RIF Rådgivende Ingeniørers Forening

Til Finanskomiteen på Stortinget

RIFs innspill til finanskomiteens høring om statsbudsjettet for 2027

Norge blir mer likt andre land: Vi kan ikke lenger regne med at oljeinntekter løser utfordringene våre. Det sikkerhetspolitiske bakteppet er alvorlig, samtidig gapet mellom statens inntekter og utgifter blir større, og det er risiko for økt inflasjon.

Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) har forståelse for at pengebruken må holdes igjen og at et stramt budsjett gir tøffe prioriteringer. Da bør de grunnleggende utfordringene prioriteres, særlig på områder der det blir dyrere for samfunnet å vente. Det gjelder blant annet investeringer i velfungerende infrastruktur. Da handlingsregelen ble vedtatt, ble det nettopp lagt vekt på at oljeinntektene skulle styrke vekstevnen i økonomien. Det er særlig viktig i en mer urolig verden og når mer ekstremvær øker kravene til veier, jernbane og annen kritisk infrastruktur.

Stans forfallet og få mer jernbane for pengene

Men grunnmuren i infrastrukturen slår nå sprekker. Særlig for jernbanen. Dette er vår nye samferdselsminister Kamzy Gunaratnam enig i. I et intervju med Teknisk Ukeblad i september sa hun med prisverdig åpenhet, at både denne og andre regjeringer har sviktet jernbanen og vedlikeholdet av den. Den erkjennelsen må følges av penger og tiltak. Bane NOR har beregnet at det trengs om lag 8,8 mrd 2027-kr. årlig til fornyelse for å hindre at etterslepet vokser. Regjeringen har lagt dette tallet til grunn i statsbudsjettet, men foreslår kun 5,7 mrd. kr. til fornyelse av jernbanen. Mange års forsømmelser kan ikke rettes opp i ett budsjett, men staten må slutte å la problemet vokse. Det må større summer til.

Samtidig må strammere budsjetter bety mer igjen for pengene til jernbanen. Bane NOR har satt i gang noe arbeid for å få bedre kontroll på kostnader og fremdrift i jernbaneprosjektene. RIF mener regjeringen også må ta initiativ til en bredere gjennomgang av krav, regelverk og arbeidsmåter med involvering fra eksterne miljøer som planlegger og bygger jernbanen.

Transportvirksomhetene har i utredningsoppdraget om «mer for pengene» til neste NTP anbefalt en revisjon av det tekniske regelverket for vei og jernbane, mer vedlikehold, bedre bruk av leverandørmarkedet og mer effektive kontrakts- og gjennomføringsmodeller. Men vi trenger ikke vente på neste NTP.

- Stortinget bør derfor be regjeringen sette i gang en full gjennomgang av hvordan man kan få mer jernbane for pengene både i vedlikeholdsarbeid og i fornyelses- og investeringsprosjekter. Samtidig må det ses på hvordan driftsavvik kan håndteres annerledes enn i dag, for å sikre et bedre togtilbud for kundene.

Forebygging er billigere enn å reparere

«Vedlikehold vil som regel være mer samfunnsøkonomisk lønnsomt, gi mer nytte, enn å bygge nytt. Og egentlig er det en stolt norsk tradisjon, dette å ta vare på, forvalte godt og holde i hevd.» Det sa finansministeren i finanstalen. RIF er enig. Det samme gjelder forebygging av skader. I juni la Klimatilpasningsutvalget fram rapporten Norge i hardt vær. Utvalget peker på behovet for mer systematisk prioritering av forebygging, særlig av infrastruktur. For samferdselssektoren beskriver utvalget en ubalanse mellom forebygging og gjenoppbygging. Det finnes relativt gode ordninger for å finansiere gjenoppbygging etter skader, mens insentivene for å forebygge er svakere. Og problemet forsterkes av forfallet på infrastrukturen.

