

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

15. april 2016

Vår ref. 493967/v1

HØRINGSSVAR TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

NITO er Norges største fagorganisasjon for ingeniører og teknologer med over 80.000 medlemmer. Våre medlemmer arbeider i nesten alle deler av samferdselssektoren og er rikt representert i de statlige transportetatene. Som deltaker i referansegruppe for NTP har NITO gitt innspill til etatenes arbeid. Ingeniører og teknologer har en viktig rolle ved valg, implementering og bruk av ny teknologi og nye metoder i samferdselssektoren. Deres kompetanse vil være avgjørende for å realisere ambisjonene i den kommende transportplanen.

NITO er positive til at transportetatene og Avinor har lagt vekt på drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen både innenfor gods- og persontransport, fjerning av vedlikeholdsetterslepet på veiene og en klimastrategi for lavutslippssamfunnet i sitt grunnlagsdokument. Vi ønsker imidlertid å påpeke betydningen av at det skapes gode rammevilkår som kan lede til at samferdselsprosjektene gjennomføres og bygges på en langsiktig, effektiv, miljøvennlig og samfunnsøkonomisk måte.

VI MÅ SIKRE OG VIDEREUTVIKLE ETATENES KOMPETANSE

For i det hele tatt klare å gjennomføre de mange store prosjektene som er under utvikling, er transportetatene nødt til å vedlikeholde den kompetansen de allerede har, og ikke minst videreutvikle den. Tilbakemeldingene fra våre tillitsvalgte i etatene er at det vil være tvingende nødvendig å beholde den velkvalifiserte arbeidsstokken for å sikre en effektiv gjennomføring av planlagte prosjekter, for ikke å glemme vedlikeholdsetterslepet. For å være i forkant av Samferdselsdepartementets strategiplan om økt vektlegging av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, har flere av transportetatene på eget initiativ igangsatt omorganiseringer for å gjøre seg selv mer kostnadseffektive. På sikt kan dette gjøre etatene mer sårbare på kunnskapssiden, da nedbemanninger mest sannsynlig vil bidra til at verdifull kompetanse forsvinner fra arbeidsplassene. Tiltak som tilsynelatende er kostnadseffektive kan med andre ord virke mot sin hensikt. Riksrevisjonens undersøkelse av effektivitet i vedlikehold av jernbanenettet fra 2016 viser eksempelvis at mangel på kompetanse i Jernbaneverket har ført til at etaten ikke får gjennomført planlagt vedlikehold. Dette har medført økte kostnader for å sikre driftsstabilitet på jernbanen.

All infrastruktur skal rustes for klimaendringer. Det påvirker planlegging, prosjektering, bygging, drift, fornyelse og vedlikehold av samferdselsløsningene. Ny teknologi skal implementeres og klimautfordringen i sektoren løses. Økningen i større samferdselsprosjekter og planvolum de siste årene er markant. Fellesprosjekter mellom vei og jernbane skal planlegges og verdens lengste broforbindelse tegnes. Dette er svært interessante oppgaver for ingeniører og teknologer.

Transportetatene erfarer imidlertid rekrutteringsutfordringer. Det gjelder både tilgang på spisskompetanse og kapasitet til å gjennomføre planer innenfor en del tekniske fagområder. Avhengigheten av konsulenter i forskjellige roller øker og fordyrer prosjektene. En annen konsekvens er at personer med andre kvalifikasjoner ansettes i ingeniørstillinger. Vi ser også at når unge ingeniører har fått erfaring, trekkes flere av dem mot jobber i næringslivet.

Statsråd Solvik-Olsen har selv påpekt at det er viktig at Nasjonal transportplan ser helhet og har lange perspektiver. Da er det viktig med en bærekraftig utviklingsstrategi som hindrer at sentrale kompetansemiljøer forsvinner og at kunnskap forvitrer. Dersom trenden i arbeidsmarkedet i større grad går mot løsere ansettelsesforhold, og etatene i større grad må basere seg på innleid kompetanse, kan konsekvensen være at løsningene blir utilfredsstillende og kostandene for prosjektene betydelig høyere. Derfor vil det være av avgjørende betydning at regjeringen nå legger opp til en offensiv satsning på samferdsel, som bidrar til å styrke kompetansemiljøene i etatene, ikke svekke dem. Dette vil ikke bare være samfunnsøkonomisk fornuftig, men også et viktig grep for å sikre at vi har tilstrekkelig bemanning for å gjennomføre planlagte utbyggingsprosjekter i Norge.

