

Kommunal- og regionaldepartementet
Postboks 8112 Dep.
0032 Oslo

Oslo, 30. april 2008

Vår ref.#173793/3

Deres ref. 08/557-1 CH

Høring om Forvaltningsreformen - forslag til nye oppgaver til det folkevalgte regionale nivået

NITO - Norges Ingeniør- og Teknologorganisasjon viser til høringsnotatet av 26. februar 2008.

NITO har i flere tidligere høringssvar generelt vært positive til de mål forvaltningsreformen skal bidra til å realisere. NITO mener det er viktig å sikre nasjonale standarder og helhetlig politikk i landet. Samtidig bør et folkevalgt regionsnivå gis makt og myndighet til å overstyre de uheldige samfunnsøkonomiske konsekvensene man ser av ensidige sektorspesifikke resultatkrav.

Oppgavefordelingen

NITO støtter i hovedsak prinsippene for ansvars- og oppgavefordelingen mellom staten og kommunesektoren. Offentlige beslutninger bør skje så nær dem det angår som mulig. Beslutninger som bare har konsekvenser for et avgrenset geografisk område bør derfor treffes på dette nivå.

Ifølge høringsnotatet vil noen av de negative konsekvensene av forvaltningsreformen være økte kostnader, oppbygging av parallell fagkompetanse samt behov for flere årsverk.

NITO mener bevarelsen av gode, spesialiserte fagmiljø er en viktig forutsetning som må prioriteres når oppgaver overføres til regionene. Gjennomføringen av forvaltningsreformen krever en del nye årsverk deriblant ingeniører, uavhengig av om en forsterket fylkesmodell eller en regionmodell velges. Det er allerede i dag vanskelig å rekruttere ingeniører og NITO stiller derfor spørsmålsteget ved hvordan man skal klare å rekruttere et betydelig antall nye ingeniører.

Regional inndeling

NITO støtter at Stortinget vil fatte det endelige vedtaket om regioninndelingen. Samtidig er det positivt at regjeringen vektlegger regionale og lokale aktørers preferanser når forslaget til regioninndeling legges frem.

Det fremgår av høringsnotatet at samtlige fylkeskommuner og 258 kommuner har fattet foreløpige vedtak til regional inndeling. 11 fylkeskommuner støtter primært en regionmodell. Noen av disse forutsetter dog flere oppgaver enn hva som ble beskrevet i St.meld. nr. 12 (2006-2007). 7 fylkeskommuner ønsker primært en forsterket fylkesmodell, hvorav 2 åpner for en regionmodell gitt flere oppgaver til det regionale nivået. 156 kommuner ønsker en regionmodell, mens 80 kommuner går inn for en forsterket fylkesmodell.

NITO håper regjeringen vil ta vedtakene i fylkeskommunene og kommunene til etterretning. NITO mener dagens fylkeskommuner er for små som regionale utviklingsaktører og støtter derfor en regionsinndeling med større folkevalgte regioner. Regionene må være store nok til å utvikle en helhetlig politikk for hele regionen og kunne utøve styring i henhold til nasjonale målsettinger.

Videre prosess

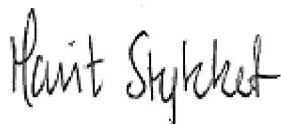
Forvaltningsreformen får personalemessige konsekvenser. Mange arbeidstakere vil få endret sitt arbeidsforhold og kanskje lokalisering av arbeidsplassen. Gjennomføringen av forvaltningsreformen må skje i tett og god dialog med arbeidstakerne og deres organisasjoner.

NITO støtter prinsippet om å inngå en intensjonsavtale med partene i arbeidslivet. NITO forutsetter imidlertid at avtalen ikke bare gjelder arbeidstakernes hovedorganisasjoner, men også inkluderer frittstående organisasjoner. NITO ber derfor om å bli part i denne avtalen. Dette vil vi også fremføre i brev til Fornyings- og administrasjonsdepartementet.

