

Transport- og kommunikasjonskomiteen: Høringsinnspill fra NTL til budsjettforslaget for 2022

### **Driftskutt - ABE**

Regjeringens forslag om videreføring av flate kutt går utover kvaliteten på tjenestene. Kuttet representerer en manglende politisk vilje til å vurdere situasjonen i den enkelte virksomhet. Denne sparepolitikken svekker det offentlige og fører til dårligere tjenester og en svekket velferd, trygghet og rettssikkerhet for innbyggerne. NTL ber derfor komiteens medlemmer om å samles om et forslag til Stortinget hvor kuttet fjernes til fordel for en reell økning i tråd med den generelle lønns- og prisveksten.

### **Statens Vegvesen**

Personellsituasjonen i Statens vegvesen er kritisk. I tillegg til oppgaveoverføringen i Solbergregjeringens regionreform hvor svært mange ansatte ble trukket ut av Statens Vegvesen, opplever SVV kompetanseflukt med en turnover på over 10 prosent. Bevilgningene til Nye Veier AS og ulike OPS-prosjekter har bidratt til å splitte opp et svært godt fagmiljø. Kravet om å redusere til maksimalt 4500 årsverk har gitt dårligere og mer kostbare løsninger. Stadig flere innleide konsulenter erstatter oppgaver som tidligere ble utført av egne tilsatte. I 2019 brukte SVV 4 mrd på lønn og 3,7 mrd på innleie av konsulenter. Dette har bedret seg noe, men det er en dårlig måte å styre en statlig virksomhet på. Kompetansen bør bygges i egen etat.

NTL er bekymret for at Statens Vegvesen ikke gis mulighet til å løse samfunnsoppdraget sitt. Det er forventninger om at etaten skal utvikle og overvåke hele vegsektoren og jobbe for en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Samtidig skal etaten sørge for kontroller og førerprøver, benytte effektiv teknologi og medvirke til klimamålene. Budsjettet legger opp til en bemanning som utfordrer alle disse oppgavene. I tillegg er forslagene til ras- og skredsikring underfinansiert sett opp mot tidligere år.

### **Nye Veier A/S**

NTL har bedt om en samfunnsøkonomisk evaluering av Nye Veier A/S. NTL håper komiteen vil be om det samme.

NTL ønsker også at komiteen ber om at oppsplittingen av ansvaret for utbygging, drift og vedlikehold fordelt på mange ulike veieiere må opphøre. Det har etter NTLs mening allerede kostet for mye.

Der hvor SVV tidligere hadde et samlet og helhetlig ansvar er nå ansvaret pulverisert mellom 11 selvstendige fylkes-vegvesen, SVV, Nye Veier A/S og OPS prosjektene, hvor alle gjør det på sitt vis.

NTL ber om at følgende prosjekter tas ut av bevilgningen til Nye Veier AS og tildeles Statens Vegvesen:

#### Rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland

Dette er en svært skredutsatt strekning. I tillegg er det hver sommer fremkommelighetsproblemer på denne strekningen på grunn av mange flaskehalsar. På deler av strekningen er rekkverk dårlig, men på grunn av at det er umulig å feste nytt rekkverk siden vegen er for smal, kan det ikke skiftes ut.



SVV er klare til å lyse ut kontrakter på oppgradering av 7 tunneler på strekningen. Dette avventes til presisering av Nye Veiers rolle og ansvar på strekningen. Fremlegg til statsbudsjett gir ikke svar på dette.

#### E136 Dombås - Vestnes

Prosjektet omhandler flere del-prosjekt og må ses i sammenheng med E39 Molde - Ålesund. Likevel har Nye Veier A/S fått tildelt det førstnevnte og SVV det sistnevnte prosjektet. Det er ikke faglig godt begrunnet at disse prosjektene skal håndteres av to ulike byggherrer og i forskjellige tidsrom.

#### E6 Selli–Asp i Trøndelag

Nye Veier A/S har fått tildelt E6 Selli – Asp i tidligere Nord-Trøndelag, mens SVV er tildelt E6 Grong – Nordland grense. Disse to prosjektene ligger også i relativ nærhet til hverandre, og bør håndteres av en byggherre. E6 Grong – Nordland grense har godkjent reguleringsplan og er kostnadsberegnet til ca 3 mrd kr. NTL mener det både er lite effektivt og miljøvennlig at to ulike byggherrer skal inn i dette området, med hver sine entreprenører, hver sin maskinpark osv samtidig. I tillegg kommer ansvaret for drift og vedlikehold mange år framover. Det bør Statens Vegvesen ha ansvaret for alene.

### **Programområde 21.12 Luftfartsformål**

Avinor er i en vanskelig økonomisk situasjon og det er viktig at støtten til Avinor videreføres slik at selskapet ikke pådrar seg ytterligere gjeld. Det er positivt at det ikke planlegges å ta ut utbytte fra Avinor i budsjettforslaget.

NTL mener det vil være vanskelig for Avinor å opprettholde egenkapitalkravet og ber om at dette vurderes på nytt i tilleggsproposisjonen fra Støre-regjeringen. NTL ber også om at ytterligere grep for å styrke selskapets økonomi gjennom å frigjøre kapitalverdier som ikke anses som kritisk for flyplassdriften ikke forventes før regjeringen har vurdert behovene som følger av regjeringsplattformens beskrivelser av Avinors oppgaver og driftsform.

### **Statens Havarikommisjon**

I budsjettforslaget for 2022 har regjeringen fjernet bevilgningen til Statens Havarikommisjon hvor SHK skulle overta undersøkelser av petroleumsulykker fra Petroleumstilsynet. Tilsynet skal bestå og utføre vanlige tilsynsoppgaver. Som følge av denne oppgaveflyttingen skulle SHK få tilført midler tilsvarende 5 nye stillinger. Overføringen av denne oppgaven skulle skje først og fremst fordi Statens Petroleumstilsyn har foretatt få undersøkelser, og man ønsket styrking av denne typen undersøkelser. NTL kjenner ikke til begrunnelsen for at posten nå er fjernet fra Statens Havarikommisjons budsjett og ber om at dette vurderes på nytt.