



MOTTATT

18 AUG 2009

Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Kjell A. Haaland - 22073516

Vår referanse:
2009/078132-010

Deres referanse:
09/1626-TRS

Vår dato:
13.08.2009

Statens vegvesens høringsuttalelse til NOU 2009:3 På sikker veg - Vurdering av et selvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen

Statens vegvesen er i ferd med å ferdigstille sin høringsuttalelse til departementet. Nedenfor følger foreløpig høringsuttalelse fra Statens vegvesen.

Høringsuttalelsen er forelagt de tillitsvalgte parallelt slik at de får anledning til å uttale seg, jf. HA § 2 nr. 4.

Endelig uttalelse vil bli oversendt så snart den foreligger.

1. Statens vegvesens kommentarer til enkelte punkter i utredningen

1.1 Styring av forvaltningsorgan

Trafikkulykkene på offentlig veg er et samfunnsproblem. Selv om Norge er stabilt blant de land i verden som har oppnådd best resultat i trafikksikkerhetsarbeidet, er det uakseptabelt at det i Norge er om lag 250 drepte og 1000 hardt skadde hvert år i vegtrafikken. Det er nødvendig med et fortsatt og forsterket målrettet arbeid for å komme nærmere nullvisjonen. Dette krever sterk og klar styring og god utnyttelse av fagkompetansen i sektoren. Statens vegvesen mener at et eget tilsynsorgan både kan komplisere styringen og føre til mindre effektiv utnyttelse av nødvendig fagkompetanse. Statens vegvesen mener at et eventuelt eget tilsyn for veginfrastrukturen kan være et uryddig innslag i styringsrelasjonene mellom statsråden/departementet og forvaltningsorganet, og stride mot det som har vært alminnelig forvaltningspolitisk tenking. Statens vegvesen mener at styringen av etaten bør følge alminnelige regler for etatsstyring på lik linje med andre ordinære forvaltningsorgan. Det finnes ikke eksempler på uavhengige tilsyn som har et ordinært forvaltningsorgan eller fylkeskommuner og kommuner som eneste pliktsubjekt. De andre tilsynene innen transportsektoren har også transportutøvere som pliktsubjekter, i tillegg til infrastrukturholdere.

Utvalget foreslår at et eventuelt tilsyn ikke skal drive tilsyn med selve vegen, men være avgrenset til å føre tilsyn med at Statens vegvesen, fylkeskommunene (19) og kommunene

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

(430) følger gjeldende regelverk og har gode nok internkontrollsystemer. Statens vegvesen mener at et permanent eksternt eget tilsyn av den størrelsen som utvalgets flertall legger til grunn, ikke vil være en riktig eller effektiv måte å se til at ordinære forvaltningsorganer og folkevalgte organer følger gjeldende regler og har gode systemer for internkontroll.

1.2 Forvaltningsreformen

Ulykkessituasjonen på det offentlige vegnettet gir grunn til å videreutvikle Statens vegvesens, fylkeskommunenes og kommunenes sikkerhetsansvar. Forvaltningsreformen der fylkeskommunene overtar ansvaret for litt over 60 % av riksvegnettet fra staten, gjør det mer aktuelt med en systematisk oppfølging for å ivareta nasjonale sikkerhetskrav, blant annet gjennom sterkere nasjonale føringer i lover og forskrifter enn det som er tilfelle i dag. Statens vegvesen mener likevel at forvaltningsreformen ikke endrer de grunnleggende styringssystemene i vegsektoren. Reformen betyr at fylkeskommunene får ansvar for en større del av vegnettet. Ordningen etter veglovens § 10 med felles vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveg videreføres. Statens vegvesen kan derfor ikke se at denne reformen gjør behovet for et uavhengig tilsyn for veginfrastrukturen vesentlig mer påtrengende.

1.3 Sektoransvar

Statens vegvesen viser til at etaten i dag har sektoransvar for trafikksikkerhet, jf instruksen til etaten. Gjennom sektoransvaret har Statens vegvesen fått et ansvar for nettverksbygging, kompetanseoppbygging og en pådriverrolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Sektoransvaret er en svært viktig funksjon på et område der gode resultat er avhengig av at mange aktører arbeider i samme retning. Et nytt uavhengig vegtilsyn vil kunne gi som konsekvens at dagens mer helhetlige sektoransvar brytes opp og blir mer komplisert å følge opp. Uklarheter omkring ansvaret vil etter Statens vegvesens syn svekke trafikksikkerhetsarbeidet.

