

Samferdselsdepartementet

Dato: 30.06.2016
Deres ref:
Vår ref: Felles/2/22/222-2/SD

Innspill til etatsforslag Nasjonal transportplan 2018-2029

Det vises til transportetatens grunnlagsdokument til Nasjonalt transportplan (NTP).

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) ønsker å komme med innspill vedrørende følgende punkter:

- Kan anleggsbransjen møte videre vekst i bevilgningene?
- Kontraktstrategi
- Den videre utviklingen for fylkesveinettet
- Reduserte klimautslipp fra bygging, drift og vedlikehold

Innledning

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) organiserer anleggsentreprenører, skogsentreprenører, brønn- og spesialboringsbedrifter og gjenvinning- og avfallsbedrifter. Vi representerer således bedrifter som står for utbygging, vedlikehold og drift av infrastrukturen, i tillegg til bedrifter som er brukere av transportnettet i næringssammenheng.

Bevilgningene til transportinfrastruktur har fått et betydelig løft de siste årene. Bevilgningsveksten har vært svært etterlengtet – ikke bare i anleggsbransjen, men også hos trafikanter og næringsliv. Samtidig er det fortsatt store uløste oppgaver på transportnettet. Vedlikeholdsetterselepet på vei- og jernbanenettet er svært høyt. Ulikheter i standard og vektbegrensninger på veinettet skaper flaskehalser som påfører næringslivet og samfunnet ekstrakostnader.

Med det som bakgrunn vil MEF særlig berømme transportetatene for ambisjonen om å ta igjen alt av forfall på riksveiene og jernbanen i løpet av planperioden. I tillegg til at det bygges nytt må også eksisterende infrastruktur ivaretas.

En effektiv og pålitelig transportinfrastruktur er avgjørende for konkurranseevnen til næringslivet og således en forutsetning for høy framtidig verdiskapning. Skognæringen er ett av mange eksempler på dette. Dette er en utpreget distriktsnæring som opererer i et internasjonalt marked med sterk konkurranse, der transportkostnadene påvirker muligheten til å hevde seg i dette markedet.

MEF oppfordrer til at man bygger videre på det gode arbeidet som er gjort på samferdselsområdet de senere årene og går inn i kommende NTP-periode med et høyt ambisjonsnivå.

Kan anleggsbransjen møte videre vekst i bevilgningene?

MEF mener anleggsbransjen er i stand til å håndtere en videre satsing på transportinfrastruktur. Samferdselsposten på statsbudsjettet er i år doblet sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2010-2013. Til tross for denne veksten viser våre analyser av Statens vegvesen-markedet at konkurransen om veikontraktene i 2015 var rekordhøy.

Dette viser at anleggsbransjen er fleksibel og tilpasningsdyktig. I en undersøkelse blant MEF-bedriftene gjennomført i juni 2016 svarte 64 prosent av bedriftene at de hadde benyttet innleie av arbeidskraft hittil i år, hovedsakelig fra andre bedrifter, og slik tilpasset seg endringer i aktivitetsnivå.¹

Forutsigbarhet når det gjelder framtidig bevilgningsnivå og innrettingen av samferdselskontraktene er viktig for at entreprenørleddet skal vært best mulig rustet for å tilpasse seg økt aktivitet. God kommunikasjon mellom transportetatene og bransjeaktørene bidrar til å skape nødvendig forutsigbarhet.

Videre vil MEF oppfordre myndighetene til å tenke tverrsektorielt; utdanningsbehovet til anleggsbransjen må ses i sammenheng med langsiktige planer på infrastruktururområdet. Vi opplever flere steder i landet at det er et misforhold mellom kompetanse- og arbeidskraftbehovet som entreprenørene etterspør og hva utdanningssystemet kan tilby.

