

Vår dato:	05.05.2020
Deres dato:	[Deres dato]
Vår referanse:	[Vår ref]
Deres referanse:	[Deres ref]

NHO Nordland, NHO Arktis, LO Nordland, LO Troms og Finnmark

INNSPILL TIL STIMULERINGSPAKKE SAMFERDSEL, INFRASTRUKTUR OG BYGG

1. Hva og hvorfor

NHO og LO i Nord-Norge har i samarbeid utarbeidet en felles prioritert liste over større statlige investeringsprosjekter i landsdelen innenfor samferdsel, infrastruktur og bygg. I arbeidet er det prioritert større "gryteklare" prosjekter som vil ha stor betydning for økt jobb- og verdiskaping, og omstilling av nærings- og arbeidslivet i landsdelen i årene som kommer.

1.1. Hvorfor

Analysene av den økonomiske krisen vi nå er på vei inn i indikerer best case-scenarier som er betydelig verre enn finanskrisen og krakkene i kjølvannet av Jappetidenⁱ, med prognoser på BNP-fall for norsk fastlandsøkonomi på 3-10%. Fallet vil treffe bredt og kun et fåtall næringer vil unngå å bli hardt rammet. Dette gjelder i særdeleshet også i Nord-Norge.

Aktivitetsfallet må møtes med motkonjunkturtiltak blant annet i form av økte offentlige investeringer. En satsing på større statlige investeringsprosjekter i bygg, samferdsel og infrastruktur vil kunne stimulere økonomien i sin helhet, gjennom både direkte og indirekte virkninger. Omsetningsimpulser inn i bygg- og anleggsbransjen er et virkemiddel som har vist seg svært virkningsfullt ved tidligere kriser. Analyser viser at mer enn halvparten av investerte beløp i bygg og anlegg omsettes til verdiskaping utenfor selve bransjen. Effektene av slike tiltak er tredelt, og kan deles inn i kortsiktige og langsiktige effekter:

Kortsiktige effekter

1. Tiltakene understøtter sysselsetting og verdiskaping direkte i bygg- og anleggsnæringen.
2. Bygg- og anleggsnæringen øker sin etterspørsel etter varer og tjenester fra andre næringer. Denne etterspørselen treffer bredt og skaper nye verdikjeder. Både direkte og indirekte gjennom økt sysselsetting og verdiskaping i flere ledd og næringer. En fersk analyse utført av Menon Economics på oppdrag for EBA (Entreprenørforeningen bygg og anlegg) har beregnet de samlede sysselsettingseffektene av 1 mrd kroner investert i bygg og anlegg til 920 årsverk hvorav 550 kommer utenfor selve BA-næringenⁱⁱ.

Langsiktige effekter

3. På lengre sikt vil prosjektene muliggjøre økt jobb- og verdiskaping i de store næringene i Nord-Norge. Sjømat-, bygg- og anlegg-, industri- og reiselivsnæringen er alle store næringer i nord, som det også vil satses på i fremtiden. Et tilbakevendende premiss, er effektiv transport ut til de store markedene, men også innad i regionene.

2. Avgrensing og kriterier

De foreslåtte stimulerings tiltakene og -prosjektene avgrenser seg til prosjekter knyttet til statlige investeringsprosjekter innen samferdsel, infrastruktur og bygg. Herunder også vedlikeholdstiltak. Videre er følgende avgrensninger og kriterier lagt til grunn:

2.1 Prosjektenes modenhet

Arbeidet har vært avgrenset til utelukkende statlig finansierte prosjekter som har stor betydning og langsiktig effekt for økt jobb- og verdiskaping, og som er av en slik modenhet at:

- plan- og prosjektering og kvalitetssikringsfasen snart kan avsluttes, ev. er avsluttet
- anbudsutlysning kan gjennomføres, ev. er gjennomført, innen utgangen av 2020/tidlig 2021.

2.2. Prosjektenes størrelse

Prosjektenes kostnadsstørrelse er ikke vektlagt som prioriteringskriterium, jfr. overstående. Kostnadsintervallet i prioriterte prosjekter er derfor fra noen titalls millioner til flere milliarder.

2.3 Prosjektene må bidra til bedriftenes evne til jobb- og verdiskaping

Investering i infrastruktur er det viktigste enkeltstående næringspolitiske virkemiddelet – i tillegg til de generelle rammebetingelsene -for økt jobb- og verdiskaping i Nord-Norge.

2.4 Prosjektene må benyttes for å oppnå vedtatte mål for samfunnsutviklingen

Offentlige anbud må innrettes for å bidra til høyest mulig bærekraftig jobb- og verdiskaping i hele landet, i alle faser av prosjektene. Offentlige anskaffelser bør være en motor for kunnskaps- og teknologiutvikling og innovasjon.

