

31.7.22/Bærum
Sigurd O Olsen
Styremedlem Bærum senterparti

Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

Innspill til organisering av veisektoren

Dette innspillet er fra undertegnede som styremedlem i Bærum senterparti og er ikke styrebehandlet. Jeg velger å presentere innspillet direkte til Samferdselsdepartementet for å overholde fristen for innspill. Partiorganisasjonen har fått innspillet i kopi.

Hurdalsplattformen slår fast at «regjeringen vil 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.» Som oppfølging av dette inviterte Samferdselsdepartementet til innspillsmøte om organisering av veisektoren 23. juni og det er åpnet for skriftlige innspill innen 10. august.

Denne utredningen er viktig for både for kommuner og fylker for å forenkle og effektivisere denne sektoren. Utfyllende synspunkter kan gis i den grad det er ønskelig.

Effektivitet

- Med utsikter til reduserte bevilgninger til veiområdet er det avgjørende at ressursene utnyttes best mulig. I dette ligger også å se på hvordan arbeidsdelingen mellom aktørene bør håndteres.
- Det bør være et prinsipp at en etat har et helhetlig ansvar fra topp til bunn for hele prosessen for alle temaer og oppgaver, det vil kunne effektivisere oppgaveløsningen og avklare styringslinjer. Dette tilsier at divisjoner i Statens vegvesen bør opprettholdes for best mulig likebehandling og effektivitet. Dette er ikke til hinder for at oppgaveløsning og tjenester kan avgjøres desentralisert.
- Samhandling mellom kommuner, fylker og Statens vegvesen og Nye Veier – felles anskaffelser vinterdrift i geografiske områder hvor det gir synergieffekter. Dette vil også kunne høyne kvaliteten i anbudsgrunnlag og gi bedre konkurranse, samt effektivisere prosessene. I tillegg til interkommunale virksomheter som kan håndtere spesielle fagområderområder med kompetanseutfordringer.
- Teknologivalg og utvikling av det offentlige veinettet bør Statens vegvesen fortsatt ha en koordinerende rolle.
- Digitale løsninger i saksbehandlingen må ha høy prioritet på alle fagområder.
- Prioritere selvbetjeningsløsninger på alle felt hvor det er egnet. Tjenester fra statlige virksomheter som krever nærhet, eller bistand til personer med manglende digital kompetanse, bør kunne utføres fra kommunale servicekontor og/eller ved samlokalisering av statlige enheter.
- Det bør være et felles regelverk for alle offentlige veger basert på standardløsninger for elementer og med nødvendig fleksibilitet for å tilpasses den enkelte veieiers geografi og behov. Regelverket må ikke være for detaljert, heller suppleres med utfyllende veiledninger, slik at detaljene kan løses av personer med aktuell fagkompetanse.

- Normalt må alle merknader og innsigelser følge prosessen, slik at det er beslutningstaker (for eksempel kommunestyret) som gjør en helhetlig vurdering og beslutning. Kun endelig vedtak må kunne påklages av berørte parter, og bør ikke kunne overprøves av andre myndigheter så fremt det ikke er gjort formelle feil.
- Etter de vedtatte fylkesoppløsninger bør det revurderes om noen fylkesveger som ble omklassifiser fra riksveg fortsatt er hensiktsmessig å opprettholde som fylkesvei ut fra et effektivitetssynspunkt. Tilsvarende mellom fylkesvei og kommunal veg.

Kompetanse

- Det oppleves faglig kompetanseutfordringer på byggherresiden i statlig virksomheter, herunder lav innkjøpskompetanse. Denne type kompetansemangel kan fort bli til en betydelig økonomisk risiko. Dette blir særlig utfordrende når prosjektene har en størrelsesorden hvor selv mindre avvik kan koste mye.
- Små og sterke fagmiljøer må integreres i styringslinjen slik at den helhetlige avveining og beslutning av forskjellige fagspørsmål kan skje på rett nivå.
- For å sikre gode fagmiljøer bør det legges opp til å benytte interkommunale selskaper som kan ha fagmiljø og kompetanse for fagfelt som er små og/eller spesialiserte, og hvor det er begrenset tilgang på personell, evt i samarbeid med statlige virksomheter.