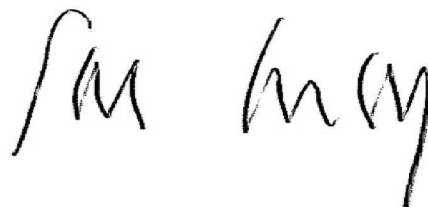
Vedlegg - NITO Statens vegvesens kommentarer til høringsnotatet

Når det gjelder spesielt høringsnotatets kapittel 4, Samferdsel, viser vi til vedlegg fra vår etatsgruppe i Statens vegvesen, som NITO sentralt stiller seg bak.

Med vennlig hilsen



Marit Stykket
President



Sine Emborg Tølsen
Utreder

Vedlegg

Innspill til NITOs høringsuttalelse vedrørende Forvaltningsreformen fra NITOs gruppe i Statens vegvesen

NITOs medlemmer i Statens vegvesen utgjør ca 25 % av de tilsatte i Statens vegvesen. Som tillitsvalgte for en så stor andel ansatte ønsker vi å gi våre kommentarer til departementets høringsnotat av 26. februar på noen punkter tilknyttet samferdsel og Statens vegvesens rolle.

Kap. 4.1 Bakgrunn og forslag til endringer

Kommentarer til kap. 4.1.2. Innst. S. nr 166 (2006-2007)

Vi vil bemerke at utredninger og drøftelser knyttet til organisering av regional vegadministrasjon m.m. som komitéflertallet ber om, herunder eventuell splitting av Statens vegvesen, ikke er gjennomført. Inntil utredning og drøfting som nevnt er gjennomført forventer vi at Statens vegvesen beholdes samlet, med en felles (sams) statlig vegadministrasjon der Statens vegvesens regionvegkontorer med tilhørende distriktskontorer fortsettes å være statlige og underlagt Vegdirektoratet i stamvegsaker, mens de vil være underlagt de folkevalgte regionene i regionvegsaker.

Kap. 4.2 Overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband til regionene

Kommentarer til kap. 4.2.1. Kriterier for klassifisering av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband

Vi er i hovedsak enige i de kriterier som er valgt for omklassifisering av vegnettet, men har noen kommentarer.

Vi ønsker å understreke at det er av stor betydning for muligheten til å gjennomføre reformen til rett tid at kriteriene for klassifisering, og den konkrete klassifiseringen, avklares snarest mulig.

Vi er enige i forslaget om at dersom regionene overtar øvrig riksvegnett, så gjør de det med den standard det har på overtakelsestidspunktet, og da basert på at staten følger opp dette vegnettet i 2008 og 2009 ut fra foreliggende handlingsprogrammer, budsjetter og en normal oppfølging ellers.

Vi har i det siste registret utspill om at de nye regionene ønsker at det skal kompenseres for såkalt "etterslep" innenfor drift og vedlikehold. Det er kjent for de fleste at bevilgningene til dette formålet har vært for små i svært mange år og at deler av vegnettet derfor ikke har den standard som er ønskelig. Dersom politisk nivå ønsker å rette opp i dette må midlene øremerkes dette formålet og ikke overføres fylkene/regionene som del av rammetilskuddet.

Kommentarer til kap. 4.2.2. Enkelte konsekvenser ved overføring av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband til regionene

Prioriterings- og finansieringsansvaret er en viktig del av det samlede ansvaret som regionen overtar fra staten ved overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband. Regionene overtar imidlertid alt ansvar som vegmyndighet etter vegloven, samt ansvar som eier og rettighetshaver til eiendom og de ulike elementene som øvrige riksveger består av m.m.

Ved overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband, vil regionene få et betydelig økt ansvar for at alle trafikantgrupper (næringsliv, kollektivtransport, gange, sykkel, personbil, utrykningskjøretøyer m.m.) tilbys en sikker, effektiv og forutsigbar vegtransport. Regionene får i tillegg økt ansvar for å bidra til at nasjonale mål blir nådd innenfor bl.a. trafiksikkerhet og klima.