Offentlige anbud må innrettes slik at de bidrar til leverandørutvikling som gjør at bedriftene kan skape effektive løsninger for å nå politiske mål om mest mulig samfunnsnytte, kutt i klimagassutslipp, og ikke minst et seriøst og inkluderende arbeidsliv i en konkurransedyktig norsk bygg- og anleggsnæring.

Konkret må dette også innebære at anbuds- og kontraktsstrategiene innrettes slik at de bidrar til gode konkurranseforhold for både nasjonale, regionale og lokale aktører.

I tillegg til ovennevnte er følgende prioriteringskriterier lagt til grunn for de ulike tiltakstypene:

2.5 Samferdsel:

- **Strategien «fra kyst til marked» må være retningsgivende også for fremtidige satsinger**
Infrastrukturen må henge sammen. Koblingene mellom næringsveiene (fylkesveiene) og riksvei må ses i sammenheng for å bidra til regularitet og forutsigbarhet. Det er avgjørende å sikre helhetlige transportkorridorer. Selv om ansvaret ligger fordelt på regionalt og nasjonalt nivå, må planlegging og finansieringen henge sammen. Ulike transportbærere må også henge sammen for at varestrømmene inn og ut kan foregå effektivt mellom vei, bane, sjø og luft.
- **Bruk og vektning av årsdøgntrafikk (ÅDT) ved beregning av samfunnsøkonomiske lønnsomhet og nytteverdi**
Nord-Norge er en svært eksportrettet region med høyt transportbehov. Lavt befolkningsgrunnlag og spredt bosetting medfører likevel til at ÅDT-tallen er lave. Kost-nytteberegninger må i større grad vektlegge eksportverdier og jobb-/verdiskaping knyttet til infrastrukturprosjekter og tiltak, fremfor antallet trafikkbevegelser i døgnet. Vi har våren 2020 bestilt en faglig utredningⁱⁱⁱ av hvordan verdien av godstransport på vei kan verdisettes etter slike prinsipper.
- **Sikkerhet, klima og miljø som gjennomgående kriterier ved alle samferdselsprioriteringer.**
Helårsveier – beredskap og sikkerhet – viktigste fokus blir å sikre regularitet og forutsigbarhet

2.6 Bygg

På byggsiden er det lagt vekt på oppføring av større statlige finansierte prosjekter med stor betydning for fremtidig verdiskaping, utvikling av konkurransekraft og kompetanse.

2.7 Infrastruktur

Nord-Norge er en langstrakt landsdel med betydelige behov for forbedret kapasitet og kvalitet både på elkraft og data. Dette er infrastruktur som fremover vil bli stadig mer avgjørende for at verdiskapingspotensial og konkurransekraft skal kunne opprettholdes.

2.8 Økt vedlikehold

Både på statlig bygningsmasse og på hele veinettet er det store etterslep på vedlikehold. Manglende vedlikehold bør innhentes og en større satsing på dette området vil også gi en svært verdifull jobb- og verdiskapingsaktivitet for de deler av bygg- og anleggsbransjen som ikke har kapasitet til å delta i de store utbyggingsprosjektene.

3. Prioriterte samferdselsprosjekter

Understående prosjekter er alle viktige regionale prosjekter med betydelige bidrag økt fremtidig verdiskaping både lokalt, regionalt og nasjonalt. Det er ikke foretatt noen innbyrdes prioritering mellom prosjektene.

3.1 Veitransport¹

- E6 Helgeland Sør – gjenstående Søndre del^{iv}
- E10 Hålogalandsveien^v
- E6 Hamarøy-Sørfold inkl. Ulsvågskaret^{vi}
- E6 Narviktunnelen^{vii}
- E8 innfartsveg Tromsø^{viii}
- E8 Skibotn - Kilpisjärvi (siste parsell) ^{ix}
- Riksveg 862 Tverrforbindelse med forlenget veg fra tunnelen og ut mot flyplassen*
- E45 Kløfta^{xi}
- RV94 Hammerfest med bypakke^{xii}

3.2 Lufttransport

- Tromsø lufthavn, utbygging^{xiii}
- Polarsirkelen lufthavn^{xiv}

3.3. Jernbane

- Kapasitetsøkning Ofotbanen – terminaltiltak^{xv}
- Opprusting av Nordlandsbanen - nytt signalsystem, kryssningsspor og elektrifisering.^{xvi}

3.4 Sjøtransport

- Dypvannskai i Mo i Rana - farledsutbedring.
- Farledsutbedring av Brønnøyleiden, Risøyrenna og Hammerfest^{xvii}

Oppdatert 7.5.2020. Opprinnelig omtale av fiskerihavner er flyttet til delkap. 6.1 - da dette er en fylkeskommunal oppgave

4. Prioriterte byggprosjekter^{xviii}

- Andøya Spaceport AS^{xix}
- Nord Universitet, "blåbygget"^{xx}
- Tromsø Universitetsmuseum (forsere oppstart om mulig)^{xxi}
- Ny samisk videregående skole og Beaivváš, Kautokeino (startbevilgning)^{xxii}
- Skrei opplevelsessenter (trenger statlig delfinansiering)^{xxiii}

¹ I prioriteringene er det lagt til grunn prosjekter som bidrar til å fullføre eller etablere helhetlig transportkorridorer for å gjennomføre strategien «fra kyst til marked».

