



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Tore Auberg - 22073536

Vår referanse:
2004/010744-142

Deres referanse:
09/278-BO

Vår dato:
11.02.2009

Forvaltningsreformen. Uttalelse fra Statens vegvesen angående høring på forslag til endringer i veglov og vegtrafikklov og forslag til ny lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen

Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 16.1.2009.

1. Innledning

Statens vegvesen vil innledningsvis bemerke at høringsnotatene synes å inneholde nødvendige lovforslag innenfor vegsektoren for å gjennomføre forvaltningsreformen.

Høringsnotatet om endringer i vegloven og vegtrafikkloven tar i hovedsak bare opp spørsmål som oppstår som følge av reformen. I tillegg kommer enkelte spørsmål som ikke er nye, men som vil kunne stille seg annerledes som konsekvens av reformen. Departementet foreslår å gjennomføre det som er nødvendig av hensyn til reformen, men heller ikke mer. Det er vi enige i. Det er mulig at denne avgrensningen burde presiseres i proposisjonsteksten.

Vi skal for ordens skyld tilføye at det i den interne høringen har fremkommet synspunkter om behov for endring av vegloven også på enkelte andre punkter. Vi vil eventuelt komme tilbake til disse punktene i annen sammenheng.

Våre kommentarer til de enkelte punkter følger høringsnotatenes systematikk. Der hvor vi ikke kommer med kommentarer, støtter vi departementets vurderinger og forslag.

2. Til forslagene om endring i veglov og vegtrafikklov

Til pkt 2.3

Vi foreslår en viss presisering i 4. avsnitt, slik:

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

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

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

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

Staten beholder eiendomsrett og annen rett knyttet til eiendom, konstruksjoner med mer som ikke er direkte knyttet til øvrig riksvegnett som omklassifiseres til fylkesveg og kommunal veg. Dette gjelder for eksempel massetak, driftsbygning, lagerareal m.m. som brukes av den felles vegadministrasjon til fordel for både riks- og fylkesvegnett. Det samme gjelder eiendom som brukes til fritidsformål. Ledninger og annen konstruksjon som er nødvendige for at staten skal kunne løse sine oppgaver, overdras heller ikke til fylkeskommunene eller Oslo kommune.

Til pkt 2.5

Vi har merket oss at departementet fremmer forslag til endringer i veglovens §§ 16 og 62 med sikte på å skaffe lovhjemmel for forskrifter som vil kunne gi bindende bestemmelser om standard m.m. for offentlig veg. Statens vegvesen slutter seg i det alt vesentlige til departementets fremstilling og forslag.

I pkt 2.5, tredje avsnitt sier departementet: ”Omfang og innhold i nasjonale føringer knyttet til standard, trafiksikkerhet med mer på det samlede fylkesvegnettet etter at reformen har trådt i kraft, må vurderes ut fra trafikantenes og næringslivets behov, samt nasjonale mål for trafiksikkerhet og andre nasjonale mål gitt i blant annet Nasjonal transportplan og Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet.” Dette er vi enige i og vil understreke viktigheten av at det holdes fast ved disse utgangspunktene. Vi har noen nasjonale føringer allerede i dag med hjemmel i veglovens § 13, og begrunnelsen for dem er sammenfallende med dem departementet peker på i høringsutkastet.

Etter vår vurdering bør det i arbeidet med lovproposisjonen signaliseres at det er behov for nasjonale føringer om minstestandard ved utbygging og vedlikehold av fylkeskommunalt vegnett (tiltaksstandard). Omfang og innhold i føringene forutsetter vi selvsagt at inngår i departementets arbeid med nasjonale føringer slik det er varslet i høringsnotatets pkt 4.

Departementet sier at det kan være aktuelt å gi enkelte nasjonale føringer om minstestandard ved fylkeskommunenes drift av fylkesvegnettet (tilstandsstandard). Vi slutter oss til departementets forslag, men vil ikke unnlate å peke på at enkelte driftstiltak (eksempelvis strøing, salting, brøyting og trafikkstyring) kan ha stor betydning for både trafiksikkerheten og framkommeligheten på dette omfattende vegnettet. Enhetlig standard på tvers av vegklasser og fylkesgrenser er viktig.