Vi vil i forhold til dette gi uttrykk for stor bekymring knyttet til at beslutningen om overføring av ansvar for øvrig riksveg vil gi svært stor variasjon i vegstandard som resultat. Dette vil kunne medføre store problemer for brukerne, ikke minst næringslivet som er avhengig av et godt vegnett i hele landet. På sikt vil ulik og kanskje dårligere standard på vegene også kunne få store negative konsekvenser for næringslivet og beboerne i distriktene.

En overføring av ansvar for øvrig riksveg til regionene vil gi et økt behov for statlige føringer for å ivareta trafikksikkerhet og en mest mulig enhetlig vegstandard. Det vil også utløse et stort behov for et apparat som kan samordne oppgaveløsning på tvers av regiongrenser og forvaltningsnivåer for enkelte veg- og vegtrafikkoppgaver. Slik koordinering er i dag ivaretatt av Statens vegvesen og etter vårt syn bør det fortsatt være slik.

I høringsnotatet er det forutsatt at behovet for og omfanget av statlige føringer for det regionale vegnettet, må utredes og vurderes nærmere. En slik utredning og vurdering med nødvendig oppfølging, er arbeidskrevende og det vil kunne være behov for midlertidige bestemmelser fra og med 1.1.2010.

Kommentarer til kap. 4.2.3. Økonomiske og administrative konsekvenser av overføring av øvrig riksvegnett

I kapittelet omtales økonomiske og administrative konsekvenser av overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett. Det fokuseres særlig på konsekvenser for statsbudsjettet og kostnader knyttet til selve overføringen.

Slik vi ser det vil overføring av ansvaret for øvrige riksvegnett fra staten til regionene i tillegg kunne føre til økte administrasjonskostnader og økte entreprisekostnader, jf. omtalen i høringsnotatet kap. 4.3.3. Ved å beholde Statens vegvesen samlet, vil disse mer varige konsekvensene kunne bli relativt små. Dersom man deler opp Statens vegvesen og/eller etablerer parallelle vegadministrasjoner for oppfølging av regionale veger, kan kostnadsøkningen bli betydelig samtidig som virkningene av knapphet på kompetanse øker.

Vi vil også gjøre oppmerksom på at den planlagte omklassifiseringen av vegnettet som følger av overføringen av ansvaret for øvrig riksveg vil medføre betydelige kostnader. Vi forutsetter at det legges opp til et felles vegnummersystem for regional veg. Dette vil medføre betydelig kostnader i forbindelse med omskilting av det regionale vegnettet som da blir på ca 45000 kilometer. Som eksempel kan nevnes vegenes nummereringsskilt som står hver 500 meter langs det offentlige vegnettet. I tillegg til disse vil et stort antall vegvisningsskilt måtte byttes ut når ny nummerering er klar. Videre må kart og andre vegbeskrivelser (verden over) justeres i tråd med dette. Vi ser med stor bekymring på de store kostnadene en slik omskilting vil medføre og mener nok at det er en svært dårlig utnyttelse av ressurser i en tid med stort fokus på manglende standard og forfall på vegnettet.

Kap. 4.3. Overføring av oppgaver fra Statens vegvesen til regionene

Kommentarer til kap. 4.3.1. Oppgaveoverføring

Ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjer forutsettes overført fra staten til regionene uavhengig av framtidig regionstørrelse. Det innbefatter ansvar for oppgaver knyttet til å være både vegmyndighet og eier og rettighetshaver. I vegmyndighetsoppgavene inngår ansvar for å utarbeide strategi-/langtidsplan, handlingsprogram, budsjett, planlegging, utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning for det samlede regionale vegnettet, hvor øvrige riksveger og riksvegferjesamband vil inngå.

Som den korte beskrivelsen viser er vegmyndighetsoppgavene er mange og komplekse. Vi er derfor bekymret for den ulikhet som vil oppstå når dette skal ivaretas av inntil 19 forskjellige fylker/regioner og tillater oss å være noe tvilende om man har vært innforstått med denne kompleksiteten når man har gått inn for overføring av prioriterings- og finansieringsansvaret for øvrig riksveg til de nye regionene.

