



Kommunal- og Regionaldepartementet
Postboks 8112 Dep
0032Oslo

Oslo, 29. april 2008

Deres ref: 06/2918-1 SOP

Vår ref.: -vh

FORVALTNINGSREFORMEN – HØRINGSNOTAT OM FORSLAG TIL NYE ARBEIDSOPPGAVER TIL DET REGIONALE FOLKEVALGTE NIVÅET

Vi viser til ovennevnte brev fra LO. Forbundet for Ledelse og Teknikk (FLT) har behandlet saken i Forbundsstyremøte den 29. april 2008 og vil i den forbindelse uttale oss om den ovennevnte høring.

Fylkeskommunen og fylkesinndelingen av Norge har vært opp til debatt noen år nå, uten at noen av de etablerte politiske partiene på Stortinget har tatt belastningen med å fremme et konkret forslag til revisjon av fylkesinndelingen.

For FLT som fagforbund har fylkesinndeling som en organisering av det faglige arbeidet aldri vært spesielt hensiktsmessig. Av naturlige årsaker har befolkningsmessige og sysselmessige forhold vært avgjørende for organisering av det faglige arbeidet. Slik sett har andre geografiske enheter i større grad vært avgjørende for organiseringen heller enn den administrative inndelingen av Norge.

For FLT som fagforbund er det av langt større interesse hvilke oppgaver som regionene eller fylkene skal ha ansvaret for heller enn den konkrete geografiske inndelingen. For FLT er det derfor ikke avgjørende om det blir regioner eller fortsatt fylkesinndeling, så lenge man innenfor enkelte områder kan samarbeide på tvers av den geografisk inndelingen.

FLT har over flere år ansett utdanning, og herigjennom videreutdanning av arbeidstakere som et særs viktig område. Kompetanse er på flere områder en av Norges viktigste ressurs, og som kan bidra til at vi fortsatt kan ha industri og derigjennom høy sysselsetting fremover. Av den grunn er FLT av den oppfatning at en bedre koordinering og samarbeid innen regionene mellom arbeidsliv og utdanningsinstitusjoner er strategisk svært viktig, ikke bare for regionen, men for landet som helhet. FLT finner det derfor positivt at departementet i sitt høringsnotat sier at "det tas sikte på en tettere kobling mellom næringslivet, høyskolene, regionale forskningsaktiviteter og regionen for å

Forbundet for Ledelse og Teknikk

legge til rette for næringsutvikling og innovasjon”, selv om dette skjer innenfor rammene av en fylkesinndeling.

Flaskehalsen i produksjonen som følge av at arbeidstakere/-søkere ikke innehar den kompetansen som næringslivet etterspør har vært og er et problem. En styrking av det regionale samarbeidet mellom disse institusjonene kan bidra til regionens videre utvikling. I denne sammenheng forutsetter vi videre at samarbeidet mellom arbeidsmarkedsetaten, utdanningsinstitusjonene og næringslivet videreutvikles og styrkes. Spesielt i regioner med ensidig eller høy grad av industrivirksomhet vil det regionale samarbeidet være av avgjørende betydning, også for å trekke til seg ungdommer og arbeidskraft med kompetanse.

FLT støtter således departementets forslag om endring i Lov om fagskoleutdanning, hvor regionens ansvar for å sørge for et fagskoletilbud i sin region basert på kompetanse- og arbeidskraftsbehov. Derimot er FLT uenige i at finansieringen for de tekniske fagskolene skal være rammefinansiert. Finansieringen må bli på samme måte som får høyere utdanning, dvs at aktiviteten dekkes ved økt tilskudd til den enkelte skole.

For FLT har det i hele prosessen vært et overordnet mål å beholde Statens vegvesen som en samlet nasjonal kompetanseressurs.

Selv om flere av synspunktene til FLT er ivaretatt i høringsnotatet, er vi av den oppfatning at en del av de oppgavene som FLT mener Statens vegvesen bør ivareta i fremtiden, ikke er belyst godt nok i høringsnotatet.

Det må være et nasjonalt mål å sikre alle trafikantgrupper et mest mulig likeartet vegnett. For å oppnå dette er det helt nødvendig som et minste tiltak å beholde kompetansen innenfor veg – og vegtrafikk i Statens vegvesen samlet.

En nasjonal styring av ressurser, personell og ikke minst vegkompetansen over fylkesgrensene bør være et felles mål og det kan best gjøres ved å bruke det beste nasjonale redskapet vi har, Statens vegvesen.