1.4 Oppgavedeling

For å ta stilling til om opprettelse av et eget vegtilsyn vil løse eventuelle rollekonflikter, er det nødvendig å ta stilling til hvilke oppgaver som skal overføres fra dagens vegmyndigheter (Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner) til et nytt organ. NOU-en drøfter ikke dette i særlig grad i kapittel 6.2, der hovedmodellen for et eventuelt eget tilsyn er presentert. Den tar heller ikke stilling til om forskriftskompetansen og ansvaret for vegnormaler faktisk bør bli lagt til et tilsyn. NOU-en tar heller ikke stilling til hvilke sanksjoner et eventuelt tilsyn skal kunne nytte seg av. Kapittel 8.1. viser at det er enighet om at det er nødvendig med en tydelig ansvarsdeling for at sikkerhetsarbeidet skal få gode og varige resultat. Statens vegvesen stiller spørsmål ved utvalgets grunnlag for å konkludere når utvalget peker på behovet for en tydelig ansvarsdeling samtidig som utvalget ikke har vurdert nærmere hvordan oppgavedelingen mellom et eventuelt tilsyn og vegmyndighetene bør være på helt sentrale oppgaveområder for sikkerheten i sektoren.

1.5 Kompetanseutfordringer

Statens vegvesen vil understreke at arbeidet med normaler, retningslinjer og annet regelverk krever høy teknisk kompetanse om veginfrastrukturen og trafikken på vegen. Det er i dag ikke noe annet miljø nasjonalt enn Statens vegvesen som har den nødvendige kompetansen til å gjøre dette arbeidet. Statens vegvesen har mange typer kompetanse, og virksomhet som

spenner fra FOU-arbeid til praktisk utførelse. Vi har lav terskel for kontakt mellom ulike deler av organisasjonen. Dette bidrar til at normaler og retningslinjer er på et godt faglig nivå. Statens vegvesen vil vise til at det i dag er knapt om fagkompetanse innen veg- og vegtrafikkfag. Dette gjelder både teknisk- og vegtrafikkkompetanse for å utvikle forskrifter, normaler og retningslinjer, behandling av fravik fra vegnormaler og teknisk godkjenning av bruer og tunneler. Å bygge opp et alternativt miljø som ikke kan nyte godt av kompetanseoverføringen fra byggherre- og trafikksida i Statens vegvesen, vil kunne bli krevende. Et eventuelt eget tilsyn vil således medføre store utfordringer med rekrutteringen. Uansett hvordan ansvarsdelingen mellom Statens vegvesen og et eventuelt eget tilsyn blir, vil de to etatene konkurrere om den samme fagkompetanse.

Det vil også være nødvendig for et eventuelt infrastrukturtilsyn å ha kompetanse innen trafikant- og kjøretøyområdet, selv om tilsynet ikke er direkte rettet mot disse områdene. Det er også store utfordringer med kompetansen og rekrutteringen innen dette området. Om ressursene til tilsynet skal hentes fra Statens vegvesen, kan det i alle fall på kort sikt kunne bety en reduksjon av sikkerhetskompetansen i etaten, og vi er redd dette vil få negativ effekt for trafiksikkerhetsarbeidet. Statens vegvesen mener at det vil ha klare fordeler å holde kompetansemiljøet samlet.

Et nytt tilsynsorgan for veginfrastrukturen vil innebære en oppsplitting av sikkerhetsarbeidet og nye grensesnitt. Konsekvensen kan bli en negativ utvikling i sikkerhetsarbeidet fordi styringen av sikkerhetsarbeidet blir mer komplisert, og fordi det blir vanskeligere å utnytte kompetansen effektivt.

