

Kommunal- og regionaldepartementet
postmottak@krd.dep.no

Oslo, 29. april 2008

Forvaltningsreformen – Høring om forslag til nye oppgaver til det regional folkevalgte nivået – Oppgaver på Samferdselsdepartementets område

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev fra Kommunal- og regionaldepartementet datert 26.2.2008 vedrørende forslag til nye oppgaver til det regionale folkevalgte nivået.


NLF er ikke opptatt av antall forvaltningsnivåer, men vi er opptatt av at forvaltningen av riksvegene (herunder riksvegferjene) er organisert på en mest mulig hensiktsmessig måte, slik at vi får god fremkommelighet og mest mulig miljøvennlige og trafikksikre veger døgnet rundt året rundt. Vi mener at organiseringen av vegsektoren har direkte følger for hvor effektivt og sikkert man kan drive godstransport på veg. Det er vårt utgangspunkt for synspunktene på forvaltningsreformen. Vedlagt følger kopi av brevet som vi sendte til Kommunal- og forvaltningskomiteen i forbindelse med behandlingen av stortingsmelding nr 12 (2006-2007), og viser til argumentasjonen der. Nedenfor følger en oppsummering av NLFs hovedsynspunkter på det fremlagte forslaget.

Høringsnotatet er mer moderat i sine forslag enn det stortingsmeldingen innimellom var, men vi er fortsatt negativt innstilt til hovedgrepet som innebærer å overføre prioriterings- og finansieringsansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjer fra stat til regioner/fylker. Vi kan ikke lese noe ut av høringsnotatet som gir grunn til å tro at vegstandarden eller driften av ferjene blir bedre av dette organisatoriske grepet. Vi frykter det motsatte og høringsnotatet er klar på at man ikke har "full oversikt over alle konsekvensene". I tillegg sies det klart at "regionene må gjennom reformen påta seg et stort ansvar". Det at staten signaliserer at det skal stilles krav til og gis føringer for regionenes/fylkenes vegforvaltning er positivt, men vi er ikke helt beroliget, fordi gjennomføringen vil avhenge av penger og prioriteringer. Midlene skal som kjent overføres via rammetilskuddet. Har staten planer om å bruke sanksjoner dersom fylkene/regionene ikke gjør jobben sin?

NLF er fornøyd med at Regjeringen ikke foreslår å overføre oppgaver innen trafikant- og kjøretøyområdet. På dette området er det helt påkrevd med en organisering som gir mest mulig likebehandling.

Med hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Olav Slaatsveen
Adm. direktør



Terje Grytbakk

Fagsjef veg og samferdsel

Vedlegg: NLFs brev til Kommunal- og forvaltningskomiteen datert 6.2.2007.



Stortinget
Kommunal- og forvaltningskomiteen

0026 Oslo

Oslo, 6. februar 2007

St. meld nr. 12 (2006-2007) – Regionale fortrinn – regional framtid

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til den pågående behandlingen av stortingsmelding nr 12 om regionalisering som pågår i Kommunal- og forvaltningskomiteen.

NLF er en landsomfattende nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for transportbedrifter som driver godstransport på veg og er – naturlig nok – opptatt av organisering av vegsektoren. Våre 3000 medlemsbedrifter som disponerer ca 10 000 tunge kjøretøyer, er storforbrukere av vegnettet og av de tjenestene som Statens vegvesen utfører på kjøretøy- og trafikantområdet.

Statens vegvesen har i dag ansvaret for utbygging (planlegging og bygging), drift og vedlikehold av riksvegene, inkludert tilsynsoppgaver. I tillegg har de omfattende oppgaver innen forvaltning og beredskap. NLF ønsker å få frem at organiseringen av vegsektoren har direkte følger for hvor effektivt og sikkert man kan drive godstransport på veg. NLF er primært ikke opptatt av antall forvaltningsnivåer, men vi er opptatt av at vegsektoren er organisert på en mest mulig hensiktsmessig måte ut fra politiske målsettinger om god fremkommelighet og bedre miljø og trafikksikkerhet. Forslagene om å overføre oppgaver fra Statens vegvesen til folkevalgte, regionale organer støtter vi ikke, fordi dette vil svekke kompetansen og pulverisere ansvaret i vegsektoren.

NLF ønsker primært en todeling av vegnettet (riksveger og kommunale veger) der staten fortsatt har ansvaret for riksvegene, inkludert de av dagens fylkesveger som i en slik modell ikke blir klassifisert som kommunale veger. Bakgrunnen for dette er at vi over tiår har sett at standarden på fylkesvegnettet – som fylkene har ansvaret for – ikke er bra nok. (Lite nybygging, dårlig vedlikehold, manglende fast dekke mv.) Om dette skyldes fylkenes manglende økonomiske evne og/eller politisk vilje til å prioritere midler til fylkesvegene burde være interessant i en diskusjon om fremtidig organisering av vegsektoren. Vi kan få lignende tilstander selv om forvaltningsnivået kalles ”region”.

Fylkesvegene er viktige for godstransporten med lastebil. Svært få av godstransportene har start og levering ved en riksveg. For lastebilnæringen er det avgjørende hvordan hele vegnettet utvikles og hvordan det sees i sammenheng med f.eks utvikling av stamvegene. Sett fra vår side er det spesielt viktig å planlegge for helhetlige vegløsninger som ikke innebærer flaskehalser i form av strekninger med for lavt tillatt akseltrykk, for lave underganger osv. Slike flaskehalser ødelegger for å kunne utvikle de mest rasjonelle og sikre transportopplegg. Det er spesielt viktig at flaskehalser og standardbrudd ikke oppstår som følge av tilfeldige

regiongrenser. Dette er også en utfordring for Statens vegvesen, da tilfeldige regiongrenser f.eks kan gi standardbrudd på vinterdriften.

