

Transport og kommunikasjonskomiteen: Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Infrastruktur for verdiskaping og sysselsetting

BNL mener

- At infrastrukturprosjekter som bestilles smart er et stort mulighetsrom for økt konkurransekraft, verdiskaping og sysselsetting
- Det må settes tydelig mål om halvering av planleggingstiden til infrastrukturprosjekter
- Digitalisering må brukes mer både i planlegging, gjennomføring og drift
- Det må etableres en støtteordning slik at flere strekninger kan åpnes for moduvogntog
- Det må utarbeides forpliktende areal- og transportplaner for alle større byregioner i Norge i et samarbeid mellom fylke og kommuner.

Infrastrukturens betydning for samfunnet og byggenæringen

Byggenæringen bygger infrastrukturen, men vi er også en storbruker av vei og transportsystemene. Rammebetingelsene for transport får direkte konsekvens for våre bedrifters økonomiske rammebetingelser. Bedre kollektivtransport gir vogntog og håndverkere bedre plass på veinettet og effektiviteten øker for næringen. En effektiv infrastruktur som både frakter mennesker og varer er derfor helt avgjørende for hvordan samfunnet utvikles og rammevilkårene for byggenæringen.

1000 mrd. er et formidabelt beløp, men bestilt smart mener BNL det er sannsynlig å kunne realiserte gevinster og effektivitet opp mot 20 % gjennom en 12 år periode. Da må NTP sette følgende krav:

1. Tydelig krav til digitalisering av planprosesser, prosjektering og bygging av infrastrukturprosjekter. Det tilrettelegger også for effektiv driftig
2. Sikre digital bestillerkompetanse
3. Sette krav til felles standard for digital byggeplass gjennom Norsk Standard

Planlegging

I NTP 2014-2023 var det en tydelig målsetting om at planleggingstiden må halveres. Vi oppfattet at dette var en målsetting det var stor politisk enighet om. I regjeringens forslag til NTP er ikke målsettingen om reduksjon av planleggingstid like tydelig og uten at man konkretiserer nærmere hvordan og hvor mye. Regjeringen må opprettholde tidligere den tydelige målsetting om halvering av planleggingstiden. Ambisjonen må være at planprosesser skal digitaliseres og planmyndigheter planlegge med "en digital penn". Det vil bidra til færre omkamper og økt deltagelse tidlig fra de som har myndighet til å mene noe. Digitale verktøy anvendt riktig vil kunne redusere plantiden slik at det tidligere ambisjonsnivået om en halvering vil

være mulig å nå. I NTP trekkes bruk av statlig plan som et virkemiddel. Det er vi enig i, men etter vår mening er dette ikke tilstrekkelig.

BNL mener at prøveordningen i 12 fylker med fylkesmannen som koordinator av innsigelser snarest mulig bør etableres som en permanent ordning.

Teknologi gir verdiskaping og sysselsetting

Gjennom økt digitalisering vil man kunne fjerne en del av dagens hindringer og gjøre f.eks. godstransporten og kollektivtransport mer effektiv. Dette vil kunne gi økt mobilitet og økt produktivitet. Det er viktig at regelverket og ny infrastruktur tilpasses denne utvikling. Det er bra at NTP adresserer denne utviklingen og det er krevende å spå hva som blir den fremtidig løsningen, men vi er avhengig av at man tar disse problemstillingene på alvor. NTP må også sette tydelig krav til digitale løsninger for periodene før infrastruktur står ferdig, slik som planprosesser og prosjektering for å hente ut effektiviseringsgevinster både under byggeperioden og driftsperioden.

Den digitale utviklingen skjer svært raskt. NTPs perspektiv på 12 år innebærer at planen må tydelig adressere gevinstene ved å kreve at planprosesser og planlegging gjøres digitalt. Raskere planprosesser, riktigere prosjektering og verktøy hvor man digitalt kan drifte infrastruktur vil være et gode for samfunnet. En slik satsning vil kreve økt standardisering som vil bidra til bedre kostnadskontroll. Smarte byer krever bl.a. smarte veier, smart bygging og smart planlegging.

Forskning og utvikling er i denne sammenheng avgjørende, og den må skje i tett samarbeid med de som bygger infrastrukturen. Det må settes av egne penger til innovasjon i prosjektene. Her har satsningen etter vårt syn vært for lite offensiv. Samfunnet beveger seg fra asfalt og skinner til kompliserte kunnskapstunge smarte byer og smart infrastruktur. Da må anskaffelsene sette krav til bruk av ny kunnskap og teknologi. Infrastrukturbygging vil være ett viktig satsningsområde, der bl.a. E39, har flere parseller der maritim-/ offshore-/ og byggeteknisk kompetanse kan anvendes for å skape løsninger. Norge som nasjon kan sette seg i en eksportsituasjon på løsninger verden aldri har sett før. Næringspolitikks ambisjoner der kompetanse anvendes å settes sammen på en ny måte er et stort gevinstpotensialet som må løftes frem i NTP. Den kompetansen Norge har bygd opp i oljesektoren må videreutvikles og flyttes inn i byggingen av infrastruktur.