5. Prioriterte infrastrukturprosjekter

5.1 Dataoverføringskapasitet (svart fiber)

Dataoverføringskapasitet er viktig for å bygge konkurransekraft i hele den nordlige regionen. Datasenternæringen og sjøfiberkabler er bærende for all global digital økonomi, og en viktig del av eksisterende næringsliv, men et enda viktigere satsingsområde for fremtidig jobb- og verdiskaping.

Investeringer i digital infrastruktur i nord vil kunne gi følgende effekter for jobb- og verdiskaping:

- Investeringer i milliardklassen som gir aktivitet i byggeperioden
- Innsamling av store mengder data som kan lagres og prosesseres her i nord i stedet for å eksporteres sørover eller til utlandet. Dette vil gi stor generert verdier og arbeidsplasser i driftsperioden.
- Indirekte jobb- og verdiskaping under og etter byggeperioden slik som for bygg- og anleggsnæringen.

Det er allerede pågående prosjekter/utviklingsprosesser som kan fremskyndes knyttet til både Troms og Finnmark Internet exchange og den transarktiske sjøfiberkabelen fra Øst-Finnmark til Japan.

5.2 Kraftoverføring (Høyspentnettet, 420 kV)

Statnett og Statkraft har en rekke pågående utbyggings- og oppgraderingsprosjekter som kan forseres. Særlig i Øst-Finnmark er kapasitet på overføringsnettet en utfordring.

6. Andre viktige satsingsområder

6.1 Vedlikeholdsetterslepet på viktige næringsveier og overføring av ansvar for fiskerihavner til fylkeskommunene

Det samlede etterslepet på vedlikeholdet på veinettet i Nord-Norge er estimert til 16,5 mrd. kroner, fordelt med 8,3mrd kroner i Nordland og 8,2 mrd. kroner i Troms og Finnmark.

Statens Vegvesen kom i begynnelsen av april ut med til et økt budsjett for vedlikehold på 600 millioner kroner. Dette var en god start og midlene hadde en god innretning for både å gjennomføre prioriterte og relevante vedlikeholdsoppgaver, samt gi god aktivitet for et bredt spekter av aktører i næringen. En akseptabel standard på bruer, tunneler og veidekke er ekstra viktig for både fremkommelighet trafiksikkerhet i en landsdel med så mye klimautfordringer, store avstander, og få alternative transportformer både for gods og persontransport. Det forventes at de viktigste næringsveiene får sikret nok statlig finansiering for å kunne realisere videre næringsutvikling og økte eksportverdier.

I forbindelse med regionreformen ble det besluttet at ansvaret for fiskerihavnene skal overføres til staten til fylkeskommunene. I landsdelen er det flere gryteklare fiskerihavnprosjekter langs hele kysten som må gjennomføres. Dette er viktige prosjekter for jobb- og verdiskaping langs kysten på lang sikt og som vil gi spredt aktivitet på kort sikt. Det forutsetter at overføringen av ansvaret for fiskerihavnen gjennomføres og at finansiering følger med, slik at prosjektene kan igangsettes snarest mulig.

6.2 Finansiering av investering i og vedlikehold av bygg i kommunal sektor

Kommunene og fylkeskommunene har stort etterslep på vedlikehold av bygningsmassen. Flere kommuner og fylkeskommuner har utarbeidet gode stimuleringspakker for å motvirke de ulike fasene av krisen, men som på grunn av økte utgifter og svikt i skatteinntekter, ikke har finansielle muskler til å iverksette disse i sin helhet. Staten må sikre kommunene og fylkeskommunene tilstrekkelige rammebetingelser, slik at planlagte investeringer og opprusting av bygningsmassen kan gjennomføres. Dette vil være hurtigvirkende og viktige tiltak i en statlig stimuleringspakke.

6.3 Avinor-prosjekter

Det foreligger en rekke konkrete planer og igangsatte utviklingsprosjekter for utvidelser og modernisering av lufthavnnettet i Nord-Norge. Dette nettet er en svært sentral del av grunninfrastrukturen i landsdelen og det må legges til rette for at Avinors finansielle situasjon ivaretas, slik prosjektene kan opprettholde fremdrift som planlagt. Dette gjelder særlig prosjekter som ny lufthavn i Bodø.

