

## **Teknas innspill til Statsbudsjettet 2022**

*Tekna – Teknisk-naturvitenskapelig forening er den største masterforeningen i Norge, og den største fagforeningen i Akademikerne med over 91 500 medlemmer. Våre medlemmer har mastergrad eller mer fra tekniske og naturvitenskapelige fagområder.*

### **Bredbånd med høy kapasitet til alle bedrifter og husholdninger**

Tekna er skuffet over reduksjonen i tilskudd til bredbåndsutbygging i distriktene fra 264 til 204 millioner i budsjettforslaget for 2022. Dette er langt unna den milliarden flere organisasjoner har krevd for å forsere utbygging av moderne digital infrastruktur i hele Norge. Under pandemien har det vært bevilget ekstra midler til bredbåndsutbygging i distriktene. Det viser at dette er et område hvor det er mulig å øke bevilgningene raskt, og dermed utløse større investeringer fra private aktører og lokale myndigheter.

Tekna har i samarbeid med andre 17 andre organisasjoner i arbeidslivet blitt enig om fire prioriteringer som vi ber Stortinget følge opp overfor regjeringen:

- Ambisjonen er at alle, men minimum 95% av norske husholdninger, bedrifter og offentlige kontorer, skal ha tilgang til bredbånd med hastigheter på minimum 1 Gbit/s i løpet av 2025.
- Resten av landet skal som minimum ha tilgang til bredbånd med 100 Mbit/s i løpet av 2025.
- Staten må øke tilskuddsordningen for bredbånd i statsbudsjettet til 1 milliard kroner per år, i perioden 2022-2025. Samtidig foretas en gjennomgang av tilskuddsordningene med sikte på å optimalisere prosessen og effekten.

Det vises i budsjettforslaget til en rekke andre tiltak for å øke utbyggingstakten i distriktene, blant annet en rabatt til utbyggerne i den nylige auksjonen av frekvenser for bredbånd. Vi mener dette blir en lek med tall. Inntektene fra auksjonen skal innbetales til staten over fem år og rabatten porsjoneres dermed ut over disse årene. Myndighetenes rabatt i frekvensauksjonen kan dermed ikke sammenlignes med det årlige tilskuddet til bredbåndsutbygging i distriktene.

**Tekna mener at Stortinget må starte arbeidet med opptrappingen av tilskuddsordningen for bredbånd og starte gjennomgangen av tilskuddsordningene med sikte på å optimalisere prosessen og effekten.**

### **Klimatilpasning av vei og bane krever sterke fagmiljøer og økt vedlikehold**

Vår fysiske infrastruktur må tilpasses dagens virkelighet der et våtere og villere klima gir flere oversvømmelser, jord- og snøskred. Det er i en slik situasjon viktig med gode og stabile fagmiljøer som vet hvor og hvordan de neste hendelsene kan forebygges og håndteres. Våre medlemmer opplever det som utfordrende at fagmiljøer splittes opp gjennom ulike reformer og omorganiseringer og at det ikke satses tilstrekkelige midler til å beholde dyktige og erfarne fagpersoner. Det tar lang tid å bygge opp et velfungerende fagmiljø, men kort tid å rive det ned. Det går ut over kapasiteten og evnen til å tilpasse infrastrukturen til dagens nye klima. Det kan vanskelig settes noe tall for mye svekkede fagmiljøer koster. Men våre medlemmer melder at det er dyrt å ikke ha kompetanse til å gjøre de riktige tingene, med god kvalitet og til riktig tid.

Budsjettene for vei og bane har over mange år gitt store investeringer. Men dessverre har ikke bevilgningene til vedlikehold fulgt med. Vedlikeholdsetterslepet har derfor paradoksalt nok økt samtidig som det bygges som aldri før. Det viktigste nå for at jernbanen skal fungere er økte midler til vedlikehold og fornyelse av dagens bane. Jernbane skiller seg fra veisektoren ved færre tilbydere av tjenester og kostbart og spesialisert utstyr for å utføre vedlikehold og fornyelse. Det er derfor viktig med et forutsigbart og høyt nivå på bevilgningene for å oppnå god effekt. For den jevne bruker av jernbanen framstår det som et paradoks at økte investeringer ledsages av dårlig regularitet som følge av sviktende vedlikehold. Budsjettforslaget legger opp til økt et vedlikeholdsetterslep på 1,1 milliarder kroner for jernbaneinfrastrukturen. På sikt vil en slik situasjon gjøre det vanskelig å sikre oppslutning om nødvendige jernbaneinvesteringer i framtida.

