

Et historisk vindu for investeringer i infrastruktur må utnyttes - høringsuttalelse fra Bedriftsforbundet til Nasjonal transportplan 2010-2019

1. Generelle kommentarer, organisering, finansiering og budsjettering

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 kan ikke vedtas uten store endringer. Bedriftsforbundet har merket seg at flere prosjekt som ligger inne i NTP 2006-2015 ikke vil kunne realiseres slik forslaget foreligger. Selv ikke med en økning i rammene på 20 pst. er man sikret at prosjekter fra gjeldende NTP gjennomføres som forutsatt. Det er behov for minst en dobling av investeringsrammene fra 2008-nivå sett i lys av den senere tids prisutvikling. Samferdsels-Norge må organiseres og finansieres på en annen måte enn i dag, og man må bygge lengre og sammenhengende strekninger under ett.

Investeringer i vei, jernbane og havneinfrastruktur, herunder multimodale logistikknutepunkt, har i dag alt for lav prioritet. Frem til 2020 har Norge et unikt historisk vindu for å gjøre infrastrukturinvesteringer. Dette vinduet må utnyttes. Det er betimelig å minne om at når Oljefondet, nå Statens Pensjonsfond Utland (SPU), ble opprettet var forutsetningen at en tredjedel av avkastningen skulle brukes på infrastrukturinvesteringer. Grensen for hva næringslivet kan leve med av bompenger er nådd, tatt i betraktning øvrige transportkostnader og nivået på skatter og avgifter.

Økte skatteinntekter, blant annet på grunn av høy oljepris, har medført et vesentlig mindreforbruk av avkastningen fra SPU. Derfor er det blitt desto større muligheter til å satse på en fremtidsrettet infrastruktur, gitt at man legger tilrette for økt tilstedeværelse av utenlandske entreprenører gjennom langsiktige planer som finansieres opp.

Bedriftsforbundet har forståelse for at etatene med det utgangspunkt de er gitt (2007-budsjettet multiplisert med ti), prioriterer vedlikehold. Bedriftsforbundet støtter en økning på vedlikehold, men mener denne økningen må finansieres gjennom økte bevilgninger til infrastruktur.

Bedriftsforbundet vil ha et tettere og mer forpliktende samarbeid med Sverige for å få til helhetlig satsing på grenseoverskridende infrastruktur. Et viktig eksempel er at det bør satses på sammenhengende utbygging av dobbeltspor mellom Oslo og Gøteborg. Raskt økende godsmengder til Norge over Gøteborg havn som kan fraktes på jernbane havner på vei som følge av manglende kapasitet på jernbanen.

Et prosjekt som Oslo-Gøteborg bør kunne legges i et eget aksjeselskap etter mønster av Botniabanen AB, der kommunene langs strekningen kan inviteres til å delta som aksjonærer, slik vi ser kommunal og fylkeskommunalt medeierskap i bompengeselskap og flyplasser som Torp og Stord. Slik kan man blant annet oppnå smidigere planprosesser.

Bedriftsforbundet mener at Nasjonal transportplan må ledsages av forpliktende flerårige investeringsvedtak. Statens budsjettprosesser må sondre mellom investeringer og drift. År til år bevilgninger er en svært fordyrende og avleggs måte å bygge ut større infrastrukturprosjekt på. Dette ble senest dokumentert i Aftenposten den 28. april 2008.

For at Norge skal sikre jernbanens fortsatte suksess, må nye krysningsspor og InterCity-triangelet bygges ut raskere. Et viktig bidrag til dette ville være å omdanne Jernbaneverket fra etat til aksjeselskap etter mønster av Avinor AS, med adgang til å låne penger for å få fullfinansiert prosjekter.

I dag står svært lønnsomme prosjekt i kø for å bli realisert. Statens vegvesen har i sin etatsavis Vegene og Vi, kunngjort at nye beregninger viser at lønnsomheten har vært satt alt for lavt på flere prosjekt. I vurderingene av hvilke prosjekt som skal få grønt lys må man ta hensyn til kapasiteten i anleggsbransjen. Men alt tyder på at denne er meget undervurdert og økende. Hvis man også tilrettelegger for mer utenlandsk deltakelse gjennom fullfinansiering ved låneopptak, kan det bli fart i samferdselsinvesteringene.

Bedriftsforbundet mener Samferdselsdepartementet må utrede hvordan vi kan få en mer optimal utnyttelse av anleggskapasiteten og viser til at i oljesektoren pålegges de store å tilrettelegge for de små, slik at disse kan være underentreprenører.