Vi viser til side 55 i NOU-en under forslaget fra et flertall i utvalget:

”Forslaget inneber ei overføring frå Statens vegvesen til vegtilsynet av det noverande ansvaret for tilsyn med infrastrukturtryggleik, og vil krevje ei fagleg og ansvarsmessig grenseoppdraging mot køyretøy og trafikantar. Det vil vere naudsynt med samarbeid og koordinering mellom vegtilsynet og Statens vegvesen når det gjeld arbeid med trafikktryggleik. Fleirtalet føreslår å etablere ei formalisert ordning eller ein avtale mellom vegtilsynet og Statens vegvesen om arbeidet med trafikktryggleik for å finne gode løysingar på generelle grenseflatespørsmål og konkrete saker. Ei slik ordning bør i tillegg til å utveksle erfaringar òg omfatte risikovurderingar og statistikk, regelverksutvikling og internasjonalt arbeid.

Fleirtalet finn likevel grunn til å understreke at ei løysing med to statlege tilsyn for trafikktryggleik ikkje er ei ideell løysing. Fleirtalet ser at det er faglege grunnar som talar for at styresmaktene sitt fagmiljø for trafikktryggleik ikkje blir oppsplitta. Mot ein slik bakgrunn vil fleirtalet tilrå at departementet føretrek ei fornya vurdering av om det no eller seinare bør opprettast eit vegtilsyn for trafikktryggleik som ikkje er avgrensa til infrastruktur. Fleirtalet ser eit slikt vegtilsyn som eit endå meir slagkraftig og effektivt tiltak for trafikktryggleik, eit tiltak som vil innebere ei klarare fordeling av ansvar og roller mellom statlege organ, og meiner at dette vil leggje grunnlaget for større grad av legitimitet i den statlege reguleringa av trafikktryggleik.

Dersom ei slik løysing blir vurdert, vil fleirtalet peike på at det òg bør opnast for å vurdere eit samla transporttilsyn på Samferdselsdepartementet sitt område, altså å slå saman vegtilsynet med Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet. Fleirtalet viser til at ein liknande løysing nylig er oppretta i Sverige, og meiner erfaringane frå Sverige bør inngå i ei slik vurdering.”

Statens vegvesen er enig med flertallet i utvalget om at en løsning med to statlige tilsyn for trafiksikkerhet på veg ikke er en ideell løsning og at det er faglige grunner som taler for at myndighetenes fagmiljø for trafiksikkerhet ikke splittes opp. Statens vegvesen har ikke funnet sterke belegg for flertallets konklusjon om at et eksternt tilsyn vil styrke trafiksikkerhetsarbeidet. Vi kan heller ikke se hvordan flertallet, med utgangspunkt i utvalgets rapport, har grunnlag for å konkludere med at et tilsyn som ikke bare er avgrenset til veginfrastrukturen vil bli "...eit endå meir slagkraftig og effektivt tiltak for trafikktryggleik,...".

Statens vegvesen vil slutte seg til mindretallets uttalelse på side 58

"Mindretallet vil understreke at arbeidet med normaler, retningslinjer og anna regelverk krev høg teknisk kompetanse om veginfrastrukturen. Det er i dag ikkje noko anna miljø nasjonalt som har den nødvendige kompetansen til å gjere dette arbeidet. Mindretallet vil vise til det allereie i dag er knapt om fagkompetanse innan vegsektoren. Dette gjeld særleg teknisk kompetanse for å utvikle forskrifter, normaler og retningslinjer, handsaming av fråvik frå vegnormalane og teknisk godkjenning av bruer og tunnelar. Å byggje opp eit alternativt miljø som heller ikkje kan nyte godt av kompetanseoverføringa frå byggherresida i Statens vegvesen, vil kunne bli krevjande."

Etaten viser til at det både i flertallets og mindretallets innstilling kreves flere fagfolk til kontroll og tilsynsoppgaver. Statens vegvesen viser en mangel på kompetanse i samfunnet innen de aktuelle fagområder, en mangel som trolig vil øke i tiden framover. Etaten mener at en videreutvikling av tilsyns- og kontrollvirksomhet for veginfrastrukturen innenfor Statens vegvesen vil medføre en langt mindre ressursbruk enn etablering av et eget veginfrastrukturtilsyn. I tillegg vil dette være mer effektivt jf. mindretallets uttalelse.

1.6 Vegnormaler m.m

Utvalget omtaler retningslinjer og normaler i Kapittel 4 punkt 4.4. Vi finner grunn til noen presiseringer.