**Tekna mener at bevilgningene til vedlikehold og opprusting av jernbanen må økes med minimum 1,1 milliarder kroner. (Kap. 1352 (Post 71))**

Økt vedlikeholdsetterslep gjelder også våre riksveier. Vi har merket oss at det i budsjettforslaget foreslås å øke etterslepet for riksveiene med 800 millioner kroner. Samtidig påpekes det i budsjettforslaget at vedlikeholdsetterslepet totalt reduseres med 350 millioner kroner. Dette er imidlertid et tall som inkluderer utgifter til opprusting av fem tunneler for å tilfredsstillende EUs tunneldirektiv. Tekna mener at en ekstraordinær innsats for tunnelsikkerheten ikke bør gi et økt vedlikeholdsetterslep på riksveiene våre. For å tilpasse infrastrukturen et endret klima må bevilgningene styrkes slik at etterslepet går ned.

**Tekna mener at bevilgningen til vedlikehold og opprusting av riks- og fylkesveier må økes med minimum 800 millioner kroner. Kap. 1320 (post 22)**

## **Oppskalering av knutepunkter for Hydrogen**

I den forrige regjeringens hydrogenstrategi var pilotering og demonstrasjon sett på som de mest egnede virkemidlene for å øke bruk av hydrogen i Norge. Fagmiljøene vurderer imidlertid at teknologien, spesielt innen transport og hydrogenproduksjon, har kommet forbi dette stadiet. Det er nå behov for investeringer og oppskalering støttet av forskning.

Vi har merket oss at det i budsjettforslaget settes av 100 mill. kroner for å følge opp veikartet for hydrogen med satsing på pilot og demonstrasjonsprosjekter for tidligfase markedsutvikling. Det skal etableres knutepunkter og leveransekjeder for kommersiell bruk av hydrogen i Norge rettet mot maritim sektor. Tekna er også glad for forslaget i budsjettet på 30 millioner kroner til et eget forskningssenter for hydrogen og ammoniakk.

**Tekna mener at de planlagte nasjonale knutepunktene for hydrogen må bygges med overkapasitet i en startfase og gi norsk leverandørindustri et verdifullt utstillingsvindu i et voksende marked for hydrogen rundt om i verden. Beløpet i satt av til denne infrastrukturen bør økes for å sikre overkapasitet i de nasjonale knutepunktene for hydrogen.**

## **Behov for internasjonale avtaler og hjemmemarked for hydrogen og ammoniakk**

Vi har merket oss at den maritime bransjen i Norge er positive til en omlegging til utslippsfrie energibærere som hydrogen og ammoniakk. Det første tankskipet som benytter ammoniakk som drivstoff planlegges ferdigstilt i 2024. Tekna mener det nå i en utviklingsfase er viktig å følge opp forskningsmidler og piloter med regelutvikling for sikker bruk av hydrogen og ammoniakk i skip. Det er også viktig å arbeide for en økt pris på CO<sub>2</sub>-utslipp fra skipsfart og skape et hjemmemarked for å ta hydrogen og ammoniakk i bruk. Energimeldingen og veikartet for hydrogen fra den forrige regjeringen er ikke tilstrekkelig konkret på disse områdene.

**Tekna støtter planene fra Equinor om å forberede en infrastruktur for å selge naturgassen fra Norge som hydrogen til Europa og ammoniakk til internasjonal skipsfart. Flere norske forskningsmiljøer har lenge arbeidet for å forberede teknologimiljøer og industrien for slike løsninger. Dette vil kreve CCS i stor industriell skala, langsiktig markedsutvikling og leveranseavtaler med EU-landene. Tekna mener at regjeringen må akselerere dette arbeidet.**