

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

22. juni 2018

## Høring - Rapport fra Statens vegvesen ("Fra sams og samling")

NITO – Norges Ingeniør- og Teknologorganisasjon, er landets største organisasjon for ingeniører og teknologer med våre 87 000 medlemmer. NITO er også den største fagforeningen i Statens Vegvesen med 1650 medlemmer som utfører et mangfold av oppgaver knyttet til Vegvesenets kjernevirksomhet.

### **Generelt**

Stortingets anmodningsvedtak om å overføre regional vegadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunalt nivå er tuftet på et av prinsippene fra regionreformen; Det myndighetsorgan som er tillagt ansvar og beslutningskompetanse for en oppgave, skal også ha fagmiljøet tilknyttet oppgaven og ansvaret for å finansiere utgiftene til oppgaveløsningen. NITO mener også, som et utgangspunkt, at beslutninger og oppfølging beslutningene bør ligge på et politisk nivå nærmest mulig borgerne i saker som ikke er av nasjonal interesse eller ikke har et klart behov for nasjonal koordinering. Likevel mener NITO at de samfunnsmessige konsekvensene av store omlegginger må vurderes nøye.

For NITO er det to forhold som er viktig i omstillingsreform som denne.

- 1) Sikre de ansattes arbeidsforhold og rettigheter
- 2) Være sikre på at omstillingen er tilstrekkelig konsekvensutredet, slik at en gjennomføring vil være til beste for borgerne

### **Angående rapporten**

NITO mener rapporten «Fra Sams og Samling» gir en god vurdering av de utfordringer man står overfor, og de konsekvenser en overføring kan få. Rapporten inneholder en konsekvensutredning som dessverre ikke forelå før Stortinget fattet sine anmodningsvedtak.

NITO mener det er i fellesskapets interesse å beholde et stort og kompetent fagmiljø. Samhandling og kommunikasjon mellom vegeier, driftsentreprenører og vegtrafikksentralene vil blir mer komplisert når mange aktører skal snakke sammen. God samhandling vil være spesielt viktig fordi framtidens utvikling mot mer intelligente og selvstyrte transportsystemer vil medføre økt behov for et standardisert vegnett og en samordning av trafikkstyringen.

En splitting av fagmiljøene mellom Statens vegvesen og de 10 fylkeskommunene vil trolig innebære at flere av virksomhetene vil komme til å mangle nødvendig kompetanse. Det betyr at både Statens vegvesen og fylkeskommunene vil måtte kjøpe kompetanse i konsulentmarkedet. Mangel på rett fagkompetanse kan føre til beslutninger som gir

uforutsette kostnadskonsekvenser, eksempelvis kan feilvurderinger tidlig i prosjekter gi dyre løsninger i bygge- og driftsfasen.

En splitting av kontrakter og flere som skal inngå kontrakter vil også kunne gi økte kostnader for vil også kunne medføre økte kostnader både på drifts- og utbyggingskontrakter. Selv prosentvis små endringer, vil medføre store merutgifter for samfunnet.

Det er vanskelig å se at de mulige positive virkningene ved overføring av vegadministrasjon kan veie opp for risikoen for de store omstillingskostnadene, mulig tap av kompetanse, og redusert kvalitet i oppgaveløsningen.

Norge har gjennom flere år vært best (i verden) på trafiksikkerhet. Norge er også det eneste kjente landet med en tverrfaglig organisering, dvs at ansvaret for vegen, trafikantene og kjøretøyene er organisert sammen i en virksomhet (Statens vegvesen). Det er all grunn til å tro at det er en sammenheng mellom disse faktorene.

Statens vegvesen har sektoransvaret for oppfølging av Nasjonale tiltaksplaner for trafiksikkerheten på riks- og fylkesveger. Det innebærer ansvaret for koordinering av trafiksikkerhetsarbeidet mellom ulike statlige og fylkeskommunale aktører som Politi, Trygg Trafikk, KS, Helse- og Utdanningsdirektoratet. Sektoransvaret er basert på tverrfaglighet gjeldende for både bygging og drift av veg, kjøretøy og trafikant.

Den markante nedgangen i antall skadde og drepte i trafikken kan som sagt, i vesentlig grad tilskrives den helhetstenkning som ligger til grunn for organiseringen av trafiksikkerhetsarbeidet.

NITO frykter at fraksjoneringen av ansvaret for vegnettet vil medføre store forskjeller i veg- og driftsstandard mellom landsdeler. Gjennom fylkeskommunenes ulike prioriteringer og økonomi vil dette erfaringsmessig medføre flere ulykker.

Sektoransvaret omfatter også koordinering av framtidens utvikling mot stadig mer intelligente og selvstyrte transportsystemer. Disse systemene vil kreve høy grad av standardisert vegnett og samordning av trafikkstyringssystemene.

NITO vil påpeke at Statens vegvesen allerede er organisert for oppfølging av dette arbeidet og at en splitting av disse fagmiljøene vil reversere utviklingen av nye transportsystemer i Norge.