NITO mener:

- At kompetansemiljøene i de statlige transportetatene og Avinor må styrkes og videreutvikles.
- Kjernekompetanse innen drift, vedlikehold og utbygging bør ikke være innleid, men fast i etatene.
- Det er viktig at etatene ikke tvinges til å kvitte seg med verdifull kompetanse for så å engasjere midlertidige ansatte som mangler erfaring. Dette kan bidra til å fordyre prosjekter.
- Konkurransetsettingen i samferdselssektoren må ikke svekke utførelsen av samfunnsplagte oppgaver.

VI MÅ GJØRE TRANSPORTSYSTEMENE MER INTELLIGENTE

En av transportetatens anbefalinger er at gods skal overføres fra vei til sjø og bane, og at godstransporten skal effektiviseres. I kapittel 7 «Strategi for transport av gods», er det beregnet at overføringspotensialet fra vei til sjø og bane kan utgjøre mellom 5 og 7 millioner tonn. Dette kan redusere miljøskadelige virkninger av transport betydelig. Ifølge SINTEF-rapporten «Teknologi i transportsystemer for gods» fra 2015, eksisterer det i dag løsninger som kan bidra til at gods overføres fra vei til bane på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte. På tross av dette, er det fremdeles mange hull som må tettes for å sikre funksjonelle løsninger. Utfordringen er at det finnes så mange forskjellige IKT-systemer og -standarder, at det vil ta tid før disse kan samordnes og koordineres på en effektiv måte. De intelligente transportsystemene klarer foreløpig ikke å snakke med hverandre. For å klare opp i språkvanskene kreves det teknologisk spisskompetanse. Det vil med andre ord ikke bare være behov for ingeniører og teknologer som kan bidra til omfattende infrastrukturbygging, men også til utviklingen av standardiserte kommunikasjonsprosedyrer som kan legge grunnlag for mer bærekraftig godstransport.

NITO mener:

- Ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan krever økt satsing på rekruttering til fagområdet og en styrking av utdanningstilbudet innen ingeniør- og teknologifag.
- Gods- og persontransport kan styres og fordeles bedre gjennom bruk av intelligente transportsystemer. Dette krever imidlertid at forskjellige IKT-systemer og standarder innen samferdselssektoren samordnes.
- Arbeidsgivere må bruke virkemidler som sikrer tilgang til kvalifisert teknisk kompetanse i sektoren. Konkurransedyktige lønns- og arbeidsvilkår er et viktig element.

VI MÅ INVESTERE UTOVER HØYESTE RAMMENIVÅ

I grunnlagsdokumentet heter det at transportsektoren må ta et stort ansvar for å redusere nasjonale klimagassutslipp slik at Norge kan nå internasjonale forpliktelser. NITO er svært positive til at transportetatene tilrår at samferdselsprosjektene skal utvikles på en måte som fører oss et skritt nærmere lavutslippssamfunnet. Å satse på nye, miljøvennlige teknologier vil kreve økte ressurser i årene som kommer. Selv om regjeringen går inn for høyeste rammenivå i NTP, vil det være behov for å øke bevilningene utover høyeste rammenivå for å legge til rette for en «offensiv og fremtidsskuende transportplan». Ved å investere 664 milliarder (høy ramme) i tidsrommet 2014-2023, hvor vedlikeholdsetterslepet er gitt høyest prioritet, vil det kun være 129 milliarder igjen til nye samferdselsprosjekter. Samtidig er det ikke avsatt nok midler til oppstart og ferdigstillelse av Ringeriksbanen, som defineres som et bundet prosjekt. Høy ramme er ikke tilstrekkelig til å gjennomføre alle prosjektene som oppfattes som vedtatt innen 2030, slik som E39 og hele InterCity-utbyggingen.

NITO mener:

- At det vil være behov for å investere utover høyeste investeringsramme for å lage en offensiv transportplan som kan sikre etableringen av nødvendige samferdselsprosjekter.
- Det er nødvendig at NTP ikke kun er offensiv når det gjelder å hente inn vedlikeholdsetterslepet, men at det også satses stort på nye samferdselsprosjekter. Dette vil bidra til å skape en fremtidsskuende samferdselspolitikk.

Med vennlig hilsen


Trond Markussen
president


Steinar Sørli
generalsekretær