En digital norsk byggenæring vil være i stand til å innta nye markeder. Når byggenæringen blir høyteknologisk og ved å levere løsninger som er raskere og rimeligere vil konkurransen på operativ arbeidskraft bli redusert og vi kan i større grad eksportrettes. Norge har mange teknologimiljøer innen telekommunikasjon og sensorteknologi og oljenæringen. Et digitalt løft gjennom å sette krav til det i hver enkelt bestilling i årlige statsbudsjett vil med andre ord skape mange positive ringvirkninger også for andre næringer.

Modulvogntog

Modulvogntogordningen ble gjort permanent i 2014 av dagens Regjering. Med bakgrunn i dette har byggeindustrien gjennomført investeringer i bilpark for å hente ut effekter av ordningen. Målet er færre vogntog på veiene, lavere klimagassutslipp, og økt konkurransekraft. Det importeres byggevarer for over 32 milliarder til Norge. Byggeindustrien har fått svekket konkurransekraft fordi utenlandske vogntog kjører inn fra Sverige på stamveinettet helt frem til kunden med modulvogntog.

Det er ikke åpnet vegstrekninger fra norske industribedrifter inn til det samme stamveinettet. Industrien har prioritert korte fylkesvegstrekninger inn til industrianlegg for åpning av transport med modulvogntog. I følge Statens Vegvesen er kryssløsninger og avkjøringer ikke tilstrekkelige for modulvogntog. BNL mener derfor det må reserveres midler i NTP slik at Modulvogntogordningen kan gi positiv effekt for norsk næringsliv. Dette må prioriteres tidligst mulig i planperioden for å redusere den uheldige konkurransevridningen som er oppstått til ulempe for norske bedrifter. Bedriftene investerte i utstyr når forskriften knyttet til modulvogntogordningen ble gjort permanent i 2014, som nå står uvirksomt frem til at korte veistrekninger åpnes for denne type transport. Det vises for øvrig til Treindustrien sin høringsdeltagelse.

Bostedsutvikling

BNL mener at Nasjonal transportplan i større grad må bli en Nasjonal transport og arealplan (NTAP). Hovedgrepet må være at det utarbeides forpliktende areal- og transportplaner for alle større byregioner i utarbeidet i et samarbeide mellom fylker og kommuner. Planen må angi hovedmål og hovedgrep for samordnet planlegging av areal og samferdselsinfrastruktur. Regionale areal- og transportplaner som den enkelte kommune har medvirket i utarbeidelsen, av må være bindene for kommunens egen planlegging. Staten må samtidig forplikte seg til å bidra til investeringer og drift av de regionale transportsystemer. ("Rapport: Bedre Areal- og Transportplanlegging- for raskere gjennomføring" BNL m.fl. 2015)

BNL støtter arbeidet med å utvikle bymiljø- og byutviklingsavtaler til byvekstavtaler, kombinert med og med finansieringspakker for investering i vei og bane og drift av kollektivtransport. Avtalene må stille krav til arealbruk og høy arealutnyttelse ved utbygging av bysentra, knutepunkter og langs kollektivakser. Sammen med store satsninger på infrastruktur må det følge midler som gjør berørte kommuner i stand til å løse sine oppgaver med å tilrettelegge for denne veksten.

I oppfølgingen av de overordnede planer og avtaler må byutvikling ved større transportknutepunkter og langs kollektivakser vies spesiell oppmerksomhet. Knutepunktene skal være attraktive omstigningspunkter mellom ulike transportmidler (buss/bybane/jernbane etc.). De skal ha god tilgjengelighet for gående og syklende. Knutepunktene skal omgis av bebyggelse med høy utnyttelse – bolig, næring etc., og en høy andel besøksintensive næringer – handel, bevertning, hotell etc. Stasjonsnære områder og areal langs kollektivakser må utnyttes slik at kapasitet for kollektiv transport får den tilsiktede utnyttelsen og bidrar til redusert bilbruk.

Riktig kjøp avgjørende for samfunnsutviklingen

BNL mener NTP i større grad må legge til rette for å utnytte handlingsrommet innen lov om offentlige anskaffelser ved å få store statlige byggherrer til å ha en byggherrestrategi som legger til rette for like konkurransevilkår i anleggsmarkedet. Det vises for øvrig til Entreprenørforretningen Bygg og anlegg EBA sin høringsdeltagelse.

Det vises for øvrig også til NHO sin høringsdeltagelse.

Byggenæringens Landsforening (BNL) er en nærings- og arbeidsgiverpolitisk organisasjon for bedrifter i byggenæringen. BNL er en paraplyorganisasjon for 15 bransjer som har over 4100 medlemsbedrifter som sysselsetter mer enn 74 000 ansatte. BNL ble etablert i 1997 og er en landsforening i NHO. BNL organiserer industri- og eiendomsbedrifter, samt utøvende håndverksbedrifter og entreprenørbedrifter.