

Transport- kommunikasjonskomiteen
Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 Oslo

24. april 2017

Vår ref. 516716/v1

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029 – MELD. ST. 33 (2016-2017)

NITO er Norges største fagorganisasjon for ingeniører og teknologer med over 83 000 medlemmer. Våre medlemmer arbeider i nesten alle deler av samferdselssektoren og er sterkt representert i transportetatene, i Avinor og i Nye Veier AS. 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 transportplanen.

INGENIØRER OG TEKNOLOGER MÅ KONSULTERES

NITO er svært positive til at Meld. St. 33 (2018-2029) legger opp til en historisk satsing på transportsystemet og at regjeringen ønsker å ta i bruk de mulighetene ny teknologi gir. Samtidig som samfunnsøkonomiske analyser gir en systematisk oversikt over prissatte effekter og utgjør en viktig del av regjeringens beslutningsgrunnlag, ber NITO om at det også legges stor vekt på teknologisk ekspertise når store teknologiske investeringer skal tas.

Det har ved flere anledninger blitt uttalt at Nasjonal transportplan skal ha et langtidsperspektiv. For å planlegge for fremtidens transportsystem er vi nødt til å ivareta både miljø- og teknologiperspektiv. Den teknologiske utviklingen går raskt, den byr på større kompleksitet og flere muligheter. I rapporten *Årsaker til kostnadsøkninger i norske vegprosjekt* fra 2016 står det at den viktigste grunnen til at norske samferdselsprosjekter blir mer kostbare enn opprinnelig lagt til grunn, er fordi prosjektene ofte øker i omfang i prosjektenes tidlige faser. Samtidig gir mangelfull kunnskap også kostnadsøkninger. Vi mener kostnadsoverskridelser kan unngås ved å ta ivareta teknologihensyn i tidligfase gjennom å konsultere ingeniører og teknologer.

NITO stiller seg positive til at regjeringen har nedsatt Teknologi- og mobilitetsrådet for å gi råd om hvordan vi på best måte kan utnytte de mange mulighetene som teknologi representerer. Likevel er det et fåtall av medlemmene i dette rådet som har ingeniør- og teknologbakgrunn. Det er i dag krevende å planlegge samferdsel for en tiårsperiode. Hvordan skal man da kunne planlegge frem mot 2050? Dagens transportsystem er tuftet på ingeniør- og teknologkompetanse. Det er ingen andre faggrupper som er i bedre stand til å planlegge for morgendagens infrastruktur enn ingeniører og teknologer. Riktig valg av teknologi vil ikke bare lede til bedre fremkommelighet og reduksjon av negative miljøkonsekvenser, men samtidig bidra til at løsningene blir mer kostnadseffektive.

REKRUTTERING OG KOMPETANSE FOR FREMTIDENS TRANSPORTSYSTEM

Transportetatene har i lang tid erfart rekrutteringsutfordringer. Det gjelder både tilgang på spisskompetanse og kapasitet til å gjennomføre planer innenfor tekniske fagområder. Avhengigheten av konsulenter i forskjellige roller øker og fordyrer prosjekter. En annen konsekvens er at personer med andre kvalifikasjoner ansettes i ingeniør- og teknologstillinger. Vi ser også at når unge ingeniører har fått erfaring, trekkes flere av dem mot jobber i andre sektorer. Det er nok av spennende samferdselsprosjekter i vente, og det er viktig å skape forståelse for at gjennomføringsevnen avhenger av at flere ingeniører og teknologer velger å arbeide med samferdsel. NITO er av den grunn opptatt av å styrke kompetansen i sektoren.

NITO mener:

- Kompetansemiljøene i de statlige transportetatene og i 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.
- Konkurransesettingen i samferdselssektoren må ikke svekke utførelsen av samfunnsplagte oppgaver.
- Ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan krever økt satsing på rekruttering til fagområdet og en styrking av utdanningstilbudet innen ingeniør- og teknologifag.
- Sterke norske fagmiljøer er viktig fordi de besitter spisskompetanse på norsk geologi og topografi. Derfor fraråder vi at en større andel av store veiprosjekter utkontrakteres til utenlandske aktører.


BEDRE FORUTSIGBARHET


På tross av de høye investeringsrammene som meldingen legger opp til, er rammene omkring drift og vedlikehold betydelig lavere enn forventet. Det ser ikke ut til at regjeringen har tatt hensyn til transportetatenes forslag til rammer. Vår faggruppe i Bane NOR er bekymret for at foreslåtte rammer for drift og vedlikehold vil medføre at vedlikeholdsetterslepet igjen vil øke, etter at man for første gang på mange år lykkes med å redusere dette i 2016.

NITO ønsker samtidig å påpeke at ERTMS-prosjektet burde vært ansett som et investeringsprosjekt og ikke falt inn under drift og vedlikehold. Prosjektet er stort og kostnadskrevenende og har samtidig mange usikkerhetsmomenter. I ytterste konsekvens vil totalsummen for ERTMS-prosjektet overskride budsjettammer satt for drift og vedlikehold og medføre at andre vedlikeholdsprosjekter rammes.

En premiss for Jernbanereformen var at Bane NOR skulle få mer forutsigbare rammebetingelser ved at det skulle inngås fireårige avtaler med tilhørende fireårs budsjetter. Dette er ikke nevnt i NTP. Våre medlemmer har også fått signaler fra konsernledelsen om at Finansdepartementet er negative til inngåelse av fireårige avtaler, noe som etter vår oppfatning vil være et brudd på grunnleggende forutsetninger i Jernbanereformen. NITO ber derfor om at det blir redegjort for hva som er forutsetningene for det videre arbeid slik at forutsigbarheten og kvaliteten i planleggingsarbeidet økes.

Med vennlig hilsen


Trond Markussen
President


Steinar Sørli
Generalsekretær