

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato: 01.10.2019
Deres dato: 28.06.2019
Vår referanse: MHB
Deres referanse: 19/1492

Høring av rapport fra ekspertutvalg som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Byggenæringens Landsforening (BNL) viser til ovennevnte rapport som ble sendt på høring av Samferdselsdepartementet 28. juni. BNL støtter høringssvaret fra NHO, og vil i det følgende utdype noen punkter av betydning for våre bransjer.

BNL er enig med ekspertutvalget i at det er viktig at Nasjonal transportplan (NTP) er en langsiktig plan, som i stedet for å beskrive konkrete prosjekter, beskriver utfordringene innenfor samferdsel og hvilke problemer vi skal løse for å få en bærekraftig samfunnsutvikling.

Transport er alle arealers mor. Det bestemmer hvor folk bor og hvor de jobber. Transportsystemer er også avgjørende for at bedriftene får fraktet varene sine ut til markedene, både hjemme og ute. Når målet med transportsystemet er å binde arealene sammen på best mulig måte, må transportplanen koples til arealpolitikk. Fremtidige Nasjonale transportplaner må utvikles til overordnede, nasjonale areal- og transportplaner med føringer for hvordan et konsenteret utbyggingsmønster skal kombineres med et effektivt og miljøvennlig transportsystem i de ulike byregionene. BNL mener det i fremtiden også må utarbeides forpliktende areal- og transportplaner for alle større byområder i Norge.

Når man kopler areal- og transportplaner sammen på overordnet nivå, styrkes planarbeidet. Det må være et overordnet mål at planarbeidet halveres i tid gjennom økt bruk av digitale verktøy i planprosessene og ved at innsigelsesinstitusjonene og private grunneiere på en forpliktende måte blir tatt tidlig med i prosessen.

BNL er enig i de fire teknologiske trendene ekspertgruppen trekker frem. Likevel er det nødvendig med en realistisk tilnærming til når og hvordan de ulike teknologiene faktisk kommer på markedet. BNL vil anbefale at man ved vurderingen av om det er mest hensiktsmessig å gjennomføre et prosjekt eller å vente på teknologien, også ser utover landegrensene og samordner utviklingen med nabolandene for å sikre god infrastruktur over landegrensene.

Samtidig må de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for prioriteringene i NTP, bli bedre. BNL mener særlig vurderingen av hva som er nytte må ses i et bredere perspektiv og tillegges mer vekt. Det er nødvendig å utvikle en videre forståelse av hva som er lønnsomt i et bærekraftig perspektiv og ved krav om sirkulær økonomi. Teknologien vil påvirke kravet til arealutnyttelse og vil over tid endre hva som er lønnsomt og hva som ikke er det. Det handler heller ikke bare om å innfase ny teknologi, men om vilje til å utfase gammel teknologi.

Utvalget peker på at offentlige innkjøp er et sentralt virkemiddel for å fremme teknologisk utvikling. Alt som investeres i samferdsel er en produksjon som skal vinnes i et anbud. Vi trenger et godt samarbeid mellom innkjøpere og leverandører for å nå de ambisiøse klimamålene i NTP. Dette innebærer at innkjøpsmakten må brukes i god dialog med leverandørindustrien ved at den involveres tidlig og med høye, men realistiske krav til bruk av ny teknologi. BNL vil understreke at slikt samarbeid også er nødvendig for utvikling som gjør oss i stand til å nå bærekraftsmålene. Dersom kravene er forutsigbare, og stilles i alle kontrakter, vil leverandørindustrien kunne bidra til å nå bærekraftsmålene. BNL viser til Statens Vegvesens bestilling av elektriske ferger og ambisjon om videre utvikling som et godt eksempel på innovative innkjøp. Det må tilrettelegges mer for elektriske maskiner gjennom ladepunkter og økt effekt i strømmettet. I tillegg bør Enova gi støtte til større maskiner og ikke bare til varebiler.

BNL mener vi bør bruke denne historiske satsingen som nå er på infrastruktur til å utvikle den norske leverandørindustrien. Det skal ikke være en fordel å være norsk leverandør, men det skal heller ikke være en ulempe. Kontraktene må utformes slik at norske aktører kan delta i konkurransen, på like vilkår. Slik utvikler vi kompetanse og skaper nye konkurransedyktige arbeidsplasser.

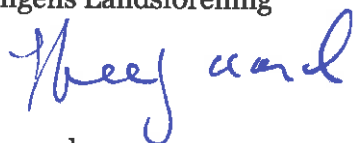
I dag går mindre enn 0,5 pst av samferdselsinnsatsen til forskning og utvikling. BNL mener dette er for lavt og ønsker at Regjeringen setter et ambisiøst mål for utvikling, som innføres i de enkelte kontraktene. FoU-prosjekter er viktig for å utvikle bransjen og for kunne eksportere teknologi og tjenester. Vi mener vi har gode forutsetninger for å utvikle løsninger som kan eksporteres til utlandet. Norge sitter allerede med spissfaglig kompetanse knyttet til å bygge i værharde strøk. Ved bruk av digitale verktøy og teknologi kan vi styrke våre komparative fortrinn ytterligere. Dette er et område norske leverandører burde kunne styrke sin konkurransekraft også med tanke på eksportløsninger. Videre må utviklings- og pilotprosjekter (FoU-prosjekter) følges opp, slik at de kan utvikle bransjen videre.

Samtidig mener BNL det er viktig å være oppmerksom på at bygging av mer og smartere vei, gir behov for økt grad av vedlikehold. Behovet for vedlikehold vil også øke som følge av økning i transporten, økende befolkning, høyere forventninger til framkommelighet og autonome kjøretøy. Kunnskapen i digital planlegging og bygging av infrastrukturen må

tilrettelegges og brukes i vedlikeholdsarbeidet. Det vil gjøre vedlikeholdsarbeidet bedre og mer effektivt. Entreprenørene har kapasitet og kompetanse til å redusere forfallet på veiene igjennom drifts- og vedlikeholdskontraktene (DOV-kontraktene). Fylkesveiene trenger en forutsigbar standard som det kan planlegges opp mot. DOV-kontraktene bør vris fra å være kravstyrte til behovsstyrte, og midlene vris fra ulønnsomme investeringer til investeringer som reduserer forfallet.

Vennlig hilsen

Byggenæringens Landsforening



Jørgen Leegaard

Direktør samfunnspolitikk