Vi merker oss at regionene i tilfelle en ansvarsoverføring skal finansiere utbygging, drift og vedlikehold av regionvegnettet via rammetilskuddet (ikke øremerking), noe som åpner for et virvar av prioriteringsdiskusjoner på regionalt nivå. Regjeringen er tydeligvis klar over problemstillingen, da det åpnes for å utrede om det bør lages statlige føringer for å sikre en enhetlig standard og utvikling av regionvegnettet, spesielt vil dette være aktuelt i forhold til det som i dag kalles "øvrige riksveger". Argumentet om helhetlig prioriteringer og samordning innenfor regionens ansvarsområde er ingen garanti for at de "riktige" beslutninger fattes. Det vi frykter mest er avgjørelser på bakgrunn av regionalpolitiske dragkamper i stedet for faglige anbefalinger knyttet til fremkommelighet, miljø og trafikksikkerhet.

NLF mener at en todeling av vegnettet – der riksvegene er et statlig ansvar – er best for å oppnå effektiv og enhetlig utbygging, vedlikehold og drift av vegnettet. NLF mener også at staten bør ha ansvaret for forvaltningsoppgaver knyttet til kontroll av kjøretøyer og trafikanter. Det er etter vår mening vanskelig nok å få til tilstrekkelig kvalitet og likhet i forvaltningen av disse kontrolloppgavene selv med dagens organisering, der alt er samlet på statlig nivå. Det eneste ansvarsområdet NLF foreslår å ta ut av Statens vegvesen, er tilsynsoppgavene knyttet til utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet. Det bør i stedet etableres et statlig vegtilsyn.

NLF mener at det er en stor fare for kompetanseforvitring (i beste fall kompetansespredning) med en desentralisering av vegsektoren slik Regjeringen antyder, tilsvarende det vi har sett tendenser til i etterkant av omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003. Dette var også en slags desentralisert omorganisering med andre hensikter enn å opprettholde tunge fagmiljøer i et sentralt direktorat. En ytterligere oppsplitting av spisskompetansen innen Statens vegvesen ved at mange folkevalgte regioner skal bygge opp egne spisskompetansemiljøer, vil vi derfor advare kraftig mot. Dette er lite rasjonelt og kostbart (stordriftsfordeler forsvinner), og man bør vurdere om det er nok fagfolk til å bemanne slike miljøer rundt omkring i landet. Og vil de regionale fagmiljøene være attraktive nok til å rekruttere og beholde de dyktigste? Konsulentselskapene vil sannsynligvis stå i kø for å sikre seg de beste fagfolkene.

Et betydelig antall av NLFs medlemsbedrifter har gjennom årtier vært leverandører av ulike transporttjenester til Statens vegvesen, tidligere direkte, men nå mer som underleverandører til entreprenørene som driver på funksjonskontrakter med Statens vegvesen som oppdragsgiver. De store kontraktene krever en tettere og mer detaljert oppfølging enn tidligere. I forbindelse med utsettingen av de store funksjonskontraktene, har vi stilt spørsmål ved om Statens vegvesen besitter den nødvendige innkjøpskompetansen. Tilbyderne er nå blitt et fåtall store entreprenører, istedenfor som tidligere, en stor gruppe en- eller fåmannsbedrifter som konkurrerte om små og oversiktlige kontakter. For å møte denne nye virkeligheten på en profesjonell, effektivt og rettferdig måte, har Statens vegvesen bygd opp innkjøpskompetanse. Også av denne grunn vil vi advare mot oppdeling av vegvesenets kompetansemiljøer.

NLF synes ikke stortingsmeldingen drøfter fremtidig organisering av vegsektoren ut fra vegbrukernes behov særlig godt. Trafikantenes behov, og ikke minst de profesjonelle trafikanters behov, må etter vår mening stå sentralt når fremtidig organisering skal besluttes. Etter vår mening ivaretas vegbrukernes behov best ved at ansvaret og kompetansen ligger hos Statens vegvesen og ikke overføres til de nye folkevalgte regionene.

NLF vil minne om det Regjeringen selv tydelig påpeker, nemlig at en overføring av oppgaver fra Statens vegvesen til et regionalt organ vil ha betydelige økonomiske og administrative konsekvenser. Det bør gjøres en enkel nyttekostnadsanalyse av en reorganisering for å se om nytten oppveier kostnadene. Selv ser vi klart faren for et det vil gå mer penger enn i dag til å drifte vegbyråkratiet, samtidig som det kan bli mindre fokus på faglig funderte og helhetlige løsninger for landet som helhet.

NLF ønsker å avslutte med følgende sitat fra stortingsmeldingen (side 44, 2. spalte):

"Gjennom overføring av øvrige riksveger kan Nasjonal Transportplan som styringsdokument i transportpolitikken bli noe svekket. I så fall reduseres mulighetene for å utvikle en transportpolitikk der hensynet til transportbrukerne i hele landet ses i sammenheng. Dette gjelder ikke minst i forhold til næringstransport."

Dette er ikke ord som er egnet til å redusere bekymringene som NLF har til forslaget om regionalisering av vegsektoren (minus stamvegene). Ingen av Regjeringens modeller skissert i kapittel 8 anbefales.

Med hilsen
Norges Lastebileier-Forbund


Gunnar Apeland
Adm direktør


Terje Grytbakk
Fagsjef veg og samferdsel