

Samferdselsdepartementet

Vår ref.:
PALDeres ref.:
[Navn]Dato:
14. juni 2023

Innspill til nasjonal transportplan

Tekna – Teknisk-naturvitenskapelig forening er den største masterforeningen i Norge, og den største fagforeningen i Akademikerne med over 100 000 medlemmer. Våre medlemmer har mastergrad eller mer fra tekniske og naturvitenskapelige fagområder.

Vi viser til høring av utrednings- og prioriteringsoppdragene fra transportvirksomhetene i forbindelse med nasjonal transportplan, NTP.

Tekna vil spesielt trekke fram tre forhold. Betydningen av kompetanse og fagmiljøer, betydningen av å vedlikeholde infrastrukturen og gjøre den klimatilpasset og bidraget fra samferdselssektoren til å nå klima- og miljømålene fram mot 2050. Til slutt knytter vi noen kommentarer til planprosessen og måten teknologi og risiko behandles i NTP.

Vi viser også til vårt skriftlige innspill av 2. mars 2023 til departementet underveis i NTP-prosessen hvor vi kommenterer de fem NTP-målene.

Opprettholde gode fagmiljøer - forutsetning for politikk og effektiv ressursbruk

Teknas medlemmer representerer den tyngste fagkompetansen i alle transportvirksomhetene. Folk med erfaring og fagkompetanse er nødvendig for et langsiktig handlingsrom og godt samspill mellom fag og politikk. Fag og politikk må skilles på en ryddig måte slik at gode faglige grunnlag og gode politiske diskusjoner spiller sammen og gir best mulige beslutninger. Tekna mener at opprettholdelse av stabile fagmiljøer vil gi mest igjen for pengene som bevilges til transportsektoren.

Konsekvensene av den oppsplittingen av fagmiljøene som har skjedd gjennom regionreform, opprettelse av et statlig veiselskap og stopp i nye store investeringsprosjekter er vanskelig å sette en prislapp på. Men det er viktig å merke seg at entreprenørene som skal bygge offentlig vei og bane ønsker seg

en mer profesjonell bestiller. I dag opplever vi at bestillerkompetansen forvirrer. Det kan også bli dyrt å kutte prosjekter til beinet. Planlegging og styring av prosjektene blir dyrere uten erfarne og kompetente fagfolk i transportvirksomhetene. Det tar lang tid å bygge opp gode fagmiljøer, men det tar kort tid å rive de ned. Dette gjelder i etatene som har vært gjennom omorganiseringer, og det gjelder på entreprenørsiden. Beslutningen i statsbudsjettet om å strupe framtidige store prosjekter har konsekvenser for kompetansemiljøene på både offentlige og private kontorer. Tekna viser ellers til våre tidligere innspill til statsbudsjettet og til gjennomgangen av organiseringen av vei- og banesektorene.

Drift og vedlikehold – får togene til å gå og begrenser forfallet

Tekna har i mange år pekt på at det mangler midler til drift, vedlikehold og utbedringer av eksisterende vei og bane. På vei har det vært satset på oppgradering av tunneler. Det er bra, men etterslepet på vedlikehold av vei i dagen har økt. Drift har vært underfinansiert og har blitt skåret ned med en tredjedel siden 2017. Det er positivt at det for 2023 bevilges nok til å stoppe økningen i vedlikeholdsetterslepet. Men pengene hentes ved å begrense investeringer på samferdselssektoren. Dette har klare følger for kompetansesituasjonen slik vi peker på over.

På bane ser vi at regulariteten ikke øker med nye investeringer. Når etterslepet på vedlikehold øker, står fortsatt togene. Mindre kapasitetsøkende tiltak med lengre krysningsspor og plattformer, samt effektpakker, vil bidra til at ruta holdes.

Et våtere, varmere og villere klima gjør det viktigere med drift, vedlikehold og oppgradering enn før. Vi når ikke NTP-målene med en infrastruktur som forfaller og som er tilpasset gårdagens klima.