Det er mulig at vegtrafikksentralene ikke er så godt kjente at formuleringene i høringsnotatet er tilstrekkelige. For å unngå misforståelser foreslår vi at siste avsnitt på s. 5 får slik start: *Statens vegvesen bør etter Samferdselsdepartementets mening fortsatt ha ansvar for fellesoppgaver på tvers av vegklasser. Et eksempel på slike fellesoppgaver er de fem regionale vegtrafikksentralene som overvåker tunneler, styrer variable skilt og tar imot og formidler vegmeldinger m.m.. Et annet eksempel på fellesoppgaver kan være den nasjonale vegdatabanken – NVDB. Departementet foreslår . . .*

Det bemerkes at nest siste setning i siste avsnitt under pkt 2.5 synes å være feilplassert.

Til pkt 2.7

Forvaltning av bruer omfatter også drift og vedlikehold. Parentesen i 2. avsnitt kan med fordel endres til: *(inspeksjoner, drift, vedlikehold, lastklassifisering, dispensasjoner m.v.)*

Inspeksjoner gir også grunnlag for prioritering av vedlikeholdstiltak. 3. setning i 5. avsnitt kan med fordel endres til: *Inspeksjoner gir videre grunnlag for prioritering av vedlikeholdstiltak og for endring av lastklasse og behandling av dispensasjoner ved tunge transporter.*

Proposisjonen bør etter vårt syn også inneholde en kort orientering om bruberedskap. Selv om vi regner med at den landsdekkende bruberedskapen vil fortsette etter 2010, så kan det være at deler av statens sektoransvar på dette området er såpass lite kjent at en omtale kan være ønskelig. Omtalen vil også kunne tydeliggjøre en begrunnelse for hvorfor enkelte lagerplasser m.v. fortsatt bør være i statens eie. En slik omtale vil kunne være:

Statens vegvesen har siden 1968 bygget opp en bruberedskap til en anerkjent god standard. Ved en hensiktsmessig organisering og effektiv drift er det gradvis etablert en nasjonal ressurs som forvaltet på en helhetlig måte, kan ivareta etatens fremtidige sektoransvar for vegtransport. En kjerne av høy spesialistkompetanse knyttet til det sentrale brufaglige miljøet er opprettholdt. Nye beredskapsutfordringer knyttet til HMS, Sikker Jobb-analyse og internkontroll er håndtert. Vegdirektoratet arbeider for et utvidet nordisk samarbeid som kan gi tilgang på ytterligere faglige og operative ressurser i kriser.

De senere års satsing er basert på anbefalingene fra Reservebruprojektet som ble initiert og ledet av Samferdselsdepartementet, med Jernbaneverket og Forsvaret som samarbeidsparter i tillegg til Statens vegvesen. Investeringer i nytt materiell har resultert i tunge brusett som i kriser kan nyttes både på veg og jernbane. Nye hurtigmonterbare brutyper gir vesentlig raskere responstider enn hittil. Dessuten er viktige elementer i de mobile ferjekaiene nå blitt fornyet. Samtidig har man beholdt materiell som er kompatibelt med Forsvarets eldre utstyr og som vil utgjøre en ressurs særlig for kommunene. Fordelingen av brumateriell på de enkelte landsdeler, samt etableringen av en ny lagerstruktur med mer hensiktsmessig plasserte og bedre utstyrte lagersteder, nærmer seg en slutfase.

Ut fra disse forhold anser vi at en landsdekkende bruberedskap er en nasjonal oppgave som også fremover best ivaretas gjennom et sentralt ansvar for overordnet styring og faglig ledelse. Et slikt beredskapsopplegg som skissert ovenfor skal bidra til at brutte veg- og ferjeforbindelser blir gjenopprettet på en rask og kostnadseffektiv måte uansett hvor i landet hendelsen skjer og uansett vegklasse. Videre at ressursene ved kriser kan ses mer samlet mot samfunnets overordnede behov.

Til pkt 2.10

Innledningsvis i departementets høringsnotat sies det: ”Det er lagt til grunn at vegadministrasjonen vil bestå som i dag med blant annet en felles (sams) vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveger. Det kan være aktuelt å styrke den fylkeskommunale administrasjonen.” Dette følges opp og utdypes i høringsnotatets pkt 2.10.

