

Til Kommunal- og moderniseringsdepartementet
v/ Jan Tore Sanner

Stord, 11. august 2016

Innspel til stortingsmeldinga om berekraftige byar og sterke distrikt

Takk for at me fekk møta kommunalministeren i Stavanger 31. mai. Her kjem også innspelet vårt i skriftleg form.

NCE Maritime CleanTech samlar 55 ulike verksemder til samarbeid for å utvikla energieffektive løysingar og miljøteknologi til den havbaserte næringa. Klynga vår representerer heile den maritime verdikjeda, og fleire av klyngedeltakarane kjem frå viktige hjørnesteinsbedrifter i by og bygder langs vestlandskysten.

Vekstkraftige bu- og arbeidsmarknader i heile landet

Mange av innovasjonsmiljøa våre er såkalla «first movers» som er lengst framme når det gjeld å få fram og ta i bruk radikale nullutsleppsløysingar på maritime fartøy. Det er viktig at denne utviklinga ikkje stoppar opp. Gjennom offentlege innkjøp og støtteordningar kan desse bedriftene få insentiv til å fortsetja arbeidet med å skapa nye miljøteknologiløysingar. For at norskutvikla maritim miljøteknologi skal kunna seljast både nasjonalt og internasjonalt, og samtidig sikra vekstkraftige samfunn langs vestlandskysten, trengst det offentlege innkjøparar som skaper etterspørsel og bidreg med å gi ny teknologi starthjelp i marknaden.

Staten og fylkeskommunar bør særleg leggja til rette for dette i utlysinga av nye ferjeanbod. For å sikra at norskutvikla og verdslaiende miljøteknologi har ein marknad, bør det her kunna stillast strenge krav til energiforbruk. Energikrava bør utfordra tilbydarane i å oppnå betre resultat enn berre minstekrava i utlysingane. Dette kan gjerast ved å bruka ein "glideskala" for energikrava, der energiskalaen gir ytterlegare uttelling i anbodsvurderinga dess lågare energiforbruket er. Glideskala kan sikra at det løner seg å strekka seg langt når det gjeld energieffektivitet og miljø, og kan sikra at også norske verft vinn ferjebyggingskontraktar i tida framover. Slik kan det offentlege vera med å sikra eit konkurransedyktig norsk næringsliv med kompetent arbeidskraft.

Staten bør også kunna dekkja meirkostnader ved bruk av ny teknologi og leggja betre til rette for uttesting og FoU-aktivitet. MAROFF-programmet til Forskingsrådet er eit svært relevant program for forskings- og innovasjonsarbeid som kan styrka verksemdene si konkurransevne og endra eksisterande marknadsvilkår. Løyvingane til MAROFF har vore uendra dei siste åra, og det er fleire gode prosjekt som i dag ikkje blir støtta. Me ber difor om fleire forskingsmidlar til maritim næring.

Å raskt kunne testa ut, verifisera og demonstrera ny teknologi og nye løysingar er viktig for å styrka innovasjonsevna til næringslivet. Tilgang til testsenter er særleg viktig for små- og mellomstore verksemder som ikkje har moglegheit til å investera i eigen testinfrastruktur. Ei offensiv satsing på industrinær testinfrastruktur vil gi raskare veg frå idé til marknad. Det

finst ikkje eit verkemiddelprogram som kan investera og støtta slik testinfrastruktur i dag. SIVA sitt framlegg om "Norsk katapult" vil svara på dette, og me ber om at Regjeringa bidrar til etableringa av "Norsk Katapult". Dette er også i tråd med behova frå andre norske næringsklynger, og her i vest ønsker me å etablere testsenter der næringsaktørar og forskarar saman kan arbeida for å finna nye løysingar for skipsfarten.

Samordna løysingar, attraktive bymiljø og utfordringar i hovudstadsregionen

For å få klimautsleppa ned, bukvaliteten opp og nytt liv i sentrum av norske byar bør ein hugsa at: sjøen tilbyr gratis infrastruktur og kan vera eit grønt kollektivfelt som alternativ og avlastning for vegnett og -utbygging.

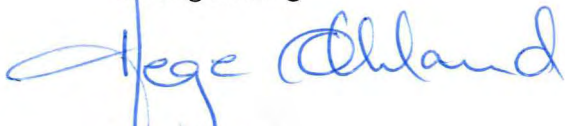
Kollektivtransporten på sjø utgjer ein samfunnsøkonomisk fordel om det kuttar distanse samanlikna med busstilbod. Både på Byfjorden ved Bergen og i Oslofjorden er dette mogleg, her er det snakk om båtar som kryssar fjorden og kuttar både reisetid og reisekilometer. Frå det offentlege si side må det stimulerast til at fartøy i eksisterande konsesjonar kan bli skifta ut med nullutslepps fartøy, og at sjøtransport i større grad inngår i transportplanane til storbyane.

Sjøen er ein dynamisk transportarena, den ligg der og kan avlasta eit overbelasta vegnett både raskt og utan store utbyggingskostnader. Samtidig verdset passasjerar båttilbod høgt, mellom anna på grunn av komfort og redusert reisetid. I utviklinga av kollektivtilboda framover bør det i større grad tenkast meir heilskapleg om samla kostnader for etablering av infrastruktur, fartøy/køyretøy, drift og levetid. Då er båt fleire stader eit aktuelt og godt alternativ til buss.

Ved eit betre utbygd båttilbod (med nullutsleppsteknologi) kan ein innlemma fleire i for eksempel hovudstadsregionens arbeidsmarknad. Dette gir grunnlag for ny stadsutvikling, næringsutvikling og vekst, og det er samfunnsøkonomisk nyttig. Då er det viktig at eksisterande og nye ruter på Oslofjorden blir godt integrerte i kollektivsystemet elles i regionen. I dag har reisande problem i å finna god nok transport vidare når dei kjem til hovudstaden med ei av pendlarrutene på båt.

I tillegg bør Staten kunna dekkja meirkostnader ved bygging av demonstratorfartøy med internasjonal, kommersiell appell. Eit eksempel er passasjerfartøyet, Urban Water Shuttle, utvikla av eit bedriftskonsortium på Vestlandet. Konseptet blir gjerne kalla "Sjøens Tesla" og har betydeleg internasjonalt eksportpotensiale. Denne "bybanen til sjøs" sikrar kollektivtransport utan klima- og miljøutslepp, og kan vera ei løysing for mange norske byar, som igjen kan bli verdifulle utstillingsvindauger for norsk eksport til andre land og større byar.

Venleg helsing



Hege Økland

Dagleg leiar, NCE Maritime CleanTech