Veg, kjøretøy og trafikkfaglig kompetanse i Norge er svært liten og etaten kjemper daglig med å beholde kompetansen.

FLT mener at det er når denne kompetansen er samlet under en sams ledelse at den krevende oppgaven som sikkerhet på tunnel, bru, trafikkstyring og byggherreoppgavene m. m best kan ivaretaes.

Spesialistkompetanse som kan brukes over hele landet uansett hvor den befinner seg er det som gir det beste resultatet.

Dette er viktig både for planlegging av arbeidet og ikke minst i beredskapsarbeidet for å berge liv, helse og verdier når ulykker skjer.

Men det forutsetter etter vår oppfatning et samlet SVV.

Å splitte opp Statens vegvesen for å vise politisk handlekraft i forbindelse med forvaltningsreformen vil gi en svekket nasjonal handlekraft og føre til en utarming av den nasjonale vegtrafikkkompetansen. En oppsplitting vil etter vår oppfatning få klare negative konsekvenser for trafikksikkerhetsarbeidet, for trafikantene og samfunnet forøvrig.

Den daglige sikkerheten for skolebarn, næringslivet, deg og meg skal være sikret gjennom nasjonale overordna målsettinger og konkrete tiltak som ved å bruke en samlet vegkompetanse styrt av Statens vegvesen.

Et statlig vegvesen med en sams vegadministrasjon vil være en landsdekkende organisasjon som også lettere vil kunne koordinere arbeidet opp mot utdanningsinstitusjoner og forskningsmiljøer for å få utdannet riktig kompetanse i tilstrekkelig mengde, og for å initiere og følge opp utviklingen av ny kunnskap.

Det er den nasjonale verdien av Statens vegvesens samlede kompetanseressurs som må ligge til grunn for det videre arbeidet med forvaltningsreformen og ikke minst for de vedtak som skal gjøres i tiden framover.

Et samlet Statens vegvesen vil være det beste for trafikantene, lokalmiljøene og staten. Begrunnelsen er at ett landsdekkende vegvesen vil gi:

- Mest mulig likeverdige forhold for trafikantene
- Et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid over hele landet
- Effektiv bruk av samfunnets ressurser
- En samlet utvikling av kompetanse og kunnskap til vegsektoren
- En effektiv og ubyråkratisk måte for oppfølging og utvikling av statlig sektoransvar

Trafikant- og kjøretøyfunksjonen må forbli en statlig oppgave.

I St. melding nr. 12 er det forutsatt at staten skal være, sitat: ” *garantist for innbyggerne når det gjelder å sikre verdier som rettsikkerhet, likhet og likeverdige tjenestetilbud*” og at ”*oppgaver som innebærer klagebehandling, lovlighetskontroll og tilsyn, fortsatt skal være et statlig ansvar.*” sitat slutt.

Etter vår oppfatning sier det seg selv at dette må skje gjennom en nasjonal styring og samordning av regelverket, og en mest mulig lik praktisering.

EUs krav om lik behandling fra land til land forsterker også behovet for en nasjonal styring og samordning.

FLT vil også peke på at trafikant- og kjøretøyoppgavene er en statlig kontroll- og tilsynsoppgave og ikke en utviklingsoppgave hvor det er mulighet til å påvirke utfallet lokalt.

FLT støtter derfor høringsnotatet om at trafikant- og kjøretøyfunksjonen må forbli en statlig oppgave.

Som det fremgår av signalene fra departementet og i media er det lite som tyder på at en sterk regionsmodell vil bli resultat av forvaltningsreformen. Som departementet klart uttrykker det i høringsnotatet vil en oppsplitting av Statens vegvesen i en forsterket fylkesmodell ikke være hensiktsmessig.

FLT finner allikevel grunn til å uttrykke sterk bekymring for signalene om eventuelle personell overføringer og oppgaver så som for generell vegplanlegging, kollektivtransport og riksvegfergedrift.

Som det fremgår av høringsnotatet fra departementet legges det opp til en åpen og inkluderende prosess fremover også ved en forsterket fylkesmodell. Departementet signaliserer fortsatt utredning og høring i denne forbindelse. FLT vil derfor komme tilbake til dette punktet når denne høringen foreligger.

