

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM  
Diarienummer: N2015/4305/TIF

2016-02-25

## NCC remissyttrande

### Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

#### **Sammanfattning**

Investeringar i infrastruktur är en viktig förutsättning för ökad tillgänglighet och tillväxt i hela landet och har ett starkt samband med ökat bostadsbyggande och fler människor i arbete. NCC välkomnar den ambitionsökning och det samlade grepp kring en rad strategiska frågor som Trafikverket belyser.

Givet de stora utmaningar som vi har framför oss rörande såväl bostadsbyggande som infrastruktur är en långsiktig diskussion om anslagsnivåer och finansiering central men där även frågan om produktivitet och affärsmässighet behöver ges ökad betydelse. Där NCC särskilt vill lyfta fram följande:

- Ett långsiktigt stabilt planeringssystem
- Ett ökat fokus på produktivetsfrågorna

#### **Stabila förutsättningar**

Samhällets förväntningar och behov av nya investeringar och bättre infrastruktur är i det närmaste oändliga, samtidigt som statens budgetutrymme är begränsat. I förslaget anger Trafikverket ett spann mellan 584-722 miljarder kronor beroende på investeringsnivå och grad av vidmakthållande (återhämtande av eftersläpande underhåll). Till detta ska läggas Sverigeförhandlingens investeringar i höghastighetståg, kollektivtrafik och satsningar i storstäderna – där bara höghastighetsjärnvägen uppskattas innebära en investering på omkring 320 miljarder kronor.

NCC har i sak inget att erinra vad gäller de exakta investeringsnivåerna men vill belysa infrastrukturens roll i att nå viktiga mål om fler jobb och ett ökat bostadsbyggande. Givet de utmaningar som infrastrukturen i Sverige står inför är det naturligt att ambitionsnivån är hög. Samtidigt är Trafikverkets skrivningar kring vilka åtgärder i gällande nationell plans som anses bundna en källa till oro. Det krävs stabila förutsättningar för att Trafikverket ska kunna erbjuda en affärsmässig trygghet som gör att branschen vågar investera, satsa och utvecklas. *”Med bundna namngivna objekt avses nu pågående objekt,*

*objekt som bedöms ha en byggstart senast 2018[...] samt objekt vars genomförande bedömts vara bundet av avtal. I alternativt Investeringsram 239 mdr har vissa bundna namngivna väg- och järnvägsobjekt lyfts ur den nationella planen för att kunna anpassa volymen till den lägre planeringsnivån.”*

Denna skrivning ska rimligen tolkas som att samtliga projekt efter 2018 ska ses som obundna. Och där en lägre investeringsnivå innebär att upphandlade eller potentiellt byggstartade projekt och entreprenader kan komma att avbrytas. Det är uppenbart att en sådan ordning skapar en osäkerhet som riskerar att påverka affärsmässigheten och investeringsviljan i branschen.

Det är viktigt att det nya planeringssystemet förmår att skapa en trygghet – såväl för regionerna som för branschens aktörer.

NCC hade också gärna sett högre ambitionsnivåer vad gäller utveckling av upphandlingssystemet, ökad produktivitet och ett större samlat grepp kring investeringars samhällspåverkan, hållbarhet och livscykelsperspektiv. Förslaget belyser vid enstaka tillfällen behovet av ökad produktivitet och effektivitet, samt behov av stärkt samverkan och uppföljning.

Men det saknas strategiska och långsiktiga förslag och en konkret målsättning som kan leda till mer hållbar infrastruktur för pengarna. Detta gäller såväl metoder för uppföljning, som förslag kring hur regering och Trafikverket kan jobba vidare med pågående produktivetsarbete eller hur regeringens initiativ kring offentlig upphandling kan integreras med infrastrukturplaneringen. NCC hade också gärna sett förslag kring hur produktivitetskommitténs betänkande (SOU 2012:39) ska kunna följas upp.

### **NCC synpunkter på betänkandet**

Såväl regeringen, Trafikanalys som Riksrevisionen och tidigare utredningar har konstaterat att produktiviteten och innovationsgraden i branschen kan stärkas. Trafikverket har själva konstaterat att en produktivetsförbättring om 2-3 procent är nödvändig, bara för att kunna genomföra de satsningar som finns i den rådande nationella planen för infrastrukturen. Till detta ska läggas viktiga miljöaspekter, byggtid, störningar i systemet, något som kräver innovation och kommer leda till fler jobb.

NCC har stor erfarenhet av projekt som kunnat genomföras mer resurseffektivt, med mindre samhälls- och miljöpåverkan och där innovativa bygg- och projekteringsmetoder har kunnat implementeras. Det finns betydande möjligheter, men dessa hänger samman med hur infrastruktur upphandlas och att förutsättningar för innovation och stärkt produktivitet föreligger.

