

Juristene i Statens Vegvesen viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 16. mai 2018 vedrørende konsekvenser ved overføring av fylkesvegadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene fra 1.1.2020.

Vi synes utredningen «Sams og samling» i hovedsak gir et godt bilde av arbeidsoppgavene og kompleksiteten i det arbeidet Statens vegvesen utfører. Å gjøre dette mer detaljert og grundig var nok vanskelig med den tide som var til rådighet. Dog synes vi at det arbeidet som støttefunksjonene utgjør generelt kommer dårlig fram i rapporten.

Juridisk seksjon er en av flere støttefunksjoner som er inne i svært mange fylkesvegsaker. Jurister er også representerte i arbeid med grunnnerverv og i flere andre seksjoner i Statens vegvesen.

For øvrig mener vi at «Sams og samling» må ses i sammenheng med regionreformrapporten utarbeidet av Hagen-utvalget februar 2018. Dette følger av kap 11 i Hagen-utvalgets rapport.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/2ac32be8629541259acade7d15d9451e/regionreform---rapport-fra-ekspertutvalget.pdf>

Vi kan ikke se at mandatet i Hagen-utvalgets rapport blir innfridd ved å splitte fagmiljøer og dele vegadministrasjonen i enda mindre enheter enn de fem regionene som sørger for sams vegadministrasjon pr i dag.

1 Oppgaver bør legges så nært innbyggerne som mulig, men på et så høyt nivå som nødvendig for å sikre en kostnadseffektiv oppgaveløsning

4 Oppgaver som krever stor grad av samordning, og/eller oppgaver som har store kontaktflater med hverandre, bør legges til samme forvaltningsorgan

5 Oppgaver som av ulike årsaker ikke skal la seg påvirke av lokalpolitiske forhold, bør være et statlig ansvar. Staten bør ha ansvaret for oppgaver som forutsetter et nasjonalt helhetsgrep for god oppgaveløsning

Publikum ser ikke forskjell på hvordan veier er klassifisert og hvem som er vegeier og har ansvaret. De er opptatt av trafiksikkerhet, vegstandard og fremkommelighet.

Overføring av sams vegadministrasjon til regionalt folkevalgt nivå er gjennomførbart, men vi er bekymret for de økte kostnadene dette vil medføre. Vi er dog bekymret for en ineffektiv forvaltning der det vil være sannsynlig at det utvikler seg ulik praksis på hvordan saker vil bli avgjort i de 10 ulike fylkene som er tenkt å forvalte fylkesvegene selv.

Når myndighet, planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold er samlet i færre regioner (fem pr i dag) er likebehandling og samarbeid over hele landet mer nærliggende. Denne overordnede kalibreringen for ensartet praksis som regionene i Statens vegvesen og

vegdirektoratet utøver vil da bli splittet opp. Særlig juridisk seksjon jobber på tvers av fylkesgrenser, og i noen grad på tvers av regioninndelingen i Statens vegvesen også, og allerede i dag ser vi at det er noe ulik praksis for hvordan oppgaver løses og ansvar utøves.

Det er en ting i tiden at saker er større og mer komplekse enn før. Med reglene om offentlig anskaffelser er det ikke uvanlig at kontraktsparten priser seg til tap eller i null for så å ha en forventning om at inntjeningen skal komme ved tilleggsarbeider og endringer. Dette blir det mye korrespondanse og møtevirksomhet av. Entreprenører og konsulenter har egne juridiske avdelinger som gjør sitt ytterste for at bunnlinjen i selskapet skal bli god. Dette medfører at Statens vegvesens jurister har svært mye å gjøre i tillegg til å være saksbehandlere innen forvaltningsoppgaver og erstatningskrav mm. Det er viktig at den støttefunksjonen juristene representerer blir synliggjort.

Vi vil i det følgende gi noen eksempler på noe av det vi mener kunne vært annerledes ev utdypet utredningen:

- S. 18, nest siste og siste avsnitt samt s. 19, Figur 3: Det går ingen strek fra juridisk seksjon og ned til det utvalgte fylkesvegprosjektet og riksvegprosjektet som er brukt som eksempel.

Det *kan* være riktig i akkurat dette eksempelet i og med at prosjektene går ut på utarbeidelse av reguleringsplan, teknisk plan og prosjekteringsgrunnlag. Forutsetningen er da imidlertid at begge prosjektene er prosjektert i egenregi. Men selv i disse tilfellene forespørres ofte juridisk seksjon mht plan og bygningslov og kabler i vegtrase jf vegloven.

Dersom prosjektene ikke er prosjektert i egenregi, har juridisk vært inne. Eksterne konsulenter bistår enten på bakgrunn av at de er bestilt via en eksisterende rammeavtale eller i en ny, egen anskaffelse. Statens vegvesen har de siste årene i overkant av 3 milliarder på konsulenter. Så i de fleste av Statens vegvesen sine prosjekter har juridisk seksjon da bidratt med kompetanse og bistand i disse anskaffelsene, eksempelvis i form av kontroll/kvalitetssikring av konkurransegrunnlag, kvalitetssikring av anskaffelsen i Anskaffelsesnemnda (alle kjøp over kr 500 000 skal innom her), spørsmål relatert til kontraktsoppfølgingen, sluttoppgjør mm.