Det at trafikant og kjøretøyområdet så klart blir definert som en enhetlig tilhørighet for Statens vegvesen ser vi på som det eneste riktige. Dette er en omfattende del av det statlige området og ivaretar mange større tilsyn- og kontrolloppgaver, ikke bare nasjonalt, men også internasjonalt i form av direktiver og reguleringer fra EU og EØS områdene. Omfanget internasjonale forpliktelser og oppgaver er stort på dette området og det må legges til grunn at omfanget også vil øke fremover.

FLT ser det som viktig at det blir tatt hensyn til viktige tilknytningsveger, og til de vegstrekninger som vil falle naturlig inn som beredskapsveg. Dette gjelder vegstrekninger som har stor betydning for næringslivet.

For at næringslivet skal kunne ivaretas bør tilknytningsvegene fra stamvegene og frem til store knutepunkter som havner og distribusjonsentraler forbli statlige. Dette for at næringslivet skal være sikret en helhetlig vegstrekning. Når det gjelder beredskapsveger ser FLT viktigheten i at disse forblir statlige for å sikre trafikantene et enhetlig vedlikehold av det lokale vegnettet på linje med stamvegene.

Det er videre viktig at det foreligger statlige føringer på hvordan man lokalt skal opprettholde standarden på vegnettet. FLT mener det er bedre at en del av de planlagte rammeoverføringene blir øremerket drift og vedlikehold. FLT håper dette blir nedfelt i de nye retningslinjene for den nye plan- og bygningsloven.

Når det gjelder organisasjonsstrukturen for administrasjonen av vegnettet lokalt ser FLT det som naturlig at Statens vegvesen fortsetter å ha ansvaret for disse vegene på lik linje med det de har i dag.

Da det skal gjennomføres en reform hvor mange parter og problemstillinger skal gjennomføres ser FLT det som viktig at dette gjøres på en kvalitetsmessig god måte. Det er viktig at en slik reform gjennomføres der Statens vegvesen er en betydelig tilrettelegger og en viktig samhandlingspartner i et arbeid hvor langsiktig tilnærming og planlegging er en grunnpilar.

Med hilsen
Forbundet for Ledelse og Teknikk

Eva Nordås
2. nestleder

Det at trafikant og kjøretøyområdet så klart blir definert som en enhetlig tilhørighet for Statens vegvesen ser vi på som det eneste riktige. Dette er en omfattende del av det statlige området og ivaretar mange større tilsyn- og kontrolloppgaver, ikke bare nasjonalt, men også internasjonalt i form av direktiver og reguleringer fra EU og EØS områdene. Omfanget internasjonale forpliktelser og oppgaver er stort på dette området og det må legges til grunn at omfanget også vil øke fremover.

FLT ser det som viktig at det blir tatt hensyn til viktige tilknytningsveger, og til de vegstrekninger som vil falle naturlig inn som beredskapsveg. Dette gjelder vegstrekninger som har stor betydning for næringslivet.

For at næringslivet skal kunne ivaretas bør tilknytningsvegene fra stamvegene og frem til store knutepunkter som havner og distribusjonsentraler forbli statlige. Dette for at næringslivet skal være sikret en helhetlig vegstrekning. Når det gjelder beredskapsveger ser FLT viktigheten i at disse forblir statlige for å sikre trafikantene et enhetlig vedlikehold av det lokale vegnettet på linje med stamvegene.

Det er videre viktig at det foreligger statlige føringer på hvordan man lokalt skal opprettholde standarden på vegnettet. FLT mener det er bedre at en del av de planlagte rammeoverføringene blir øremerket drift og vedlikehold. FLT håper dette blir nedfelt i de nye retningslinjene for den nye plan- og bygningsloven.

Når det gjelder organisasjonsstrukturen for administrasjonen av vegnettet lokalt ser FLT det som naturlig at Statens vegvesen fortsetter å ha ansvaret for disse vegene på lik linje med det de har i dag.

Da det skal gjennomføres en reform hvor mange parter og problemstillinger skal gjennomføres ser FLT det som viktig at dette gjøres på en kvalitetsmessig god måte. Det er viktig at en slik reform gjennomføres der Statens vegvesen er en betydelig tilrettelegger og en viktig samhandlingspartner i et arbeid hvor langsiktig tilnærming og planlegging er en grunnpilar.

Med hilsen
Forbundet for Ledelse og Teknikk

Jarle Molde
Forbundsleder /s/



Nina Henriksen