Det bør også evalueres skikkelig hvordan Statens vegvesens og Jernbaneverkets planleggingskompetanse forvaltes og hvordan den kan utnyttes bedre. Vi har knapphet på høykompetent arbeidskraft innen infrastrukturplanlegging, og det er meget viktig hvordan man jobber med anbudene. Det er mye dobbeltarbeid i prosessene entreprenørene i mellom og svært mange i anleggsbransjen utelukkes fordi det er dyrt når alle som skal være med i anbudskonkurransene, selv må gjøre så mye av regne- og utredningsarbeidet.

Bedriftsforbundet mener det er fornuftig å vurdere om en del av planleggings- og anbudsekspertisen i Statens vegvesen og Jernbaneverket kan samlokaliseres og at det bør utvikles en strategi for å sikre kompetanseoverføring og -oppbygging.

2. Planer og utbyggingsstrategi

Bedriftsforbundet mener det høytrafikkerte stamvegnettet bør prioriteres, bl.a. E18, E6, E16, E39 Kyststamvegen, Rv 7/Rv52, E136 Ålesund-Dombås, Rv2 Kløfta-Kongsvinger, Rv 3, Nordlenken Rv35 over Hadeland og E134.

Oslopakke 3 må gjennomføres som forutsatt og Statens andel av investeringene må opprettholdes og økes. Oslopakke 3 er et viktig prosjekt for all trafikk som går over Østlandet. Herunder spesielt Ny E 18 Miljøvei i Vestkorridoren og Mosseveien i tunnel. Disse må snarest utlyses som helhetlige prosjekter gjennomført etter OPS-modellen.

Stamvegstrækninger som etter dagens ÅDT-tall er tett opp mot grensen for å kvalifisere for firefelts motorveg, bør vurderes forskuttert. Høyt trafikkerte tofeltsveger bør vurderes utvidet til vekslende trefeltsveger, eventuelt smal firefelts motorveg på 20 meters bredde.

På jernbanenettet må kapasitet i og rundt de store byene må prioriteres. Det må videre bygges flere krysningsspor på jernbanen, fortrinnsvis på 800 meters lengde så togene ikke må stoppe fullstendig ved passering.

Utbygging av ny jernbaneinfrastruktur må planlegges og bygges ut i en standard som er tilpasset en eventuell satsing på høyhastighetstog. Prosjekter som gir økt kapasitet og innspart reisetid bør ha prioritet. I lys av dette bør det vurderes om Barkåker-Tønsberg er det prosjekt som skal igangsettes først på Vestfoldbanen.

Bedriftsforbundet er negative til planene om å overføre veger fra stat til fylke. Fylkene makter ikke å forvalte de vegene de har ansvaret for i dag på en tilfredsstillende måte.

Bedriftsforbundet mener også at det må en mer offensiv satsing til på å utvikle logistikknutepunkt med omlastingsmuligheter vei-sjø-jernbane. I denne sammenheng må det incentivordninger og økte statlige investeringer til. Det bør også vurderes kutt i gebyrene til Kystverket dersom vi skal lykkes med å få mer gods fra veg til sjø. I arbeidet frem mot Regjeringens stortingsmelding om Nasjonal transportplan bør aktører som Norsk Havneforbund, Rederienes landsforening, Norsk Rederiforbund, CargoNet, Ofotbanen, Schenker, Statens vegvesen og Jernbaneverket, tas med på råd.

Endelig er det vesentlig at Regjeringens stortingsmelding inneholder oppdaterte kostnadsanslag og at anslag for trafikkvekst blir bedre kvalitetssikret. Gjentatte ganger ser vi at trafikkveksten undervurderes vesentlig. Det er liten grunn til å tro at trafikkveksten vil avta, snarere tvert imot. Tendensen forsterkes av moderne logistikk, herunder økende bruk av "lager på vei". Flere viktige strekninger har vært underdimensjonerte i forhold til behovene allerede ved ferdigstillelse, eller kort tid etter. Arealplanlegging, herunder breddedimensjonering, bør i større grad ta høyde for fremtidig utvidelsesbehov, fordi det legges for beskjeden vekst til grunn i prosjektene.

Oslo, den 30. april 2008.

Tom Bolstad
Adm.dir.

Eirik Kollerøy
Næringspolitisk rådgiver