- S. 23, figur 4: (figuren beskriver de oppgaver etter vegloven som hører til ansvaret for å eie/forvalte veg)
 - «Bygge veg»: Tredje siste boks heter «Oppfølging og kontroll». Jeg mener ordet «oppfølging» bør endres til det mer spesifikke «kontraktsoppfølging».
 - «Bygge veg»: Nest siste boks heter «Overtakelse inkludert sluttoppgjør». På prosessen «Vedlikeholde veg» heter nest siste boks kun «Overtakelse». Her mener jeg samme ordlyd bør benyttes fordi man også i vedlikeholdskontrakter gjennomfører sluttoppgjør. På prosessene «Drifte veg» og «Drifte fylkesferjer» heter nest siste boks «Kontraktsavslutning,

sluttoppgjør». Her mener jeg også «overtakelse» burde vært nevnt, da i alle fall driftskontraktene benytter det som et skjæringspunkt.

- «Bygge veg», «Drifte veg», «Drifte fylkesferjer»: Jeg mener den siste boksen på alle disse prosessene burde være «Mangelsoppfølging». Dette kan potensielt være mye arbeid, og også noe fylkeskommunen må være klar over at de må bruke ressurser på.
- «Forvalte veg», «Drifte veg»: På s. 63 ser jeg at et av målene for Vegvesenets utredning er at trafikanter og andre brukere ikke skal oppleve ulemper i forbindelse med endringer av sams vegadministrasjon. For å unngå det mener jeg det bør tas med en egen boks med ordlyden «Behandling av erstatningskrav fra trafikanter» i disse prosessene. Alle regioner mottar årlig hundrevis av erstatningskrav fra trafikantene med bakgrunn i at bilen har kjørt ned i et hull i vegen, at de har fått salt i drikkevannsbrønnen sin, at entreprenøren har klippet ned for mye av hekken deres, at de taper omsetning fordi vi har anleggsvirksomhet i nærheten osv. Fylkeskommunene må ha ressurser og kompetanse til å behandle denne typen saker fra dag 1 etter de overtar forvaltningen av investerings-, vedlikeholds- og driftskontraktene. Sendretting saksbehandlingstid og manglende ressurser i disse sakene rammer fort trafikantene.
- S. 32, 2.avsnitt: Støttefunksjonene i Vegvesenet burde vært nevnt her for å synliggjøre bredden i måten vi arbeider på. Eksempelvis som en ny tredje setning: «Dette gjelder ikke bare rent ingeniørfaglig kompetanse, men også kompetanse fra støttefunksjoner som juridisk seksjon og økonomiseksjonen som eksempelvis bistår med kvalitetssikring av de konkrete anskaffelsene og konkurransegrunnlagene».
- S. 32, 4.avsnitt og s. 51, 3.avsnitt under «Markedsvirkninger»: Det fremgår som prosesskodene bare er en «mal». Prosesskodene er imidlertid egne håndbøker (R761 og R762) som benyttes for å skrive kravspesifikasjonen i investeringsprosjekter. Fordelen med å bruke disse er at entreprenørene får forutberegnelighet rundt hva slags krav som stilles, contra det som muligens er tilfelle for asfaltkontraktene som omtales på s. 39, nest siste avsnitt. Så vidt meg bekjent benytter imidlertid også asfaltkontraktene seg av prosesskoden i beskrivelsesteksten/kravspesifikasjonen i konkurransegrunnlaget.
- S. 46, pkt. 6.2.1: Hvordan forholder dette (tilgang til arkivmateriale mm.) seg til EUs forordning for personvern, The General Data Protection Regulation (GDPR), som blir norsk lov i 2018?
- S. 65, tabell 16: Hva er det de sikter til når de skriver «Antatt utvikling i totalkostnader i markedet (entrepriser)»? Teksten er noe ubestemmelig, og kan tolkes på flere måter.
- S. 73, 3.avsnitt ang. fagkompetanse: Teksten bør nyanseres ytterligere med flere eksempler; Manglende fagkunnskap, manglende kjennskap til innholdet i egne kontrakter eller manglende forhandlingskompetanse i kan føre til at det tas

beslutninger som ikke er i tråd med kontrakten, og som således kan føre til at det blir overskridelser på prosjektet.

Vi støtter rapporten Sams og samling og dens konklusjoner.

Dersom det likevel vedtas at oppgavene i sams vegadministrasjon overføres til fylkeskommunene, støtter vi forslag som innebærer å sikre statens vegvesens ansatte rettigheter i den forbindelse. Samferdselsministeren sa på allmøte i Statens vegvesen i 2017 at ingen i Statens vegvesen skulle bli uten arbeid som følge av regionreformen. Det er i denne prosessen antatt at man ikke står overfor en virksomhetsoverdragelse i lovens forstand. Vi er dog opptatt av at de ansatte skal kunne oppebære de samme rettigheter som de har pr i dag, sånn som lønn og ansiennitet mm. Det bør etableres hjemmel for å regulere de ansattes individuelle rettigheter.

På vegne av juristene i Statens Vegvesen

Mari J. Steine, Anne Marit Lindberg, Henning Fykerud, Ingrid Oma, Siri R. Raknes og Hanne Seljesæter