Departementets forslag er etter vår vurdering godt med sikte på å gi trafikanter, næringsliv og andre en mest mulig sikker, effektiv og forutsigbar vegtransport og for å gi fylkeskommunene og staten effektiv tilgang på bredt sammensatt og høy kompetanse for å løse sine oppgaver. Fylkeskommunene har gjennom den felles vegadministrasjonen en unik tilgang til både generalist- og spesialistkompetanse, fagnettverk, registre og ulike verktøy i en stor nasjonal

fagetat. Den felles vegadministrasjonen gir mulighet for en effektiv og enkel kommunikasjon mellom forvaltningsnivåer. Beredskapsmessig har forslaget om et samlet Statens vegvesen og en felles vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveg, betydelige fordeler.

Etter vårt syn vil den foreslåtte organiseringen av vegadministrasjonen være kostnadseffektiv, den tilrettelegger godt for å utnytte stordriftsfordeler og den kan utnyttes både av staten og fylkeskommunene i arbeid på tvers av fylkesgrenser og forvaltningsnivåer (eksempelvis samordnet drift av riks- og fylkesveg gjennom felles funksjonskontrakter). Organiseringen tilrettelegger for at sterke nasjonale kompetansemiljøer beholdes samlet, med de fordeler det har for den daglige oppgaveløsningen knyttet til riksveg, fylkesveg og andre statlige oppgaver. Denne organiseringen er også viktig for å vedlikeholde og utvikle nødvendig kompetanse på disse områdene. Det vises til Innst. S. nr 166 (2006-2007) hvor disse forhold er tatt opp.

Departementets forslag er etter vårt syn i tråd med regjeringens vurderinger, senest i Ot. prp. nr. 10 (2008-2009) som flertallet i kommunal- og forvaltningskomiteen sluttet seg til, jfr. Innst. O. nr 30 (2008-2009) side 7 pkt 2.2.1.

Departementet sier i sitt høringsnotat at det er viktig at både staten og fylkeskommunene på en effektiv måte gis tilgang til mulighetene som ligger i den felles statlige vegadministrasjonen. Det er vi enige i. Når staten tar ansvar for og dekker utgifter til den felles vegadministrasjonen etter veglovens § 19, er det etter vårt syn i tillegg viktig at både staten og fylkeskommunene effektivt og over tid også utnytter mulighetene i sitt daglige arbeid. Å utvikle kompetansemiljøer med nødvendig bredde og kapasitet er et langsiktig arbeid som krever en viss grad av forutsigbarhet med hensyn til at miljøene brukes.

Overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett og styrking av fylkeskommunene som regionale plan- og utviklingsaktører, vil ifølge departementets høringsnotat kunne utløse behov for en viss styrking av fylkeskommunenes kompetanse på enkelte områder. Etter departementets syn er det ikke ønskelig at en slik styrking skjer ved å redusere Statens vegvesens kompetanse. Vi er enige i departementets syn. Det er i denne forbindelse grunn til å understreke at kompetansen som etterspørres er sammensatt og resultat av samhandling mellom fagpersoner både i strategienheter, operative enheter og ulike støttefunksjoner. Å dele opp en slik sammensatt kompetanse vil i praksis føre til en svekket kompetanse.

I departementets høringsnotat er det uttalt at økt satsing på veg utløser behov for å styrke også administrative funksjoner og at en slik vekst først og fremst kanaliseres til fylkene. Vi er usikre på hva departementet legger i dette forslaget. Vår erfaring er at særlig innenfor administrative funksjoner kan det oppnås mye både kvalitativt og økonomisk ved å etablere landsdekkende funksjoner og ved at informasjonsteknologien utnyttes optimalt. Vi vil foreslå at man på dette området undersøker nærmere om – og i tilfelle hvordan – fylkeskommunene kan utnytte de landsdekkende funksjonene og systemene som Statens vegvesen har, og der tjenester kan tilbys gjennom den felles vegadministrasjonen.

Det er også grunn til å peke på at fylkeskommunenes mer fremtredende rolle på vegsiden gjør det nødvendig å finne fram til styringssystemer, fullmaktsforhold og samhandlingsmønstre som er tilfredsstillende både for staten og for fylkeskommunene. I dette ligger også at eventuelle lovsatte krav for eksempel i arbeidsmiljølovens regler om byggherreansvar, må tilfredstilles.