I NOU-en er et tilsyn definert som myndighetenes (statens) utøvende virksomhet (organ) for å sikre at lover og forskrifter blir etterlevd.

I dag er det bestemmelser om standard og trafiksikkerhet etter vegloven og vegtrafikkloven som gjelder for hele eller deler av det offentlige vegnettet. Et eksempel på dette er vegnormalene gitt med utgangspunkt i veglovens § 13 ved anlegg av veg. Indirekte har normalene også betydning for eksisterende veg, fordi man har et kvalitetsmål å holde vegstandarden opp mot. Vegnormalene er imidlertid ikke utløsende for tiltak på en mengde eksisterende veger som ikke har vegnormal standard. Utvikling av vegnettet bestemmes først og fremst gjennom Nasjonal transportplan, handlingsprogram og budsjett.

Vegnormaler er utgitt i en serie håndbøker som beskriver utforming, oppbygging og dimensjonering av offentlige veger, herunder også bruer, ferjekaier, m.m. Vegnormalene gjelder for riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Det er adgang til å dispensere for respektive vegmyndigheter. For bruer gjelder enkelte spesielle regler som gir sterkere bindinger for fylkesveg og kommunal veg.

Vegnormalene er også en del av et kvalitetsstyringssystem for utforming og dimensjonering av veganlegg. I systemet inngår tilgang til topp kompetanse og siste nytt til vegsektoren og vegholdere. Systemet er således også et ekspertsystem som fanger opp faglig utvikling og gjør ny kunnskap praktisk anvendbar. Vegnormalene blir derfor i stor grad brukt på alle offentlige veger og bidrar til enhetlig standard. Vegnormalene bygger på generell FoU. På en del fagområder er Norge ledende. På en rekke områder ser vi en økende mengde av internasjonale standarder som Norge gjennom avtaler er forpliktet til å bake inn i normalene. Deler av vegnormalene (særlig veg- og gateutforming) har politisk interesse. Norske vegnormaler er etterspurt i andre land.

Statens vegvesen utgir vegnormaler som myndighetsorgan.

I veglovens § 13 heter det: "Departementet gir føresegner om anlegg av offentlig veg (vegnormaler)." Departementet har på denne bakgrunn utarbeidet: "Forskrift om anlegg av offentlig veg." Denne forskriften gir Vegdirektoratet fullmakt til å utarbeide forskrifter for trafikkklaster for vegbruer, gang/sykkelvegbruer, ferjekaier og andre konstruksjoner i det offentlige vegnettet (lastforskrifter). Den samme forskriften gir Vegdirektoratet fullmakt til å fastsette utfyllende bestemmelser – vegnormaler.

I vegtrafikklovens § 5 heter det bl.a: "Departementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerkinger, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking." Departementet har utarbeidet: "Forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaser og anvisninger (skiltforskrifter)." Skiltforskriften gir Vegdirektoratet fullmakt til å gi nærmere tekniske bestemmelser og retningslinjer (normaler).

Fylkeskommune og kommune er som vegmyndighet ikke gitt anledning å dispensere fra bestemmelsene etter vegtrafikkloven.

Vegnormalene og normaler etter vegtrafikkloven representerer en avveining mellom framkommelighet, trafikk sikkerhet, miljø, kostnader på kort og lang sikt. Trafikk sikkerhet er høyt prioritert i arbeidet med normaler. Mer bruk av midtrekkverk er et eksempel på et sikkerhetstiltak som nylig er innarbeidet i vegnormalene. Nye sikkerhetskrav til tunneler er et annet eksempel. Normalene er med på å heve kvalitets- og sikkerhetsnivået på vegnettet.

