

Til Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Vår ref: PAL 7. april 2021

### **Høringsinnspill fra Tekna til Nasjonal transportplan 2022-2033**

Tekna - Teknisk-naturvitenskapelig forening er den største masterforeningen i Norge, og den største fagforeningen i Akademikerne med 87 000 medlemmer. Våre medlemmer har mastergrad eller mer fra tekniske og naturvitenskapelige fagområder.

#### **Tekna ønsker større forutsigbarhet for Vegvesenets utbygginger og finansiering**

I forslaget til NTP beskriver regjeringen Nye Veier--modellen som en suksess, og peker på at samfunnsnyttene av veiutbygginger kan økes med mer forutsigbarhet og større fleksibilitet gjennom en avklart prosjektportefølje, langsiktig og sikker finansiering og faglig uavhengighet i prioriteringen av prosjekter. Modellen er ment å gi rom for å utvikle og benytte den nyeste teknologien og raskt omprioritere slik at det er de beste prosjektene som bygges først.

Tekna mener at også Statens vegvesen bør få tilsvarende rammebetingelser og forutsigbarhet i sin portefølje. Våre tillitsvalgte i Statens vegvesen beskriver i dag en etat med stram politisk styring over portefølje og finansiering, hvor oppdrag forsvinner til Nye veier AS. I forslaget til NTP får Nye veier AS forutsigbarhet fram til 2041, mens Statens vegvesen årlig må legge fram prosjekter for politisk godkjenning.

Statens vegvesen har andre roller enn å være et rent utbyggingsselskap, men kan ved større forutsigbarhet i portefølje og finansiering bygge mer vei for pengene og øke samfunnsnyttene i prosjektene. Stortinget bør styre i stort og la fagetatene gjennomføre utbygginger basert på faglige prioriteringer.

For at Statens vegvesen skal være en attraktiv arbeidsgiver og et godt redskap for regjeringen så er vi avhengig av å rekruttere og ikke minst beholde god kompetanse. En av forutsetningene for dette er at de kan tilbys interessante oppgaver, og ikke minst forutsigbarhet.

#### **Direktoratene må være kompetansemotor nå etter reformene**

Tekna er bekymret for kompetanseutfordringene i transportsektoren etter reformene og oppsplittingen innenfor vei og jernbane. Oppsplitting av fagmiljøer er krevende og selv store fylker som Viken sliter med å ha nok og riktig spisskompetanse.

Teknas medlemmer vil gjerne bidra til å finne gode løsninger for å bøte på tomrommene som har oppstått etter omstruktureringene. Tidligere sentrale fagmiljøer med tydelig bransjeansvar må følges opp og erstattes med for eksempel kunnskapsplattformer som støtter distribuerte faglige fellesskap. Direktoratene må få mulighet til å være kompetansemotorer på tvers av myndighetsnivåer og departementsområder.

Våre medlemmer og tillitsvalgte opplever faglige kompetanseutfordringer på byggherresiden i statlig virksomhet og i statseide foretak. Det er en situasjon preget av lite forutsigbarhet, avbrutte anbud

og mangel på innkjøpskompetanse. Ved kompetansemangel i stort vet man ikke hva man skal bestille, hvilke faglige krav som må stilles, hvordan best lede prosjektene og sikre fremdrift – og heller ikke hvem som bør tildeles oppdragene. Det finnes mye god prosjektlederkompetanse, men stadig oftere med for svak faglig bakgrunn. Det er bekymringsfullt i en sektor der prosjektene er så store at det blir mye penger av små prosentuelle avvik

### **Jernbane – Oslo er en flaskehals for økt togtransport på østlandsområdet**

Ytre intercity er nå satt på vent på grunn av store overskridelser i estimatene for utbygging. Oslo-tunnelen, som er selve navet i intercity-satsingen er også utsatt. Dagens tunnel med to spor er en flaskehals for jernbanen i hele østlandsområdet, og for fjern tog på lengre strekninger som skal innom Oslo.