Noen etatsspesifikke merknader

Statens vegvesen

Det synes litt rart å fortsatt benytte direktorat som begrep (Vegdirektoratet) internt i en etat og bør derfor vurderes avvirket hvis Transportdirektorat opprettes. Statens vegvesen som etat må ha noen fellesfunksjoner sentralt og en etatsledelse bestående av øverste ledernivå.

Statens vegvesen og Nye Veier må få like rammevilkår.

Drift og vedlikehold av riksvegnettet bør legges til Statens vegvesen vurdert ut fra effektivitet, kompetanse og lik forvaltning. For å håndtere saker som krever et 2. forvaltningsnivå kan dette ivaretas av Transportdirektoratet om dette opprettes.

Det bør vurderes å flytte behandling av klager, søknader om dispensasjoner eller fravik fra normaler o.l. til et Transportdirektorat når det gjelder fylkeskommunene, Nye Veier, og divisjonene i Statens vegvesen for å sikre likebehandling mellom aktørene.

Statens vegvesen bør også rendyrkes som veietat ved å skille ut Trafikant- og kjøretøydivisjonen. Det vil også bidra til å redusere ulikhetene i rammebetingelsene med Nye Veier.

Utvikling av lov og regelverk for veisektoren bør fortsatt tilligge Statens vegvesen koordinert av evt. Transportdirektorat.

Nye Veier

Nye veier bør bestå inntil videre, men må beholde deler av dagen frihet. Imidlertid må det vurderes om ikke det bør legges noen politiske føringer for prioriteringene slik at rammebetingelsene blir likt med Statens vegvesen.

Som nevnt over bør det vurderes om det er hensiktsmessig med to utbyggingsetater for riksvegnettet sett i forhold til å få rekruttert nødvendig fagkompetanse og evt. reduserte bevilgninger til veiformål de nærmeste årene. Alternativet er å utvide byggherreansvaret til flere områder.

Videre bør det vurderes å rendyrke selskapets ansvar til utbyggingsoppgaver, og ikke drift/vedlikehold som i dagens vedtektsfestede formål.

Opprettelse av Transportdirektorat

For å få en bedre samordning innen samferdselsområdet bør det vurderes å opprette et Transportdirektorat med oppgaver overført fra Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor.

Hovedoppgavene bør være ansvar for NTP prosessen og gjennomføringsplanen i samarbeid med etatene, Nye veier, Avinor, Bane Nor, fylkeskommunene og bransjeorganisasjoner, klageorgan for transportetatenes forvaltningsavgjørelser, fastsette tekniske bestemmelser for veiområdet og koordinerende ansvar for utvikling av lov/forskrift som berører flere av transportetatene.

Det bør vurderes om **Vegtilsynet** kan legges under Transportdirektoratet hvis dette opprettes.

Direktoratet må rapportere til Samferdselsdepartementet, og transportetatene bør også fortsatt være underlagt departementet for å sikre den overordnede politiske styringen. Transportetatene bør rapportere oppfølging av NTP/gjennomføringsplan til Transportdirektoratet som rapporterer samlet for sektoren til Samferdselsdepartementet.

Opprettelse av «Biltilsynet»

Statens vegvesen bør rendyrkes som veimyndighet slik at etaten kan måles mot Nye Veier på kompetanse og resultater. Så vidt vi kjenner til er Statens vegvesen eneste veietat i verden (kanskje Portugal har noe lignende) som også har trafikant- og kjøretøyområdet innenfor sitt ansvarsområde. Denne sameksistensen synes heller ikke å ha gitt noen særlige positive synergier. Det bør derfor vurderes å skille ut og etablere Trafikant og kjøretøydivisjonen som egen etat (om lag 1400 stillinger) underlagt Samferdselsdepartementet og da gjerne med sitt gamle navn **Biltilsynet**. Klagebehandling bør foregå i Transportdirektoratet om dette opprettes.

Oppgaver og ansvarsområde viderefører dagens oppgaver i Trafikant og kjøretøydivisjonen:

- forvaltning av førerkort og kjøretøy,
- kontroll og tilsyn med kjøreskoler, verksteder, kontrollorgan og kjøretøy i bruk
- digitalisering inkl. selvbetjeningsløsninger
- regelverksutvikling

Med hilsen

Sigurd O Olsen

90831761

sigurdoo@email.com

Kopi:

- Bærum senterparti
- Akershus senterparti
- Senterpartiet