1.7 Organisering av tilsynsoppgaver i andre land

Det vises til utvalgets beskrivelse av organiseringen av tilsynsoppgaver for veginfrastrukturen i andre land hvor det ikke er kjent at andre land har egne tilsynsorganer for veginfrastrukturen. Det er heller ikke kjent at dette blir drøftet i andre land. Den generelle tendensen i land som gjennomfører reformer i vegsektoren, for eksempel Sverige og New Zealand, går dessuten i retning av å samle oppgavene i større enheter. Sverige har nylig etablert et nytt organ i transportsektoren: Transportstyrelsen. I dette organet har en samlet alle tilsynsfunksjonene for transportgrenene veg, bane, sjø og luft. Tilsynet i vegsektoren i Sverige omfatter tilsynet med trafikant, kjøretøy og infrastruktur, samt andre tilsynsoppgaver som griper inn i vegsektoren. Organiseringen av transportsektoren og tilsynsarbeidet er i Sverige dermed innrettet på en helt annen måte enn det foreliggende forslag til infrastrukturen i Norge.

1.8 Trafikksikkerhetseffekter og økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen legger til grunn at det å opprette et nytt tilsynsorgan må ha som mål at det skal gi god effekt for trafikksikkerheten. NOU-en viser at det ikke har vært mulig å dokumentere slike positive effekter for trafikksikkerheten ved opprettelse av et tilsynsorgan. Statens vegvesen stiller spørsmål om et slikt tilsyn vil ha positive effekter for trafikksikkerheten. Dermed kan et nytt tilsynsorgan bety økt byråkrati uten positiv effekt for sikkerheten i vegsektoren.

Vi vil dessuten vise til kapittel 9 om økonomiske og administrative konsekvensar. Her framgår at de midler som sannsynligvis vil måtte brukes til drift av et eventuelt vegtilsyn over en 10-års periode, alternativt vil kunne benyttes til å redusere antallet drepte eller hardt skadde med opp mot 300 i samme periode, jevnfør NOU-en kap. 9. Det er derfor stor grad av sannsynlighet for at trafikksikkerhetseffekten vil bli langt mer positiv ved å anvende midlene til konkrete trafikksikkerhetstiltak på vegene (eksempelvis midtrekkverk).

2. Statens vegvesens anbefalinger

Trafikkulykkene på offentlig veg er et samfunnsproblem. Selv om Norge er stabilt blant de land i verden som har oppnådd best resultat i trafikksikkerhetsarbeidet, er det uakseptabelt at det i Norge er om lag 250 drepte og 1000 hardt skadde hvert år i vegtrafikken. Det er nødvendig med et fortsatt og forsterket målrettet arbeid for å komme nærmere nullvisjonen. Dette krever sterk og klar styring og god utnyttelse av fagkompetansen i sektoren. Statens vegvesen mener at et eget tilsynsorgan både kan komplisere styringen og føre til mindre effektiv utnyttning av nødvendig fagkompetanse. Å bygge ut Statens vegvesens tilsyns- og kontrollvirksomhet vil etter vårt syn gi bedre resultater. Resultatene som er oppnådd sammenlignet med hva som er oppnådd i de fleste andre land, er et argument i denne sammenheng.

Statens vegvesen kan ikke tilrå at det etableres et eget tilsynsorgan for veginfrastruktur slik flertallet i NOU 2009:3 går inn for.

Statens vegvesen tilrår i stedet at man videreutvikler etatens tilsyns- og kontrollvirksomhet for veginfrastrukturen. Vi foreslår videre (på linje med forslaget i NOU-en) at ansvar for tilsyns- og kontrolloppgaver for trafikant og kjøretøyområdene videreføres som del av Statens vegvesen og at Statens havarikommisjon for transport få en noe utvidet formålparagraf. På denne måten kan man bygge på og effektivt videreføre arbeidet med tilsyns- og kontrolloppgaver uten behov for å etablere en ny virksomhet.

2.1 Ot. prp. nr. 68 (2008-2009) Lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen

I Ot.prp. nr. 10 og Ot.prp. nr. 68 (2008-2009) skisseres et system for statlig styring av fylkeskommunene m.v. gjennom bl.a. nasjonale føringer. En nasjonal føring i denne sammenheng er lov/forskrift som binder fylkeskommunene på de områder som av nasjonale hensyn er viktig at følges opp.

Det er i Ot.prp. 68 åpnet opp mulighet for å gi nasjonale føringer på flere aktuelle områder av betydning for sikkerhetsarbeidet. De mest konkrete formuleringene gjelder områder som

bruer, datainnsamling til vegtrafikksentralene m.m. og trafikkisikkerhet.. Men også andre områder, så som krav til minstestandard ved drift er trukket frem.