I tillegg til overføring av ansvar for oppgaver knyttet til øvrig riksvegnett, foreslås det i høringsnotatet overføring av ansvar for ytterligere oppgaver fra Statens vegvesen til regionene. Omfanget av oppgaveoverføringen som foreslås er avhengig av hvilken modell som velges for regioninndeling.

Skillet som gjøres mellom ansvar for oppgaven på den ene side og ansvar for å utføre oppgavene på den annen side er nødvendig fordi det vil kunne gjelde ulike regler for oppgaveoverføring og eventuell overføring av ansvar for å utføre oppgaven.

Skillet er også godt innarbeidet i vegsektoren allerede, ved at fylkeskommunene har ansvaret for oppgaver tilknyttet fylkesveg og staten ansvaret for oppgaver tilknyttet riksveg. Statens vegvesen har gjennom mange år har hatt ansvar for en felles statlig vegadministrasjon underlagt staten i riksvegsaker og fylkeskommunen i fylkesvegsaker. Det er en ordning som, slik vi ser det, har fungert godt både for trafikantene, fylkeskommunene og staten.

Oppgaveoverføring ved regionmodell

Flertallet i Kommunal- og forvaltningskomiteen har som nevnt forutsatt at organisering av regional vegadministrasjon skal utredes, herunder ulike modeller for en hensiktsmessig organisering av Statens vegvesen, jf. Innst. S. nr 166 (2006 – 2007) s.14. I og med at utredninger og drøftinger som komitéflertallet ber om ikke er gjennomført, vil synspunkter på "oppgaveoverføring ved regionmodell" måtte bli foreløpige og av generell art i påvente av resultatene fra utredningene.

I notatet diskuteres oppgaveoverføring dels knyttet til funksjoner (eksempelvis vegtrafikksentralene) og dels knyttet til fagområder (eksempelvis bru- og ferjeteknisk fagområde). Dette synes å være en fornuftig tilnærming. Det foreslås også at en del fagmiljøer holdes samlet og underlegges Vegdirektoratet til bruk for Statens vegvesen og de folkevalgte regionene. Det er lagt vekt på at staten må ha tilstrekkelig kompetanse igjen for å ivareta sektoroppgaver, være vegmyndighet for stamveg m.m. Dette synes å være et greit utgangspunkt for utredningen som komiteens flertall har forutsatt. Imidlertid bør trafikantenes behov for en sikker, effektiv og forutsigbar bærekraftig vegtransport, på tvers av vegklasser og regiongrenser, vektlegges sterkere i utredningen enn det synes å være gjort fram til nå. Konsekvensen for kompetanse bør også vektlegges sterkt.

Det er i dag stor mangel på ingeniører og sivilingeniører, som utgjør kjernekompetansen i Statens vegvesen. Alderssammensetningen i etaten er slik at vi som resultat av naturlig avgang må rekruttere inn ca 1000 nye ingeniører/sivilingeniører i løpet av de nærmeste årene. Dette er en stor utfordring i dagens stramme arbeidsmarked. En splitting av etatens fagmiljøer mellom stat og region vil medføre et økt behov for denne type kompetanse i størrelsesorden 1500 personer. Vi kan ikke se at det er mulig å rekruttere inn 2500 nye ingeniører/sivilingeniører til etaten/offentlig sektor slik forholdene er i dag og vil være i årene fremover.

Oppgaveoverføring ved forsterket fylkesmodell

I andre avsnitt på side 55 i høringsnotatet foreslås:

"Dersom det blir en forsterket fylkesmodell holdes Statens vegvesen samlet, jf. begrunnelsen nedenfor, men enkelte oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport overføres. Dette gjelder for eksempel enkelte oppgaver innenfor generell planlegging etter plan- og bygningsloven. Bl.a. vil det være behov for planleggere som kan integrere generell planlegging i regionplanleggingen. Det kan også være aktuelt å overføre enkelte oppgaver knyttet til konkret planlegging og drift av kollektivtransport."