**Tekna mener at en situasjon med fortsatt kun to jernbanespor under Oslo innebærer for stor risiko for vidtrekkende forstyrrelser av togtrafikken på hele østlandsområdet ved kun mindre hendelser. Det må planlegges for større redundans i så sentral infrastruktur som jernbanen gjennom Oslo.**

Norge er lite jernbaneland og bygger lite jernbane. Tekna mener at det bør bygges mere skinner. Etterslepet på vedlikehold på jernbanen må ned. Men selv om etterslepet ligger på et høyt nivå, må det like fullt håndteres og prioriteres for å operere banene med minst mulig driftsavbrudd og forstyrrelser.

### **For store prosjekter gjør norske entreprenører til underentreprenører**

Økte midler til investeringer i vei og jernbane de siste årene har medført store prosjekter med internasjonale entreprenører i førersetet. Størrelse er likevel ikke en garanti for kvalitet og leveranse. Det har vist seg at selv store internasjonale selskaper ikke alltid evner å levere, med konkursen i Alpine Bau (Mjøsa) som et eksempel.

På grunn av størrelsen på prosjektene ender norske entreprenører opp som underentreprenører. Det kan og bør stilles spørsmål om utviklingen har gått for langt. Norske myndigheter er avhengige av å ha dyktige nasjonale og lokale entreprenører i framtiden med kompetanse og evne til å gi tilbud på utbygginger og utbedringer.

**Tekna mener at det ved utforming av oppdrag for utbygging av vei og jernbane må sees hen til det framtidige behovet for norsk kompetanse og entreprenører i et velfungerende marked.**

### **Positiv satsing på forskning og pilotering**

Tekna er positiv til satsingen på Norge som testarena, og til fokuset på tverrsektorielt samarbeid om data som forutsetning for framtidig innovasjon. Vi har merket oss at midlene til FOUI foreslås doblet. Tekna mener at et høyt nivå på forskningsbevilgningene legger grunnlaget for bedre utnyttelse av dagens og framtidens infrastruktur. Transportøkonomisk institutt (TØI) har pekt på at dette vil være en av de mest lønnsomme satsingene i NTP.

Vi mener at Transport21-satsingen gjennom forskningsrådet er uklart fulgt opp i NTP. Vår vurdering er at det kan være hensiktsmessig å videreføre strategigruppen for Transport21 som permanent, og med et eget sekretariat, for å sikre kontinuitet i arbeidet slik det gjøres for flere andre 21-satsinger.

Det vil gi muligheter for å videreutvikle strategien utover 2030, som er siktemålet for dagens Transport21, lagt fram i 2019.

Tekna er glad for at teknologi har fått en framskutt posisjon som middel for å nå hovedmålene i NTP og klimamålene til regjeringen. En mer utstrakt bruk av porteføljestyling er nevnt som middel for å optimalisere og modne prosjekter med bruk av nye løsninger. Konkurransen blant prosjekter kan være nyttig som insentiv for teknologiutvikling. Det er imidlertid også slik at helhetlige utbygginger med forutsigbare tids- og finansielle rammer også vil være nødvendige for å utløse de beste teknologiske løsningene. Forskning knyttet til fjordkryssinger i fergefri E39-prosjektet er et eksempel på dette.

Det foregår nå en bransjegliding hvor mange "nye" teknologimiljø med bakgrunn i for eksempel IT kommer inn i transportsektoren uten kunnskap om samferdselsfaget. Midler til FOUI vil bidra til flere prosjekter i samarbeid med næringslivet for å utvikle nye effektive løsninger og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

### **Langsiktig planlegging nødvendig for elektrifisering av luftfarten**

Innenfor luftfart er det et svært beskjedent omsetningskrav for biodrivstoff. Det bør vurderes om dette kravet bør økes. På sikt vil kortbanenettet i Norge bli elektrifisert. Dette betyr at flyprodusentene i andre land må utvikle nye fly. Og det innebærer at norske myndigheter må utvikle en plan for å lade disse flyene på flyplassene. Tekna mener at dette er et arbeid som må starte allerede nå.

### **Tekna positiv til naturnøytrale veistrekninger**

Regjeringen foreslår et pilotprosjekt med naturnøytrale veistrekninger. Tekna mener det er positivt med verktøy og insentiver som premierer lav belastning på naturverdier. Det finnes i dag prosjektverktøy som systematisk premierer tiltak for å bevare naturverdier under planlegging og utbygging (Breeam). Tekna mener offentlige byggherrer bør stille krav til slike verktøy og standarder for miljøvennlig utbygging.