Det fremgår også av proposisjonen at nasjonale føringer gjennom forskrift gjør det nødvendig å utvikle et system med dispensasjon. Videre at det må sørges for at føringene blir fulgt opp.

Det er en betydelig avstand mellom det å uttrykke noe i en proposisjonstekst og det å ha etablert et slikt system i praksis. Det er nødvendig å fastlegge hva som skal reguleres og hvordan reguleringen skal gjennomføres. Både innhold, organisering og ambisjoner må klargjøres i arbeidet fremover.

Ot.prp. 68 gir noen budskap om arbeidet knyttet til tilsyns- og kontrolloppgaver for veginfrastruktur. Disse budskapene er særlig at det fremover trolig vil bli gitt flere offentligrettslige bestemmelser som har med infrastruktur og trafikkisikkerhet å gjøre. At omfanget av offentligrettslig regulering øker, følger også av EU/EØS-regler og av arbeidet med felles internasjonale tekniske standarder.

2.2 Fremtidig organisering av Statens vegvesen

Fra 1. januar endres organisasjonsstrukturen i Statens vegvesen, blant annet for å imøtekomme forvaltningsreformen og tilrettelegge for den felles vegadministrasjon som staten skal stille til rådighet for fylkene. Gjennom organisasjonsendringen er det samtidig lagt vekt på et tydeligere eierskap og oppfølging i forhold til et helhetlig kvalitetssystem, og en tydeliggjøring av roller mellom enheter i etaten. En prioritert oppgave er å få på glass et helhetlig kvalitetssystem for etatens samlede virksomhet, som skal være grunnlaget for å avdekke kvalitetsavvik i oppgaveutførelsen.

2.2.1 Hovedlinjene

Hovedlinjene i den nye organiseringen er:

Region/fylke

Den operative utførelse av planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen skjer i regionene. Gjennom de organisatoriske endringer som nå gjøres, vil det på regionalt nivå være én avdeling i hver region som har et samlet ansvar for koordinering og utvikling av byggherremiljøet i regionen. Ved en slik organisatorisk samling, mener Statens vegvesen det legges bedre til rette for bedre ressursutnyttelse, faglige bedre helhetsløsninger mht teknisk infrastruktur så vel som trafikkisikkerhet.

I hver region blir det opprettet fylkesenheter som skal sikre at felles vegadministrasjon tilrettelegges og stilles til disposisjon for den enkelte fylkeskommune. Fylkesenheten har ansvaret for å ivareta regionens gjennomføringsansvar for investering, drift og vedlikehold på riks- og fylkesvegnettet i fylket, med unntak av de oppgaver som blir organisatorisk utskilt til Store prosjekter.

Den felles vegadministrasjon vil være et redskap for staten i tillegg til å være fylkeskommunens apparat for å ta vare på fylkesvegene. I en slik rolle vil man være underlagt instruksjon fra fylkeskommunen.

Vegdirektoratet

Det legges til grunn at Vegdirektoratets rolle er knyttet til:

Ivaretagelse av oppgaver og rapportering i forholdet mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen.

Støtte til regionene ift kompetanse og for å ivareta nødvendige fellesfunksjoner.

Myndighetsutøvelse (regelverk, klagebehandling, lovmessige bestemmelser på spesialområder).

Styringsstøtte (støtte til vegdirektøren for å kunne styre etaten).

Kontroll og tilsyn.

For å sikre at etatens virksomhet drives i henhold til egne målsettinger, gjeldende lover og bestemmelser som regulerer virksomheten, vil det være en egen internrevisjon med ansvar for dette.

2.2.2 Arbeidet med tilsyns- og kontrolloppgaver for veginfrastruktur i Statens vegvesen

Statens vegvesen foreslår å forankre ansvaret for oppfølgingen av nasjonale føringer i Vegdirektoratet.

I Ot.prp. nr. 68 er allerede oppfølgingsoppgaver av nasjonale føringer på brusiden (se til at fastsatte standardkrav ved bygging og vedlikehold blir oppfylt, verifisere at pålagte inspeksjoner blir gjennomført etc.) beskrevet som oppgaver for Vegdirektoratet.