Klimamål og naturverdier – bedre planlegging, elektrifisering, hydrogen og utslippsfrie anleggsplasser

Tekna støtter Norges klimamål fram mot 2030 og utviklingen mot et lavutslippssamfunn i 2050. Vi er bekymret for at transportvirksomhetene i sine leveranser til NTP ikke viser noen farbar vei mot å nå klimamålene for sektoren. Tekna mener at departementet må legge til rette for nye tiltak for å redusere utslippene fra samferdselssektoren samtidig som andre transportmål nås.

Tekna støtter nedskaleringen av nye prosjekter for å oppnå større samfunnsøkonomisk lønnsomhet og mindre klima- og naturbelastninger. Ved å planlegge for reduserte hastigheter på motorveiene, en mindre stiv kurvatur og gjenbruk av dagens strekninger er det beregnet store besparelser. Tekna vil likevel peke på at prosjekter som skjæres til beinet innebærer risiko for overskridelser, dårligere utredninger av miljøkonsekvenser, færre faglige

ressurser og dårligere kvalitet i prosjektene. Slike negative konsekvenser er vanskelig å beregne på forhånd.

Norge er i ferd med å elektrifisere bilparken og på fergesambandene innføres løsninger med strøm og hydrogen. Det pågår et godt arbeid mot utslippsfrie bygge- og anleggsplasser. Tekna støtter dette og en politikk hvor materialer som betong får et vesentlig lavere klimafotavtrykk enn i dag.

Tekna støtter nye metoder og ny praksis for arealregnskap og kompensasjon for naturarealer ved fornying og nybygging av vei og bane. Vi må sette en høyere pris på sårbare naturtyper, og vurdere restaurering av natur der bygging av vei og bane tar av naturarealene.

Teknologi, risiko og metoder i den langsiktige planleggingen – rom for forbedringer

Elektrifisering og digitalisering er en utfordring for alle transportvirksomhetene – og viktig for å nå miljømålene. Tilrettelegging for lading og en digitalisert infrastruktur må forseres for alle transportformene. Digitalisering gjennom ERTMS må gjennomføres på jernbanen. Vi må satse på internasjonale standarder for datadeling. Nytteberegninger av fysisk infrastruktur er lett å regne på, mens nytten av digitalisering, instrumentering og datadeling forsvinner i mangel av gode beregningsmetoder. Ny teknologi må inn i langsiktige planer slik at organisasjonen og folk med riktig kompetanse forberedes og kan ta den i bruk.

NTP har i dag et langsiktig 12-årsperspektiv, men oppleves av mange i transportvirksomhetene som ettårige planer ganger 12. Målene man planlegger mot, og for, blir bevegelige og endres i hvert statsbudsjett. Planrammer og -horisonter i NTP som på papiret er rasjonelle og framtidsrettet blir dermed i praksis kortsiktige. Kompetanse og budsjettmidler kan brukes mer planmessig og oppfylle transportmålene bedre enn i dag.

Tekna mener at nullvisjonen er et viktig mål i transportpolitikken. For å nå dette målet er vi avhengige av gode faglige analyser av risiko og tiltak. Norge har inntil nå hatt en god utvikling med stadig færre drepte og hardt skadde i trafikken. Slike resultater kommer av en kunnskapsbasert tilnærming hvor ulike tiltak på ulike nivåer spiller sammen. Tekna mener at sikkerhet fortsatt må være høyt på agendaen og at ny teknologi må tas i bruk for å fortsette nedgangen i døds- og ulykkestallene.

Den nasjonale reiseplanleggeren Entur må videreutvikles for å øke bruken av kollektiv transport, spesielt på tvers av regioner. Midler til ny teknologi og pilotering må beholdes i offentlige utbyggingsprosjekter. Midler til forskning og kunnskap er avgjørende for å nå transportmålene.

Tekna støtter Avinors arbeid for å klargjøre lufthavnene på kortbanenettet for framtidens elektriske fly. Dette kan gi mer effektiv persontransport i distriktene, bidra til lavere klimautslipp og bevaring av naturverdier.

Med vennlig hilsen



Line Henriette Holten
generalsekretær