Kontraktstrategi

Strukturen på norsk anleggsbransje er svært mangfoldig. Markedsandelene er fordelt på flere entreprenører enn i mange andre sammenlignbare land, eksempelvis Sverige. Et forholdsvis høyt antall bedrifter konkurrerer om de store kontraktene. Dette skyldes i stor grad at norske byggherrer har utlyst kontrakter tilpasset hele bransjen, noe som har gitt entreprenørene mulighet til å vokse og ta opp konkurransen med de store riksentreprenørene. God spredning i kontraktsformer og kontraktstørrelser er således et godt virkemiddel for fremme konkurranse og hindre monopoldannelser i markedet.

I tillegg stiller offentlige oppdragsgivere ofte store krav til leverandørene. Mange mindre bedrifter opplever at slike kontrakter bidrar til å profesjonalisere egen virksomhet, blant annet når det gjelder dokumentasjon og arbeid knyttet til HMS. Dette hever kompetansen i bedriftene, noe som i neste omgang er positivt for hele næringslivet. Oppdeling av kontrakter er et godt virkemiddel for å inkludere den store gruppen av små- og mellomstore entreprenører.

MEF deler ambisjonen om en mer helhetlig utbygging av samferdselsprosjektene. Vi mener imidlertid det er fullt mulig å dele opp store kontrakter i noen mindre parseller, der flere entreprenører har mulighet til å delta i konkurransen, og samtidig oppnå en helhetlig utbygging av lengre strekninger. Dette betinger kun at nødvendig finansiering av delprosjektene stilles til disposisjon og at de igangsettes i samme tidsrom.

¹ 706 MEF-bedrifter deltok i undersøkelsen.

Videre er MEF svært kritisk til en utvikling der samferdselskontraktene blir så omfattende at de utelukker deltakelse fra flertallet av de norske entreprenørene. Anleggsbransjen har tilpasset seg større kontrakter de senere årene, men det er viktig at slike endringer skjer gradvis slik at vi sørger for å ivareta den kompetansen bransjen har brukt tiår på å bygge opp. I kraft av sitt innkjøpsvolum har ikke offentlige byggherrer bare et ansvar for å få jobben gjort, men også et delansvar for at markedet utvikler seg i ønsket retning.

Den videre utviklingen for fylkesveinettet

Fylkesveiene utgjør med sine 44 000 km en svært betydelig del av det nasjonale veinettet. Standarden og framkommeligheten på veiene spiller en viktig rolle for næringsliv og persontrafikken i distriktene. Selv om fylkesveinettet ikke er en del av den politiske behandlingen av Nasjonal transportplan oppfordrer vi til at den videre utviklingen for dette veinettet inkluderes i samferdselsdebatten, på lik linje med riksvei og jernbane m.m.

MEF mener transportetatenes omtale av fylkesveiene i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018-2029 gir grunn til bekymring for den videre utviklingen av dette veinettet:

- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene er estimert til 50-85 mrd. kroner.
- Per 2015 har kun om lag 50 prosent av fylkesvegnettet tilfredsstillende dekketilstand.
- Den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd pr. kjørte km er om lag 50 prosent høyere for fylkesveiene sammenlignet med riksveinettet.

Fylkesveiene må ikke bli redusert til et annenrangs veinett, med store forskjeller i skaderisiko og framkommelighet sammenlignet med riksveiene. Som utgangspunkt oppfordrer MEF til at det etableres et fornyelsesprogram for fylkesveiene, og med det følger anbefalingene fra transportetatene.

Transportetatene anslår i grunnlagsdokumentet at fylkeskommune vil ha en underfinansiering av vedrift og vedlikehold på opptil to milliarder kroner årlig fram mot 2029. MEF opplever at fylkeskommunene har gjort sitt beste med det ressursgrunnlaget de har hatt til rådighet. Gitt fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom synes det imidlertid å være lite realistisk at et fornyelsesprogram vil gi betydelig effekt uten økonomisk bidrag fra statlig hold.

Tiltak:

- Etabler et fornyelsesprogram for fylkesveiene.

Reduserte klimautslipp fra bygging, drift og vedlikehold

Transportetatene oppstiller i etatsforslaget mål om redusere utslippene fra bygging og drift og vedlikehold av infrastruktur med henholdsvis 40 og 50 prosent innen 2030.