Det er imidlertid nødvendig at staten har nødvendig kompetanse og kapasitet for å kunne styre planprosesser og utredningsoppgaver, samt vurdere den faglige kvaliteten på planforslag og utredninger. Dette angår en rekke fagtema innenfor det tverrfaglige planleggingsområdet."

Ut fra forslaget i høringsnotatet vil det også bli vurdert om en eventuell oppgaveoverføring kan gi personalmessige konsekvenser for Statens vegvesen.

Forslaget om at Statens vegvesen holdes samlet:

Vi slutter oss til forslaget om at Statens vegvesen holdes samlet ved forsterket fylkesmodell, og er enige i begrunnelsen for forslaget.

Forslaget om å holde Statens vegvesen samlet innebærer at etatens kompetanse og nasjonale systemer, registre og ulike verktøyer fortsatt kan utnyttes effektivt på tvers av fylkesgrenser og forvaltningsnivåer og at stordriftsfordeler som er opparbeidet ved dagens vegadministrasjon kan tas vare på, til nytte både for fylkeskommunene og staten. Videre vil det innebære at et sterkt nasjonalt kompetansemiljø innen samferdsel holdes samlet. Trafikantene og samfunnet for øvrig vil fortsatt ha en samlet fagetat som kan bidra til at veg og vegtrafikk og innsatsen i trafiksikkerhetsarbeidet i større grad kan ses i sammenheng over fylkesgrenser og forvaltningsnivåer, enn om Statens vegvesen ble splittet. Dette betyr også at brukerne av vegtransportsystemet har et sted å henvende seg (Statens vegvesen) om forhold på den del av offentlig vegnett som står for størstedelen av trafikkarbeidet.

Ansvar for oppgaver etter plan- og bygningsloven – herunder ansvar for generell vegplanlegging og kollektivtransport på regionalt og kommunalt nivå:

Gitt et samlet Statens vegvesen er det i høringsnotatet foreslått at ansvaret for enkelte oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunen, eksempelvis enkelte oppgaver innenfor generell planlegging etter plan- og bygningsloven. I forslaget pekes det på at fylkeskommunene har behov for planleggere som kan integrere generell planlegging i regionplanleggingen. Det foreslås også å overføre enkelte oppgaver knyttet til konkret planlegging og drift av kollektivtransport.

I 1985 ble plan- og bygningsloven vedtatt og veglovens § 12 om vegplanlegging opphevet. Myndighet og ansvar for oppgaver knyttet til generell vegplanlegging (vegutredning og hovedplan) og detaljplan etter vegloven, ble da overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene og kommunene som del av plan- og bygningsloven.

Ansvaret for de oppgavene som i KRDs høringsnotat foreslås overført innenfor generell vegplanlegging, kollektivtransport og "enkelte oppgaver innenfor generell planlegging etter plan- og bygningsloven", er altså allerede overført eller tillagt fylkeskommunene/ kommunene. Loven pålegger også offentlige etater som Statens vegvesen å ha tilstrekkelig kompetanse til å bistå fylkeskommunene i deres arbeid etter behov. Forslaget til ny plan og bygningslov (Ot.prp. nr 32 (2007-08)) viderefører i hovedsak denne fordelingen av ansvaret for oppgaver mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen/kommunen.

Statens vegvesen har (innenfor oppgaveområdene generell vegplanlegging og kollektivtransport) tatt utgangspunkt i forannevnte bestemmelser og tilpasset sin vegadministrasjon (organisering, kompetanse og kapasitet) for å kunne ivareta de plikter og oppgaver som etaten som statsorgan har etter plan- og bygningsloven. Forslaget til ny Plan og bygningslov redusere ikke Statens vegvesens plikter og oppgaver for å følge opp statlig, fylkeskommunal eller kommunal planleggingsvirksomhet. Forslaget synes å gi regionalt folkevalgt nivå mer myndighet og ansvar for noen nye oppgaver, men det er ikke myndighet og oppgaver som blir overført fra Statens vegvesen.