NCC vill samtidigt påpeka att Trafikverket genomför och har genomfört en rad viktiga och positiva förändringar för att öka produktiviteten, men att ett fortsatt strategiskt och politiskt arbete krävs. När Trafikanalys i rapport 2015:5 visar att upphandlade utförandeentreprenader ”stämplat om” till totalentreprenader är det en tydlig signal om att det behövs ett fortsatt tryck för att upphandlingssystemet ska kunna skapa förutsättningar för bästa tänkbara lösningar.

NCC välkomnar Trafikverkets skrivningar ökad samverkan och ansvarsfördelning och vill särskilt lyfta Trafikverkets planer på att ta fram långsiktiga och funktionella klimatkrav för byggande – från planering till underhåll. Där funktionskrav snarare än detaljstyrning ska leda till en minskad klimatpåverkan under hela livscykeln.

Trafikverket skriver: ”*Kraven avser klimatpåverkan under hela livscykeln av infrastrukturen och de material som används, från utvinning av råvaror fram till nedläggning av infrastrukturen och återvinning av material. Funktionella krav innebär att man inte ställer krav på hur utsläppen av växthusgaser ska minskas, utan i stället ställer krav på reduktionsnivå av klimatpåverkan. Detta, tillsammans med framförhållningen, gör att branschen får långsiktiga spelregler och frihetsgrader att utveckla lösningar som kostnadseffektivt bidrar till minskad klimatpåverkan och på lång sikt leder till klimatneutral infrastruktur.*”

Denna metodik eller modell bör utvecklas till att omfatta hela upphandlings-entreprenad- och underhållsprocessen. Klimatpåverkan (hållbarhet) är en viktig beståndsdel men processen borde också innefatta; funktion, produktivitet, teknik, materialval, samt underhållskostnaden under hela livscykeln. Detta i syfte att finna den optimala genomförande- och upphandlingsformen för varje enskilt projekt. Detta är helt centralt för ökad produktivitet och större samhällsnytta av de investeringar som görs.

#### **NCC föreslår därför att man i kommande infrastrukturproposition:**

- Utvecklar och inrättar en upphandlingsmodell eller process för samtliga infrastrukturprojekt över 500 miljoner kronor. Där hållbarhet, funktion, produktivitet och underhåll kan utvärderas under livscykeln. I syfte att finna den optimala genomförandeformen för respektive projekt och främja produktivitet.
- Att bygg- och anläggningskompetens kommer in tidigare i processen. Trafikverket behöver fortsätta att utveckla upphandlingar och kontrakt enligt ECI-modellen (Early Contractor Involvement).
- Att Trafikverket ges ett tydligt uppdrag att öka samverkan mellan myndigheter och entreprenörer genom fortsatt utveckling av ”Samverkan Nivå Hög”, med mål om att entreprenör och konsult ska kunna involveras redan i planskedet. Detta för att ytterligare öka innovationsgraden inom sektorn.
- Att projektuppföljning blir tydligare och mer systematisk. Det behövs tydliga utvärderingskriterier och dessa behöver mätas och följas upp för att ge långsiktiga resultat och verklig förändring. En tydlig uppföljning är också en avgörande del för en rättvis konkurrens på marknaden.

Enligt NCC:s mening skulle följande förändringar kunna leda till en ökad produktivitet med sänkta kostnader och frigörande av resurser till ytterligare investeringar. Där ny teknik och materialval redan under byggfasen kan sänka de långsiktiga underhållskostnaderna och behoven under hela livscykeln. När entreprenörer och konsulter involveras tidigt i processen kan dessutom

störningar i trafiksystemet minska, samtidigt som de bidrar till hänsynsmålet och bättre hållbarhet.

NCC bidrar gärna till en fortsatt konstruktiv dialog och ytterligare exempel, underlag eller frågor kan ställas till: För ytterligare information, vänligen kontakta: Anders Nyberg, ansv Public Affairs, anders.v.nyberg@ncc.se, tel + 46 70 359 43 49

För NCC

Svante Hagman  
Affärsområdeschef, NCC Infrastructure

#### Om NCC

NCC är ett av de ledande bygg- och fastighetsutvecklingsföretagen i norra Europa med en omsättning på 57 Mdr SEK och 18 000 anställda 2014. Med Norden som hemmamarknad är NCC verksamt inom hela värdekedjan – utvecklar och bygger bostäder, kommersiella fastigheter, industrilokaler och offentliga byggnader, vägar och anläggningar samt övrig infrastruktur.

NCC erbjuder även insatsvaror för byggproduktion samt ansvarar för beläggning och vägservice. NCC skapar framtidens miljöer för arbete, boende och kommunikation med ett ansvarsfullt byggande som ger hållbart samspel mellan människa och miljö.