Anleggsbransjen kan vise til en positiv utvikling når det gjelder utslipp sett opp mot produksjon. Til tross for at aktiviteten er høy viser tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) at utslippene fra bygge- og anleggsektoren flater ut. Reduksjonen skyldes hovedsakelig at bedriftene har tatt i bruk nyere og mer drivstoffeffektive maskiner med strengere utslippskrav. Dette har ført til at utslippsintensiteten i bransjen har gått ned.

MEF mener videre betydelige utslippskutt er fullt oppnåelige. Det forutsetter imidlertid gode virkemidler fra myndighetens side som kan stimulere anleggsbransjen til å velge de klimavennlige løsningene. Vårt ståsted er at kontinuerlige avgiftsøkninger ikke bidrar til nødvendig stimulering av bransjen i så henseende.

Videre reduksjoner i utslipp fra anleggsbransjen er i stor grad avhengig av den teknologiutviklingen som skjer hos maskinleverandørene og tilgangen/prisnivået på alternative drivstofftyper. Arbeidsoppgavene som utføres i anleggsbransjen favner vidt. Når det gjelder de tyngste oppgavene er anleggsentreprenørene pr. i dag avhengige av konvensjonelle dieseldrevne maskiner for å få gjennomført størsteparten av de maskinelle arbeidsoppgavene.

Det skjer imidlertid en betydelig teknologiutvikling på maskinleverandørsiden. Hybridmaskiner er i dag tilgjengelig for tyngre arbeidsoppgaver, mens tilbudet av elektriske maskiner øker for de mindre maskinstørrelsene. Hydrogenmaskiner kan bli et alternativ også i anleggsbransjen, men befinner seg foreløpig i en tidlig utviklingsfase.

Basert på teknologiutviklingen i bransjen og utskiftingstakten av større maskiner blant MEF-medlemmene, oppgitt til 5-8 år, synes det usikkert hvorvidt alternativer til dieselmaskinene skal bidra til store utslippskutt de nærmeste årene.

Pr. i dag fremstår en overgang fra anleggsdiesel til HVO biodiesel som det mest realistiske klimaalternativet, da det ikke krever større endringer av de eksisterende maskinene. I tillegg til usikkerhet om tilgang og bærekraften til dette drivstoffalternativet, er prisforskjellen en hindring. HVO levert på anlegg koster 2,62 øre mer pr. liter enn anleggsdiesel – en differanse på 33 prosent.² Drivstoffkostnadene er en svært vesentlig del av det totale kostnadsbildet for maskinentreprenørene, og en slik økning vil naturlig nok måtte kompenseres ved høyere prosjektkostnader.

Utslippskrav kan inkluderes som krav i kontraktene, men det er viktig at slike krav innrettes på en måte som ivaretar konkurransen i markedet og at byggherren har en klar oppfatning av kostnadene som kravene medfører. For anleggsbransjens del forutsetter utslippskrav at volumet for 2. generasjons biodiesel er i stand til å møte etterspørselen fra entreprenørene.

Når det gjelder tiltak mener MEF det er viktig at myndighetene klarer å legge til rette for en overgang til mer drivstoffeffektive maskiner. En raskere utskifting av maskiner forutsetter lønnsomhet hos entreprenøren. Anleggsbransjen kjennetegnes ved tøff konkurranse og forholdsvis lave marginer. MEF er derfor negativ til at avgiftsøkninger alene skal brukes som incitament for å oppnå videre utslippsreduksjoner i bransjen.

Tiltak:

- Myndighetene må legge til rette for en overgang til mer drivstoffeffektive maskiner og null- og lavutslippsmaskiner.
- Alternative drivstoff- og energityper gjøres konkurransedyktig sammenlignet med fossil anleggsdiesel.

² [Circle K prisliste pr. 21.06.2016.](#)

Med vennlig hilsen

Maskinentreprenørenes Forbund



Trond Johannesen
Administrerende direktør
Mobil: 900 28 825
E-post: trond.johannesen@mef.no



Håvard Almås
Fagsjef næringspolitikk
Mobil: 976 83 831
E-post: havard.almas@mef.no