I KRDs høringsnotat foreslås det også overført oppgaver knyttet til konkret planlegging og drift av kollektivtransport. Statens vegvesen har ikke oppgaver knyttet til drift av kollektivtransport.

Høringsnotat har i seg forslag om å tilføre folk fra Statens vegvesen for å løse oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport som fylkeskommunen har ansvar for. Ut fra det som er sagt ovenfor om Statens vegvesens oppgaver, kan vi ikke se at det ligger an til å overføre ansvar for oppgaver innen generell vegplanlegging og kollektivtransport fra staten til fylkeskommunene, som kan medføre at arbeidstakere har rett og plikt til å følge oppgaven. Omfanget av oppgaver etter plan- og bygningsloven er i dag så stort at Statens vegvesen, i betydelig grad, må leie inn konsulenter for å få løst oppgavene. Dette, sammen med tidligere beskrevet avgang og behov for nyrekruttering, gjør det tvilsomt om det vil være grunnlag for å overføre personell fra Statens vegvesen til regionene. Generelt gjelder at dersom oppgaven til en tjenestemann bortfaller, vil spørsmål om omdisponering være

aktuelt. I så tilfeller må spørsmålet behandles etter gjeldende lov- og avtaleverk og i lys av disse synes det ikke å være grunnlag for overføring av personell.

Det bør også bemerkes at disse fagmiljøene er svært små og består av personer som utfører mange ulike oppgaver, samt er spesialister som brukes på tvers av de 5 vegregionene og Vegdirektoratet. Det vil ikke være praktisk mulig å dele opp disse små og sammensatte fagmiljøene slik at 19 fylkeskommuner og Statens vegvesen skal få dekket sitt behov. Vi vil derfor uansett overføring av ansvar for oppgaver innenfor disse fagområdene, tilrå at kompetansen beholdes samlet i Statens vegvesen. Etter vår vurdering vil dette være den beste løsningen for kommunene, fylkeskommunene, staten og trafikantene.

Ved forsterket fylkesmodell med mange og små regioner (tilnærmet det antall fylkeskommuner som vi har i dag) blir det også innenfor områdene generell vegplanlegging og kollektivtransport et betydelig behov for samordning over fylkesgrensene. Etter vårt syn er det både hensiktsmessig og mest effektivt at Statens vegvesen har ansvar for denne samordningen på samme måte som ansvaret for en viss likhet i standard, trafiksikkerhet osv.

Kommentarer til kap. 4.3.2. Trafikant og kjøretøyområdet – tilhørighet framover

I høringsnotatet er det foreslått å beholde trafikant- og kjøretøyområdet statlig og samlet under Statens vegvesen. Ut fra oppgavenes natur er dette det eneste riktige og vi håper derfor dette blir resultatet. Vi støtter forslaget om lokal innflytelse i spørsmål knyttet til lokalisering av trafikkstasjoner, men minner om at beslutninger bør tas ut fra brukernes behov. I spørsmål om åpningstid ser vi derimot ikke like naturlig med lokal innflytelse. Åpningstider må ses i sammenheng med tjenestetilbud og etterspørsel. Den bør også være forutsigbar, både for brukerne og de ansatte, og dermed mest mulig lik over hele landet.

Kommentarer til kap. 4.3.3. Økonomiske og administrative konsekvenser av oppgaveoverføringen fra Statens vegvesen til regionene Regionmodellen

Et samlet Statens vegvesen vil kunne være en av de ulike modellene for organisering av vegadministrasjonen som bør utredes, gitt at regionmodellen velges. Konsekvenser for regionalt vegnett og trafikken på det, bør i tillegg inngå i framtidige vurderinger og utredninger. Likeledes må behovet for økt kompetanse og muligheten for å rekruttere denne i et marked der det allerede er knapphet på veg- og vegtrafikkfaglig kompetanse utredes nærmere.