6.4 Staten bør bane vei for ny industri i krisetider

Nussir ASA sitter på den største forekomsten av kobber i Norge. Prosjektet har alle tillatelser på plass og er klar for utbygging. Nussir vil sysselsette ca. 150 personer. Sydvaranger gruve er også et stort gruveprosjekt som har alle tillatelser på plass og klar til oppstart. Syd-Varanger skal gjenoppta utvinningen av jernmalm og vil sysselsette ca. 400 personer. I tillegg kommer ringvirkningene av dette. Prosjektene vil bidra til betydelig jobb- og verdiskaping i en region hvor den største utfordringen er den demografiske utviklingen med fraflytting og en aldrende befolkning. Mineralene er avgjørende innsatsfaktorer til det globale grønne skiftet og omstillingen til at norsk økonomi har flere ben å stå på.

Selskapene jobber med å få på plass investorer, og i fravær av norsk kapital søker de til utlandet. Norge har ikke statlige kapitalvirkemidler som kan bidra til investering i mineralnæringen, slik det foreligger i Sverige og Finland. Regjering og storting bør etablere nødvendige virkemidler for å utløse investeringskapital for å oppstart av modne norske mineralprosjekter.

Daniel Bjarmann-Simonsen
Regiondirektør
NHO Nordland

Målfrid Baik
Regiondirektør
NHO Arktis

Rita Lekang
Regionleder
LO Nordland

Bjørn Johansen
Regionleder
LO Troms og Finnmark

-
- ⁱ <https://www.nho.no/siteassets/publikasjoner/kvartdalsrapporter/oppdatert-okonomisk-overblikk-1-2020.pdf>
- ⁱⁱ Menon Economics. April 2020
- ⁱⁱⁱ Menon Economics (og TØI), juni 2020
- ^{iv} <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6helgelandsor>
- ^v <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/halogalandsvegen>
- ^{vi} <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6sorfold> og <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ulvsvagskaret>
- ^{vii} <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6sjomannskirkaornes/Nyhetsarkiv/reguleringsplanforslag-for-e6-narviktunnelen-og-kongens-gate-i-narvik?fbclid=IwAR06H1avUAJtbQOhZOUqhTwcJ-EcbAJ8qpIDGqm2znXLnTCSiR-eXV-v3hY>
- ^{viii} <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e8ramfjord>
- ^{ix} <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e8skibotn>
<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e8borealis>
<https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv2019-10-24-oppdrag-1-vedlegg-1-prosjektmaler-korrigert.pdf>
- ^x <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv862flyplasstunnelen/Fakta>
- ^{xi} <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e45klofta>
<https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv2019-10-24-oppdrag-1-vedlegg-1-prosjektmaler-korrigert.pdf>
- ^{xii} <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv94hammerfest>
<https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv2019-10-24-oppdrag-1-vedlegg-1-prosjektmaler-korrigert.pdf>
- ^{xiii} <https://avinor.no/konsern/flyplass/tromso/nye-tromso-lufthavn/>
- ^{xiv} <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/avinor-skall-bygge-ny-lufthavn-i-mo-i-rana/id2693224/>
- ^{xv} <https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/Kapasitetsokning-pa-Ofotbanen/narvikterminalen/kapasitetsokning-narvikterminalen/>
- ^{xvi} <https://www.banenor.no/Jernbanen/Banene/Nordlandsbanen/>
- ^{xvii} <https://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Utbygging-av-fiskerihavner-og-farleder/Farledsprojekter/hammerfestprosjektene/>
- ^{xviii} <https://innsyn.onacos.no/nfk/mote/wfdocument.ashx?journalpostid=2020037861&dokid=1533077&version=38&variant=A&>
- ^{xix} <http://www.andoy.kommune.no/aktuelt/overleverte-soknad-om-oppskytningsbase.100167.aspx>
- ^{xx} <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nord-universitet-er-ett-skrutt-narmere-blatt-bygg/id2664063/>
- ^{xxi} <https://www.statsbygg.no/Prosjekter-og-eiendommer/Byggeprosjekter/Universitetsmuseet-Tromso-Museum/>
- ^{xxii} <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/statsbygg-far-i-oppdrag-a-planlegge-samløkalisering-av-samisk-videregaende-skole-og-beaivva/id2605631/>
<https://www.statsbygg.no/Nytt-fra-Statsbygg/Nyheter/2018/Skal-planlegge-samisk-teater-og-skole/>
- ^{xxiii} <https://innsyn.onacos.no/nfk/mote/wfdocument.ashx?journalpostid=2020020078&dokid=1496335&version=79&variant=A&>