SAMFERDSELSPOLITISK UTTALELSE

Forbundet for Ledelse og Teknikk arbeider for at alle skal få dekket sitt behov for transport effektivt og sikkert, og med minst mulig skade på klimaet og mennesker.

Utbyggingen av det norske veinettet har ikke i stor nok grad sikret en effektiv og trygg veitransport. Vedlikeholdsetterslepet på veinettet er stort, fordi skiftende regjeringer har satset for lite på å fjerne forfallet. Vedlikeholdsetterslepet på veiene er på om lag 100 milliarder kroner, fordelt med rundt 70 milliarder på fylkesvei, og 30 milliarder på riksvei. I tillegg kommer et etterslep på rassikring på 71 milliarder kroner for riks- og fylkesvei, for å få sikret kjente skredpunkter med høy og middels skredfaktor. Forbundet for Ledelse og Teknikk vil ha en opptrappingsplan for fjerning av etterslepet. Ved Forvaltningsreformen i 2010 fikk ikke fylkene midler nok til å dekke forvaltningen av fylkesveiene. Derfor kreves det et krafttak for fylkesveiene. Særlig for å rassikre og fjerne etterslepet.

Gode og effektive veier er lønnsomt for samfunnet. I en oppgradering av vei-nettet, bør næringsveiene prioriteres særskilt. Mye av industrien, hvor FLT har medlemmer, holder til på steder hvor de er avhengig av en fylkesvei før de kommer til andre transportårer. Det at vi har dårligere veinett enn de vi konkurrerer med, gjør at Norge mister konkurranseevne. Andre land får lettere varer og mennesker fra A til B med lavere kostnader. På veikvalitet er Norge rangert som 46 beste i verden, et godt stykke bak de beste. Derfor er det behov for særskilte midler til opprusting av næringsveiene, uavhengig av veinettet. Å satse på næringsveien betyr også en omklassifisering av veinettet.

Forbundet for Ledelse og Teknikk vil ha effektiv utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre veier og nye gode beslutninger om vei-eierskapet. Vei-eierskapet i Norge har de siste årene blitt fragmentert. Ulike reformer har gitt flere vei-eiere, uten at det er dokumentert at dette fører til bedre tjenester for innbyggerne. Tvert imot antyder undersøkelser det motsatte. Oppdelingen har også splittet opp kompetente fagmiljøer.

Dagens regjering skrev i Hurdalsplattformen, Sitat; «Utrede hvordan utbygging, drift og vedlikehold av veier skal organiseres. Med bakgrunn i at stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging.» Dette støtter Forbundet for Ledelse og Teknikk. Forbundet mener at Nye Veier må evalueres, eventuelle gode erfaringer må tas med inn i Statens vegvesen og fylkeskommunene. Det må gjennomgås hvilken virkning etablering av Nye veier har fått - ble det billigere og raskere, og bør vi samle felles veikompetanse under en felles styring uavhengig av vegeierskapet.

Finansieringsordningene må gjennomgås. Det må utredes hvordan forutsigbarheten til Statens vegvesen blir bedre, og bedre enn i dagens NTP, der porteføljestyring er frontet. Finansiering til fylkene kommer på annet tidspunkt enn til Statens vegvesen, dette utfordrer god samhandling. I tillegg har Nye Veier annen finansieringsform enn de forannevnte. Utredningen må få frem bedre modeller for felles forutsigbarhet.

Ved bortfall av Sams vegadministrasjon i 2020 har det vært en overgangsordning som gir mulighet til å beholde fagmiljø innen blant annet IKT, grunnboring og laboratorium. En slik ordning må utredes videre for å nyttiggjøre kompetanse på tvers av fylker og staten. Det er for mye som ikke har gått bra i prosessen med oppløsing av Sams vegadministrasjon. Det er for eksempel grunn til å tro at veikvaliteten har vært skadelidende. Utredningen bør ta for seg dette: En direkte konsekvens av å fragmentere veibygging - drift og vedlikehold, er at data også blir fragmentert, ulike rutiner og

arbeidsprosesser gir ulik datakvalitet, og liten mulighet for en enhetlig oppfølging og rapportering av veikvalitet. Flere vei-eiere har sannsynligvis gitt færre kontroller. Statensvegvesen har allerede i dag et godt etablert fagmiljø på laboratoriesiden, som sørger for å holde et øye med kvaliteten. De burde kunne bistå alle veieiere som har behov for disse tjenestene. Utredningen må også ta for seg hvordan veikompetansen skal bli ivaretatt og forbedret. Her nevner FLT lærlingeordning, yrkesfag og fagskoleutdanning som senere kan knyttes til høyere utdanning.

FLT er opptatt av seriøsitet i anleggssektoren og i transportsektoren. Statens vegvesen opprettet egen Krimenhet i 2016. Krimenheten undersøker på riksvei og Statens vegvesens oppgaver, men ikke på fylkesvei eller prosjekter som Nye Veier AS driver. Det er nødvendig å finne en felles løsning for å sikre gode og like reaksjonsformer. Som kjent har ikke «kriminaliteten» noen grenser, hverken organisatorisk eller geografisk. Satsning på bekjempelse mot transportkriminalitet må styrkes, og det må blir tydeligere sanksjonsmidler på tvers av offentlige etater som gjennomfører tilsyn og avslører juks.