investeringene til stamveiene. BNL anbefaler at gjennomføringshastigheten for utvikling av de viktigste stamveiene i Norge doubles. Med dette gis det rom for å tenke større strekningsvise utbygginger. Større prosjekter åpner også for at flere entreprenører, herunder også internasjonale aktører, viser økt interesse for veibygging i Norge. En reell konkurranse om utbyggingen vil bidra til å redusere kostnadene.

***BNL foreslår at investeringsrammen til stamveinettet minimum økes fra ca 2,7 mrd til ca 5,4 mrd årlig.***

***Departementet må videre øke rammene til en sammenhengende utbygging av større strekningsvise veiprosjekter i stamveinettet. I tillegg til trafikksikkerhetstiltak er vi nødt til å prioritere tiltak som sikrer rask og effektiv framføring av gods. Prioritering av større strekningsvise prosjekter vil ivareta begge hensyn.***

## **JERNBANE**

Jernbaneverket foreslår at rammen til drift og vedlikehold øker med 25 pst. Dette medfører at investeringsrammen innenfor gitte plantekniske ramme blir betydelig lavere enn i NTP for perioden 2006–2015.

Planrammen innebærer at den videre satsingen i praksis vil stoppe opp. Selv med en økonomisk ramme lik planrammen + 20 pst vil forbedringene likevel være langt svakere enn det som lå til grunn i NTP 2006–2015. Det ikke rom for gjennomføring av hele dobbeltsporprosjektet Oslo – Ski, bare ca. 60 pst av prosjektet i perioden er avsatt. Det er behov for en ramme på om lag 34 mrd. kr for å gjennomføre de prosjekter som ligger inne i Nasjonal transportplan 2006–2015. I likhet med forslaget til bevilgningsrammen for vei vil selv en økning av basisrammen på 20 pst for jernbane, være for lite til å få gjennomført en del viktig utbyggingsprosjekter de neste ti årene.

BNL mener det bør satses på utvikling av jernbane der markedsgrunnlaget er størst og jernbanen har konkurransemessige fortrinn, først og fremst i de trafikkunge områder på Østlandet og rundt de største byene i Norge. Det vil si:

- Dobbeltsporet jernbane i hele IC-triangelet rundt Oslo.
- Nye dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Oslo og Skien, Østfoldbanen og Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar.

- Fire spor på strekningene Oslo–Asker og Oslo–Ski.

En oppgradering av infrastrukturen på de trafikkunge IC-togstrekningene rundt Oslo vil ha stor betydningen for utviklingen av en robust og effektiv bolig- og arbeidsmarkedsregion ved at regionen utvides og tilgangen til kompetanse økes. En utbygging og oppgradering av jernbanen vil kunne gi kundene et konkurransedyktig alternativ til personbilen. Utvikling av raske pendlerruter med tog vil kunne bidra til større fleksibilitet i arbeidsmarkedet og redusert boligpress i Oslo.

For å få til en betydelig overføring av gods fra vei til bane, er det helt avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarheten for godstransport på bane. Godstransport med jernbanen er først og fremst konkurransedyktig på lengre strekninger. Dette tilsier at det bør satses på økt kapasitet og fremføringshastighet på de lengste banestrekningene.

Jernbaneverket iverksetter også i altfor liten grad konkrete tiltak som forbedrer godskapasiteten i infrastrukturen. Det er også behov for økt kapasitet, prioritering av godstransport og tiltak som øker punktligheten på de lengste jernbanestrekningene, jf. at godstransport med jernbane først og fremst er konkurransedyktig på de lengste strekningene.

***BNL foreslår en dobling av de årlige jernbaneinvesteringene fra 1,75 mrd. kr til 3,5 mrd. kr. Dette vil gi rom for gjennomføring av de investeringsprosjektene som ligger inne i den gjeldende Nasjonal transportplanen.***

## **OPS, PROSJEKTFINANSIERING OG STATLIGE FOND**

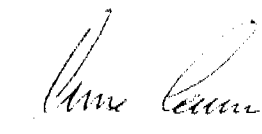
I tillegg til økte offentlige midler til samferdsel er det viktig å ta i bruk alternative finansieringsformer. Mer forutsigbare finansieringsformer enn dagens statlige bevilgning kan sikre en forsering og rasjonell gjennomføring av langsiktige tiltak. Prosjektfinsiering og OPS er eksempler på dette.

Det går frem av planforslaget at det er behov for å utvikle nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandarden i sammen kontrakt. Positive erfaringer fra Norge og utlandet tilsier at OPS bør kunne videreføres. Effekten av å kunne bygge ut større sammenhengende prosjekter samtidig som man har mulighet til å se utbyggin og drift i sammenheng, har store positive effekter. BNL har i egne rapporter dokumentert at OPS-modellen blant annet har gitt raskere gjennomføring av prosjektene, økt innovasjon og betydelige samfunnsøkonomiske besparelser. Dette er også bekreftet av departementets egen evalueringsrapport. Det er videre viktig å utnytte kompetansen private entreprenører har opparbeidet seg på bygging av norske veier gjennom prøveprosjektene. OPS bør også vurderes på jernbaneområdet. Alternativet er en projektfinsieringsmodell der staten tar et finansieringsansvar etter modell av det svenske Riksgjeldskontoret. BNL stiller seg positive til å vurdere, slik det foreslås i fremlegget til NTP, opprettelsen et eget statlig veifond som kan få en tilsvarende funksjon.

Den økonomiske ramme i planforslaget viser at staten ikke makter en forsering og en prioritering av en høyst nødvendig infrastrukturutbygging. NTP har en 10-årig planleggingshorisont uten at det knytter seg forpliktende finansiering til tiltakene. Denne kortsiktigheten, samt i tillegg størrelsene på kontraktene gjør at ingen, verken norske eller utenlandske entreprenører, legger inn anbud. Dette skaper behovet for nye finansieringsløsninger, som både er forpliktende og forutsibare. Ulike former for OPS og projektfinsiering fremstår i en slik sammenheng som helt nødvendige grep.

***BNL mener både offentlige og private aktører har bygget opp en viktig kompetanse om denne nye kontraktsformen, som åpenbart gir en mer effektiv gjennomføring av utbyggingsprosjekter. Det er viktig at denne kompetansen ivaretas gjennom oppstart av nye vei- og jernbaneprosjekter etter en OPS/prosjektfinansieringsmodell.***

Vennlig hilsen  
Byggenæringens Landsforening



Sverre A. Larssen  
Adm. direktør

**postmottak**

---

**Fra:** Audun Blegen [Audun.Blegen@bnl.no]

**Sendt:** 30. april 2008 14:48

**Til:** postmottak

**Emne:** Forslag til Nasjonal transportplan for 2010-2019 - Høringsuttalelse fra Byggenæringens Landsforening

**Vedlegg:** Høringsuttalelse\_fra\_BNL\_angående\_Nasjonal\_Transportplan\_\_NTP\_\_2009-2015.pdf

Byggenæringens Landsforening avgir herved høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan.

<<Høringsuttalelse\_fra\_BNL\_angående\_Nasjonal\_Transportplan\_\_NTP\_\_2009-2015.pdf>>

Med vennlig hilsen

Audun Blegen

Næringspolitisk rådgiver

Byggenæringens Landsforening (BNL)

Essendropsgate 3  
0368 Oslo

Tlf: 23 08 75 16  
Faks: 23 08 75 01  
Mobil: 95 97 96 64  
E-post: audun.blegen@bnl.no