Til pkt 2.11

Høringsnotatet skiller mellom ansvar for oppgaver (pkt. 2.11) og ansvar for å stille med en organisasjon og kompetanse for å løse oppgaven (pkt 2.10). Vi anser det for et ryddig skille.

Fylkeskommunene og Oslo kommune overtar ansvar for mange ulike oppgaver knyttet til det vegnettet som omklassifiseres. Dette gjelder ansvar for strategi-/langtidsplan, ulike handlingsprogrammer, budsjett, planlegging, bygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning. I tillegg kommer ansvaret som eier av det samme vegnettet. Etter pkt 2.10 tar staten ansvar for og stiller til disposisjon for fylkeskommunene den felles vegadministrasjonen for å løse oppgavene knyttet til det samlede fylkesvegnettet etter reformens ikrafttreden.

Vi er for øvrig enige i departementets syn på hvilke oppgaver som fortsatt bør være et statlig ansvar.

Til pkt. 3

Vi har notert oss at departementet i avnitt 2 på side 13 i høringsnotatet uttaler at det kan være behov for å forskriftsfeste en plikt for fylkeskommunene til å organisere sitt trafikksikkerhetsarbeid. Dette synspunktet er ikke videreført i lovforslaget eller i kommentarene til paragrafen.

Til pkt. 4

Departementet omtaler i pkt 4 bestemmelsene i skadeerstatningsloven § 2 - 1.

Som generell omtale av dette saksområdet har vi ikke noe å bemerke til departementets framstilling. Dette er – slik departementet peker på - et eksempel på spørsmål som i prinsippet ikke har sammenheng med forvaltningsreformen, men som vil kunne få større aktualitet etter reformens ikrafttreden. Vi vil forøvrig bemerke:

Fram til nå har Statens vegvesens holdning vært at fylkeskommunene må være part i tvister knyttet til fylkesveg enten disse har sitt utspring i eller utenfor kontrakt eller fylkeskommunen er klager/saksøker eller innklaget/saksøkt. Dette syn har aktuelle fylkeskommuner fram til nå akseptert, og Statens vegvesen vil anbefale å følge en slik praksis videre. Ved at midler til øvrige riksveger er forutsatt trukket ut av riksvegbudsjettet og tilført fylkeskommunene som del av rammetilskuddet, blir fylkeskommunene gjennom dette tilført midler som i dag brukes til å dekke eventuelle erstatninger i denne type saker tilknyttet øvrig riksvegnett.

Det er et behov for klarhet mellom staten og fylkeskommunene om partsforholdene. I tillegg vil behovet for klarhet i partsforhold være av betydning også i relasjon til vegvesenets kontraktsparter, andre med rettslig klageinteresse og utenforstående tredjemenn. Vi slutter oss til at den videre utvikling følges nøye, og at man – slik det legges opp til i høringsnotatet – kommer tilbake til saken dersom det viser seg å bli et behov for presisering av partsforholdene.

Til pkt. 5

Omtalen av vegtrafikklovens § 40 a kommer midt inne i omtalen av endringene i vegloven. Systematisk er det en mer hensiktsmessig løsning å omtale vegtrafikklovens § 40 a etter omtalen av veglovens bestemmelser.

3. Til forslag om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen

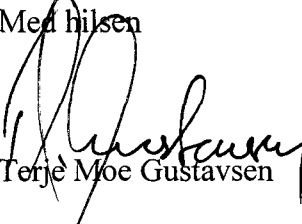
Det kan være grunn å ta inn i motivene at omklassifiseringen også innebærer overføring av betalingsansvar for kostnader som ikke er betalt ved reformens ikrafttreden.

Dette prinsippet ligger implisitt i teksten allerede, men det er mulig at det bør uttales mer direkte. En slik tilføyelse kan eventuelt plasseres i omtalen av § 2.

4. Forholdet til fagforeningene

De største fagforeningene i etaten har blitt informert om tilbakemeldingen fra Statens vegvesen. Disse fagforeningene har i hovedsak ikke hatt noen kommentarer til vårt utkast til tilbakemelding. Disse fagforeningene er selvstendige høringsadressater, og vil eventuelt gi en mer utførlig og nyansert fremstilling av eget standpunkt direkte til departementet.

Med hilsen



Terje Moe Gustavsen