Statens vegvesen har lagt ned store ressurser for at etaten skal opptre enhetlig ovenfor våre samarbeidspartnere, uavhengig hvor i landet vi har samarbeidsrelasjoner. Dette innebærer eksempelvis at vi gjennom våre håndbøker legger premisser for like rammebetingelser for både bygging og drift av vegnettet. Disse rammebetingelsene gjenspeiles i vegvesenets kontraktsmaler som til enhver tid er basert på beste praksis i samarbeidet mellom utvikling av vegteknologi, byggherre og entreprenør. I den sammenheng vil NITO bemerke at det i referat fra møte mellom rådmannskollegiet i fylkeskommunene og vegdirektøren våren 2017 ble uttrykt ett tydelig ønske om en felles mal for driftskontraktene framfor en for hvert fylke. Entreprenørorganisasjoner har sluttet seg til dette synspunktet.

Med henvisning til det tverrfaglige trafiksikkerhetsarbeidet vil NITO understreke at vegvesenets kontraktsmaler og vedlikeholdet av disse representerer en av grunnpilarene i dette arbeidet og for de resultater som er oppnådd.

NITO vil videre understreke at samarbeidet mellom vegeiere og entreprenørbransjebransje er best tjent med størst mulig grad av forutsigbare kontrakter.

Norge er etter Japan det landet i verden med flest vegtunneler. Ca. 1200 tunneler skal vedlikeholdes og føres tilsyn med.

Gjennom lang erfaringsbasert kunnskap, samt tilslutning til internasjonal lovgivning framstår våre vegtunneler som relativt sikre å ferdes i. For å følge opp dette har Statens vegvesen etablert et omfattende tverrfaglig tilsynsopplegg som omfatter:

- Geologi, Elektro, Automasjon, Bygg og anlegg, Vann- og frostsikring, Drift og vedlikehold, Brann og sikkerhet.

Fraksjonering av dagens fagmiljøer for tunnelsikkerhet vil utvilsomt redusere både trafiksikkerheten og framkommeligheten.

Det er et område som rapporten ikke omtaler, som NITO likevel ønsker å kommentere på, og det er faren for en negativ utvikling innenfor økonomisk kriminalitet, herunder sosial dumping. Statens vegvesen har gjennom de siste årene opparbeidet betydelig kompetanse for å kunne avdekke og forebygge denne typen kriminell aktivitet gjennom etablering av en egen krimenhetsenhet og et nettverk av kompetente regionale HMS-koordinatorer. Dette er et svært krevende arbeid som krever god og samlet kompetanse, og som det er vanskelig å se at kan ivaretas av flere og mindre aktører.

Det er vanskelig å se at de mulige positive virkningene ved overføring av vegadministrasjon kan veie opp for risikoen for de store omstillingskostnadene, mulig tap av kompetanse, redusert kvalitet i oppgaveløsningen og fare for redusert trafiksikkerhet. Vi forstår ønsket om et styrket lokaldemokrati, men at det ikke kan forsvare en betydelig økning av kostnader og i verste fall tap av menneskeliv som følge av redusert trafiksikkerhet.

## **Konklusjon**

NITO er opptatt av effektiv offentlig forvaltning, et trafiksikkert, ensartet og forutsigbart vegnett med god kvalitet og framkommelighet for næringsliv og trafikanter.

**På bakgrunn av de faglige råd som fremkommer i rapporten og innspill fra egne medlemmer støtter NITO anbefalingen om å beholde og forbedre dagens modell med felles vegadministrasjon.**

Ved en eventuell overføring av oppgaver til de nye fylkene må NITOs medlemmer ivaretas på en måte som fullt ut sikrer deres arbeidsforhold gjennom rettigheter til å følge sin stilling med vilkår som verken svekker lønns- eller pensjonsrettigheter.

**NITO støtter derfor forslaget om å en egen overføringslov som sikrer de ansatte en rett til fortsatt ansettelse hos ny arbeidsgiver.**

På bakgrunn av de faglige råd som fremkommer i rapporten og innspill fra egne medlemmer støtter NITO anbefalingen om å beholde og forbedre dagens modell med felles vegadministrasjon.

***Forutsatt at veiadministrasjonen blir overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene:***

NITO har tidligere pekt på behovet for en tidlig og utvetydig avklaring av ansattes rettigheter i denne prosessen. Det vil kunne avhjelpe den usikkerhet som allerede er i ferd med å spre seg blant de ansatte i Statens Vegvesen. Slik Statens Vegvesen er organisert kan det tale for at arbeidsmiljølovens regler om virksomhetsoverdragelse ikke kommer til anvendelse. Formålet med disse reglene er som kjent å sikre de ansattes arbeidsforhold i forbindelse med virksomhetsoverdragelse. NITO har tidligere foreslått at man i denne prosessen legger reglene om virksomhetsoverdragelse til grunn, uansett om reglene i arbeidsmiljøloven kommer til anvendelse eller ikke. Ansatte som i hovedsak har arbeidet med oppgaver som blir overført fylkeskommunene vil dermed få sitt ansettelsesforhold overført til aktuell fylkeskommune. Retten til å følge sine arbeidsoppgaver er et prinsipp som anvendes i alle omorganiseringer innad i staten. Vi støtter derfor forslaget om å en egen overføringslov som sikrer de ansatte en rett til fortsatt ansettelse hos ny arbeidsgiver.

Med vennlig hilsen

Siw Tyldum  
Leder NITO Statens vegvesen