Regjeringen foreslår mer penger til ulike tiltak for flom- og skredforebygging i regi av NVE, men mye er til krise og hastetiltak og oppfølging etter hendelser. Det løser ikke hovedproblemet, at det samlet sett brukes for lite på å forebygge klimaskader på infrastruktur. Klimatilpasningsutvalget anbefaler at klimatilpasning inngår i prioriteringene mellom vedlikehold, sikring og nye investeringer, og at forebyggende tiltak vurderes på lik linje med nye investeringsprosjekter.

- Stortinget bør prioritere mer forebygging i statsbudsjettet for 2027. Det er særlig viktig å ta igjen forfall på vei og jernbane, men også å investere der nye tiltak kan redusere faren for stengninger eller gi bedre alternativer når en viktig forbindelse faller ut.

Utvalget peker også på at klimatilpasning krever samarbeid mellom stat, fylker og kommuner, og at staten må bidra når det lokale eller regionale virkemiddelapparatet ikke strekker til. Her bør regjeringen se til Danmark, der regjeringen har tatt større nasjonalt ansvar for klimatilpasning. Den første nasjonale planen i 2023 la vekt på bedre samordning og sterkere støtte til kommunene. I 2026 fulgte regjeringen opp med Klimatilpasningsplan II, med en statlig investeringsplan på nær 15 mrd. danske kr. til kystbeskyttelse, der staten kan dekke opptil 85 prosent av kostnadene i store prosjekter.

Norge har andre naturgitte utfordringer enn Danmark, men flere av de strukturelle problemene er de samme. Ansvar er delt mellom forvaltningsnivåer, tiltak går på tvers av kommunegrenser, og kostnadsdelingen er uklar.

- Stortinget bør be regjeringen bruke oppfølgingen av Klimatilpasningsutvalget til å avklare hvordan klimatilpasning bør organiseres og finansieres bedre. Det inkluderer hvordan stat, fylker og kommuner kan samarbeide bedre om store tiltak på tvers av kommunegrenser. Regjeringen bør i dette arbeidet se til erfaringene fra Danmark.

Bedre organisering av vann og avløp kan gi lavere kostnader og gebyrvekst

Vann- og avløpssystemene er grunnleggende infrastruktur, og det trengs flere hundre milliarder kroner i investeringer de neste tiårene for å sikre en akseptabel standard. Dette betales gjennom vann- og avløpsgebyrer av innbyggerne. Mange kommuner har derfor forsøkt å holde gebyrene nede, men uten effektiv gjennomføring øker risikoen både for store gebyrhopp og flere alvorlige hendelser, som utslipp av kloakk i naturen og svekket drikkevannskvalitet.

Allerede i 2022 fikk regjeringen en mulighetsstudie om effektiviseringspotensialet i sektoren. Hovedkonklusjonen var at det er mulig å kutte kostnader når VA-systemene skal fornyes, og at bedre

regional organisering og mer systematisk statlig styring kan gi mer igjen for pengene. Likevel løses mange av de samme oppgavene fortsatt uten samordning i kommunene. Rundt Trondheimsfjorden skal for eksempel rundt 20 renseanlegg oppgraderes, og hver kommune må gjennom egne prosesser for utslippstillatelser, vurderinger og teknologivalg. De samme spørsmålene utredes flere ganger. Det gir mer byråkrati, dyrere prosjekter og lengre prosesser. Staten må gjøre det lettere å løse de samme oppgavene sammen.

Mange av prosjektene også er for store og kompliserte til at enkeltkommuner sitter alene med ansvaret. Staten bør legge bedre til rette for samarbeid over kommunegrenser og støtte kommuner som gjør tiltak sammen. For de største VA-prosjektene bør regjeringen vurdere en tydeligere statlig rolle.

- Stortinget bør be regjeringen styrke kommunenes arbeid med å ta igjen etterslepet på vann og avløp gjennom statlige investeringstilskudd og rentekompensasjon, for å øke tempoet i fornyelsen. Samtidig bør det vurderes krav om interkommunalt samarbeid der det kan gi bedre løsninger til lavere kostnad. I tillegg bør det utredes om et statlig VA-selskap eller en nasjonal gjennomføringsenhet etter modell av Nye Veier kan bidra til å gjennomføre de største og mest komplekse prosjektene raskere og med bedre kostnadskontroll.