

Samferdselsdepartementet,  
Postboks 8010 Dep,  
0030 Oslo

Vår dato: 30.06.2020  
Deres dato: 18.03.2020  
Vår referanse: MHB  
Deres referanse: 20/722

## Nasjonal transportplan 2022-2033 - Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet

Byggenæringens Landsforening (BNL) viser til Samferdselsdepartementets høring av transportetatens innspill til ny Nasjonal Transportplan (NTP).

BNL støtter høringsuttalelsen fra NHO, og vil i tillegg gi noen innspill knyttet til bygg- og anleggsnæringen.

En god infrastruktur er avgjørende for verdiskapningen i Norge, hvor like konkurransevilkår innenfor transport med land vi konkurrerer mot er avgjørende. Det er viktig for å knytte bo og arbeidsmarkeder sammen, sikre effektivitet i næringslivets transporter og for trafikksikkerheten. En godt utbygd infrastruktur er også avgjørende for verdiskapningen i Norge, mens selve utbyggingen er med på å sikre viktig sysselsetting og verdiskaping som landet trenger mer enn noen gang. Investeringer i klimavennlige løsninger for gang- og sykkelstier og infrastruktur for vei og jernbane vil være vinn-vinn for trafikanter, pendlere og økonomien.

BNL ber departementet ta særlig hensyn til tre forhold når ny NTP skal utarbeides, det er forutsigbarhet, klima/miljø-hensyn og en tydelig byggherrestrategi. I tillegg er drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur viktig.

### 1. Forutsigbarhet

BNL har alltid vært opptatt av forutsigbarhet, fordi det skaper kapasitet og bygger kompetanse. For at våre medlemmer skal ha mulighet til å forberede seg og levere tilbud, er det viktig at prosjektene kommer ut i markedet og bygges som planlagt. Entreprenørene forbereder seg i lang tid til de store prosjektene, og det tar lang tid å omstille seg når prosjekter stoppes eller det kommer andre prosjekter i stedet. BNL vil derfor understreke viktigheten av at prosjektene som ligger inne i dagens NTP gjennomføres som planlagt og følges opp i de årlige budsjettene.

Denne forutsigbarheten er også viktig for industrien. Produksjon av byggevarer innebærer transport av store volumer. Råvarer skal først fraktes til produksjonsstedene og deretter skal ferdigvarene og biproduktene fraktes videre ut til markedene, både nasjonalt og internasjonalt. Transportkostnader utgjør en betydelig del av de totale utgiftene for bedriftene og marginene er små. Sammenhengende industristrekninger er viktig samtidig som vegnettets kapasitet utnyttes ved bruk av modulvogntog. Det gir færre transporter, reduserte klimagassutslipp og reduserte kostnader. Satsing på persontrafikk må ikke gå på bekostning eller fortrenge næringstransporten. Konkurransedyktige rammebetingelser innen samferdsel er helt avgjørende for norsk konkurransekraft.

Det er viktig at industrien kan stole på at vedtatte utbedringer og nye prosjekter gjennomføres som planlagt. Ellers svekkes konkurransekraften og vi risikerer investeringer som bygger på uriktige forutsetninger. Industrien trenger forutsigbarhet for å vite sikkert hvilke forutsetninger som ligger til grunn for videre utvikling og investeringer.

Drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier i Norge er en samfunnskritisk virksomhet. Det er avgjørende å ha kapasitet og kompetanse til å løse store uforutsette hendelser som for eksempel ras, flom eller ekstreme værhendelser. I år har vi sett at det er like viktig å ha beredskap for å komme igjennom en pandemi. For å opprettholde beredskap er det viktig at entreprenørene med drifts- og vedlikeholdskontrakter har forutsigbarhet for helårs sysselsetting ved at vedlikeholdsarbeider planlegges og legges inn i drifts- og vedlikeholdskontraktene.

## 2. Klima/miljø-hensyn

Samferdselsdepartementet har i oppdragsbrev nr. 7 lagt til grunn at arbeidet med «Klimakur 2030» skal inngå i det faglige grunnlaget for neste NTP. Dette støtter BNL.

Det er viktig å knytte miljø- og klimakrav til offentlige prosjekter både innen bygg og anlegg. Miljøkravene må være dokumenterbare med anerkjente metoder og må følges opp med kontroll. Klimagassutslipp fra materialproduksjon utgjør en stor andel av utslippene fra verdikjeden bygg, anlegg og eiendom. Miljøkrav bør settes både til utslipp på bygge-/anleggsplass, transport av varer og tjenester til/fra bygge- og anleggsplass, til materialer/løsninger, innhold av helse- og miljøfarlige stoffer, inneklima og til reduksjon av bygg- og anleggsavfall/økt gjenvinning.

BNL mener videre at tiltaket Overføring av gods fra vei til bane, som tar utgangspunkt i ambisjonen i NTP 2018-2029 om at 30 prosent av transport over 300 km på vei skal overføres til bane og sjø, må følges opp. Det vil være behov for til dels betydelige investeringer i jernbaneterminaler og annen infrastruktur. Dette er tiltak som tar tid å regulere og sette i gang. Effekten på klima vil derfor komme sent om man ikke straks prioriterer tiltakene. Forutsigbarhet i utviklingen og forsering av planer (av f.eks. Jernbanedirektoratets handlingsplan) vil være viktige elementer.