Et annet viktig område som krever nærmere utredning er økte kostnader som følge av at stordriftsfordeler bortfaller. Mindre og svakere byggherremiljøer vil kunne medføre svekket kompetanse på kontrakts/entrepriseinngåelse, noe som igjen kan gi økte priser. En økning i entreprisekostnader på 5 – 10 % vil medføre en kostnadsøkning på mellom 750 – 1500 millioner. En slik kostnadsøkning vil ikke være i tråd med konklusjonen om at reformen ikke skal kreere høyere kostnader.

Kommentarer til kap. 4.3.4. Åpen og inkluderende prosess – framdrift

Vi er ikke uenige i framstillingen i høringsnotatet, men vil gjøre oppmerksom på at det ikke vil være tilstrekkelig tid til å få vedtatt og implementert alle styrings- og organisatoriske endringer som er nødvendige fram til 1.1.2010, dersom regionmodellen velges. Uansett valg av inndelingsmodell bør man derfor beholde Statens vegvesen samlet inntil videre. Dersom ansvaret for øvrig riksveg overføres til regionene i 2010 som forutsatt, kan det være mange fordeler ved at Statens vegvesen holdes samlet for å bistå de nye regionene.

Kommentarer til kap. 4.3.5. Interimsorganisasjon

Behovet for interimsorganisasjon vil avhenge av valg av modell. Vi vil understreke behovet for en interimsorganisasjon som har myndighet til å binde de fremtidige regionene i forbindelse med avtaleinngåelser, løpende avtaler osv, og ikke minst i forhold til de ansattes vilkår. Dersom man velger en modell som får personellmessige konsekvenser er det svært viktig å ha en interimsorganisasjon på

plass umiddelbart for å sikre ansattes retter. Det gjelder selvsagt de som i dag er ansatt i Statens vegvesen, men like mye de øvrige som skal være en del av de nye regionene. Det vil være mye som skal på plass, f eks skal det avtales vilkår for den enkelte ved overgang til annet tariffområde, det må lages innplasseringsplaner der alle tilsatte ses i sammenheng, det må være systemer på plass som ivaretar lønnsutbetalinger, pensjon og andre personalrelaterte spørsmål, økonomi, regnskap for å nevne noe.

Avslutningsvis

Det fremkommer av reformens intensjon at målet er å skape levedyktige lokalsamfunn rundt i hele landet. Dette er en god og viktig tanke. Det er derfor viktig at man tar de valgene som kan styrke lokalsamfunnene. Få ting er viktigere for et lokalsamfunn med sine innbyggere og næringsliv enn infrastruktur og spesielt veg. Vi håper derfor at man ved behandling av reformen tar høyde for dette og ikke velger løsninger som vil svekke dagens infrastruktur på vegsiden. Det er av helt avgjørende betydning at landets innbyggere tilbys et forutsigbart, fremkommelig og trygt vegnett og ferdes på. Skal man klare det må man beholde den relativt begrensede veg- og vegtrafikkkompetansen vi har samlet. Videre må man sørge for at ressursene til vegformål blir brukt mest mulig effektivt slik at man får mest mulig igjen for midlene. For oss og andre innbyggere i landet er dette viktigere enn hvem og hvor beslutningene tas, og ikke minst viktigere enn hvor de som utfører jobben er tilsatt. Vi håper resultatet vil gjenspeile dette ved at man beholder Statens vegvesens kompetanse samlet også i fremtiden og forhindrer at satsingen på utbygging, drift og vedlikehold av veg blir mindre i fremtiden. Når vi ser tilstanden på fylkesvegnettet i dag er vi bekymret for skjebnen til det øvrige riksvegnettet dersom en overføring skjer slik som forutsatt. Riksvegnettet er bygd opp over lang tid og utgjør enorme verdier som vi i dag så vidt klarer å holde i stand. Det vil være umulig for landet å bygge opp dette igjen dersom det skulle vise seg at forfallet forverres.

Med vennlig hilsen

Siw Tyldum
Leder NITO Statens vegvesen