Ved å legge ansvaret med tilsyns- og kontrolloppgaver knyttet til veginfrastrukturen til Vegdirektoratet, vil forutsetningene for en tydelig rolle- og ansvarsdeling i forhold til den operative utførelsen av planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen for riksveger, fylkesveger og kommunale veger, klargjøres i vegvesenets nye organisering.

En slik enhet må legges høyt oppe i organisasjonen. Dersom et slik enhet skal etableres, vil den kunne være operativ på relativt kort varsel, i alle fall langt raskere enn å etablere et nytt tilsyn.

Som en del av Statens vegvesen vil denne ligge under Samferdselsdepartementets politiske styring og vil være et uavhengig organ overfor fylkesveger og kommunale veger. Samtidig vil en direkte tilknytning til vegdirektøren gi en uavhengighet i forhold til Vegdirektoratets avdelingens forvaltnings- og utredningsansvaret og i forhold til regionenes operative ansvar. Dette løses gjennom en instruks der mandat og rolle framgår.

I arbeidet med tilsyns- og kontrolloppgaver med infrastrukturen, vil en slik enhet i stor grad gjøre bruk av etatens faglige ressurser i arbeidet. Dette betyr at fagfolk tidvis trekkes ut av arbeid med vegnormaler/retningslinjer og operativ virksomhet for å arbeide med kontroll- og tilsynsoppgaver. På denne måten får vi en god kompetanseoverføring mellom fagfolk på ulike oppgaveområder. Hovedpoenget er imidlertid at en slik løsning vil medføre en langt mindre ressursøkning enn i utvalgets flertallsforslag om et eget veginfrastrukturtilsyn.

Hvordan dette i detalj skal løses, må vi eventuelt komme tilbake til.

2.3 Styrking av Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Statens havarikommisjon for transport skal i prinsippet granske storulykker og ulykker med storulykkepotensiale. SHT har etter hvert opparbeidet seg en god kompetanse og er anerkjent som uavhengige. Ved å utvikle grunnlaget til havarikommisjonen til også å omfatte forhold ved vegtrafikken og infrastrukturen som kan ha et stort ulykkespotensiale, vil det på en enkel måte etableres et uavhengig organ som effektivt kan bidra positivt i sikkerhetsarbeidet på vegsiden. Her kan mye oppnås ved å øke kapasiteten med 5 – 10 årsverk.

3. Oppsummering av høringsuttalelsen til Statens vegvesen

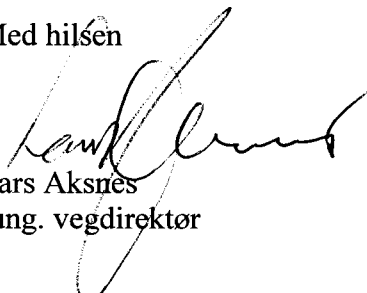
Statens vegvesens merknader til NOU 2009:3 På sikker veg følger som del 1 av høringsuttalelsen.

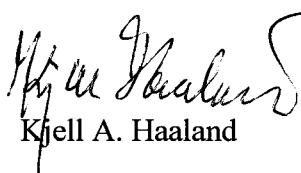
I del 2 av høringsuttalelsen følger anbefalingene til Statens vegvesen.

Statens vegvesen kan ikke tilrå at det etableres et eget tilsynsorgan for veginfrastruktur slik flertallet i NOU 2009:3 går inn for.

Statens vegvesen tilrår i stedet at man videreutvikler etatens tilsyns- og kontrollvirksomhet for veginfrastrukturen. Vi foreslår videre (på linje med forslaget i NOU-en) at ansvar for tilsyns- og kontrolloppgaver for trafikant og kjøretøyområdene videreføres som del av Statens vegvesen og at Statens havarikommisjon for transport få en noe utvidet formålparagraf. På denne måten kan man bygge på og effektivt videreføre arbeidet med tilsyns- og kontrolloppgaver uten behov for å etablere en ny virksomhet. Videre vil en tilsyns- og kontrollvirksomhet være operativ på relativt kort varsel, i alle fall langt raskere enn å etablere et eget tilsyn.

Med hilsen


Lars Aksnes
fung. vegdirektør


Kjell A. Haaland