Norge har forpliktet seg til å kutte 50 % av utslippene innen drift og vedlikehold innen 2030. Likevel har bestillerne i liten grad stilt gode klimakrav i sine kontrakter og entreprenørene kan heller ikke prioritere dette, da de vet de ikke vinner anbud der klimahensyn er beregnet inn. Det vil koste mer og da taper de anbudet, hvis det ikke er stilt krav til klimatiltak, eller klimatiltak er vektet i konkurransen. BNL mener derfor det er avgjørende med et godt samarbeid mellom bransjen og bestillere fremover for å nå klimamålet. Når kontrakter for drift- og vedlikehold har fem års varighet, haster det med å inkludere klima- og miljøkrav i kontraktene dersom vi skal nå målene innen 2030.

## 3. Byggherrestrategi

Vi trenger en tydelig og ny næringspolitisk ambisjon som ser betydningen av at vi i fremtiden har norske aktører som kan planlegge, prosjektere, utføre og drifte prosjekter i hele landet med sysselsettingseffekt, verdiskapning og å anvende og utvikle nødvendig kompetanse på samferdselssektoren i Norge.

Oslo Economics har i samarbeid med Inventura gjennomført en utredning på vegne av Nærings- og fiskeridepartementet av virkingene av store offentlige kontrakter. Oppdraget ble gjennomført som en oppfølging til Stortingsmeldingen om offentlige anskaffelser (Meld. St. 22 (2018-2019)). Der pekte regjeringen på at det er behov for mer kunnskap om hvilke konsekvenser store kontrakter kan ha for markedet.

I rapporten *Virkninger av store offentlige kontrakter* (Oslo Economics rapport 2020-21) står det at offentlige anskaffelser utgjorde "*mer enn 70 prosent av det samlede anleggsmarkedet i 2018. Dette innebærer at offentlig innkjøpspraksis, herunder valg av kontraktstørrelse, har svært stor betydning for utviklingen i leverandørmarkedet.*"

Rapporten inneholder følgende forslag: "*Dersom det er juridisk mulig, er et tenkelig tiltak for offentlige myndigheter å instruere store offentlige oppdragsgivere (som Statens vegvesen, Nye Veier, BaneNor, Statnett) om å koordinere hvor mange kontrakter av hvilken størrelse som skulle gjennomføres per år, og at kontraktstørrelsene skulle ta hensyn til utviklingen av det norske leverandørmarkedet på sikt.*"

Hvis det politiske målet er å sikre sysselsetting og verdiskapning i Norge og legge til rette for bærekraft og miljø, må prosjektene tilpasses det norske bygg- og anleggsmarkedet. Dette må skje gjennom tilpasning av tildelingskriterier, kontraktstørrelser og gjennomføringsmodeller i den enkelte konkurransen og slik at kompetansen om å bygge i norske forhold tillegges vekt. Dette vil gi positive effekter på både sysselsetting, verdiskaping og skatteinntekter.

Mer vei og bane for pengene er et godt utgangspunkt, men må ikke gå på bekostning av et seriøst arbeidsliv og det er viktig at de som bestiller er bevisste på hvem de bestiller fra. Derfor mener BNL det er viktig å inkludere de Omforente seriøsitetsbestemmelsene i kontraktene, slik Samarbeid mot svart økonomi (SMSØ) anbefaler. For BNL er det viktig at byggherrestrategien også bygger på bedrifter med egenproduksjon, fagarbeidere og lærlinger.

#### 4. Drift og vedlikehold

BNL mener det store vedlikeholdsetterslepet må tas igjen, både for å ta vare på veikapitalen og for at veinettet skal være funksjonelt. Dårlig vedlikeholdte veier koster også mer å drifte. Ny NTP bør derfor inneholde planer for vedlikeholdsarbeidet, både for bane, fylkesveier og riksveier, slik at vedlikeholdet skjer etter en plan som skaper forutsigbarhet.

For våre medlemmer er Bruprogrammet et viktig ledd i arbeidet med å oppnå sammenhengende industristrekninger for særlig tømmertransporten. Gjennom å forsterke 21 utvalgte broer fjerner man flaskehals og unngår lange omkjøringer. Bruprogrammet skulle etter planen være ferdig i 2023, men har hittil ikke fått bevilget tilstrekkelig med midler. BNL ber om at programmet gjennomføres innen den planlagte fristen.

I tillegg mener BNL Jernbanedirektoratets handlingsprogram må gjennomføres. Det er særlig viktig for industrien å få bygget tømmerterminalene på Hauer seter og godspakken Innlandet, dvs. Kongsvinger og Rudshøgda. Deretter må Sørlandsbanen rustes opp iht. planlagte industrietablering i Åmli i Agder. Det innebærer terminaltiltak på Sunde ved Nordagutu i Telemark, lastespor langs Sørlandsbanen mellom

Kristiansand og Egersund og å oppgradere sidespor fra Nelaug stasjon til Simonstad for ny industri i Åmli. Terminalen på Sunde skal erstatte dagens løsning med bruk av Bø og Lunde stasjoner, hvor det er betydelige sikkerhetsutfordringer knyttet til trafikk fra tømmervogntog, personbiler og gående.

Vennlig hilsen  
Byggenæringens Landsforening

Jørgen Leegaard (sign)  
Direktør Samfunnspolitikk