



Statens vegvesen

Kommunal- og regionaldepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Olav Sætre - 22073573

Vår referanse:
2004/010744-025

Deres referanse:
08/557

Vår dato:
30.04.2008

Forvaltningsreformen - uttalelse fra Statens vegvesen til Kommunal- og regionaldepartementets høringsnotat av 26. februar 2008

Innledning.

Det vises til brev fra Kommunal- og regionaldepartementet av 26.februar 2008, vedlagt høringsnotat "Forvaltningsreformen – forslag til nye oppgaver til det folkevalgte regionale nivået". Frist for å komme med uttalelse er 30.april 2008.

Vår høringsuttalelse er drøftet med de største fagforeningene i Statens vegvesen som har gitt sin tilslutning til hovedpunktene i uttalelsen.

Vi har i vår uttalelse valgt å følge notatets kapittelinndeling og har disse kommentarene:

Kapittel 2: Endringer i regelverket som omhandler fylkeskommunen som administrativ enhet.

Kap. 2.1. Innledning

Kommentar til kap. 2.1.2 Begrepsbruk – nødvendige tekniske lovendringer

Statens vegvesen slutter seg til forslagene om begrepsbruk.

Dersom forsterket fylkesmodell velges er det naturlig at begrepet "fylkesveg" brukes for hele det regionale vegnettet.

Kap. 2.2. Forsterket fylkesmodell

Kommentar til kap. 2.2.1 Behovet for materiell endringer

Statens vegvesen er enig i at forsterket fylkesmodell bør kunne inneholde mindre struktur-endringer, slik disse er beskrevet i første avsnitt i kap. 2.2.1.

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

Kommentar til kap. 2.2.2 Overgangsregler

Med hjemmel i inndelingslova § 15 er kommuner og fylkeskommuner som slutter seg sammen, fritatt for dokumentavgift, tinglysingsgebyr og omregistreringsavgift ved overføring av eiendom m.m., jf høringsnotatet side 15 første avsnitt. Tilsvarende fritak bør gjelde ved overføring av eiendom m.m. i forbindelse med overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett fra staten til regionene.

I høringsnotat foreslås det at inndelingslovens bestemmelser om økonomisk oppgjør bør anvendes ved gjennomføring av forvaltningsreformen, jf notatet side 19 sjette avsnitt. Vi er enige i innholdet i forslaget, men ut fra inndelingslovens saklige virkeområde er vi usikre på om inndelingsloven får anvendelse direkte ved overføring av eiendom og andre verdier mellom staten og regionene, og ber om at dette klargjøres.

Etter vår oppfatning innebærer overføring av ansvar for øvrig riksvegnett at regionene blir *eier* av øvrig riksvegnett, med tilhørende fast eiendom, jfr. bl.a. vegloven § 52. Vi forstår det videre slik at regionene skal overta verdiene knyttet til øvrig riksvegnett uten vederlag.

Kap. 2.3. Regionmodellen

Kommentar til kap. 2.3.8 Hjemmelsgrunnlag for gjennomføring av en regionmodell.

Forutsatt en regionmodell sies det høringsnotat at det kan være hensiktsmessig å etablere et særskilt hjemmelsgrunnlag i egen lov for oppretting av regioner. Statens vegvesen er enig i dette.

Et slikt hjemmelsgrunnlag bør inneholde nødvendige bestemmelser for å gjennomføre de strukturelle endringene som ligger i forvaltningsreformen, interims- og overgangsløsninger m.m. Etter vårt syn vil det særlig være nødvendig at hjemmelsgrunnlaget gir klarhet i hvem Statens vegvesen og andre, kan samhandle med i 2009 i forbindelse med overføringen av ansvar og oppgaver, og hvilken legitimitet en slik interimsorganisasjon har i forhold til å forplikte de nye regionene.

Kapittel 3: Utdanning og forskning

Kommentar til kap. 3.3 Regionale forskningsfond

Regjeringen har foreslått å opprette regionale forskningsfond for å styrke regional forskning og samspillet mellom næringsliv, høyskoler og regioner. Dette ser vi positivt på, idet en regionalt basert forskning kan være med å bidra til økt kunnskapsutvikling på flere områder innenfor samferdsel og bidra til å se samferdsel og annen regional og lokal utvikling i sammenheng.

I høringsnotatet sies det at regjeringen skal arbeide videre med å fastsette rammeverk for organisering og forvaltning av regionalt forskningsfond. I rammeverket er det etter vårt syn viktig at det legges til rette for en god kopling og et godt samvirke mellom nasjonale og regionale virkemidler og forskningsprogrammer, at forskningen kan bidra med kunnskap til regionale helhetsløsninger på tvers av forvaltningsnivåer og over regiongrenser og at det regionale forskningsfondet kan disponeres både til grunnforskning, næringsrettet forskning og forskning til nytte for offentlig sektor.

Kapittel 4: Samferdsel

Kap. 4.1 Bakgrunn og forslag til endringer

Kommentarer til kap. 4.1.2. Innst. S. nr 166 (2006-2007)

I kap. 4.1.2 oppsummeres Kommunal- og forvaltningskomiteens flertallsmerknader knyttet til overføring av ansvar for oppgaver og organisering av vegadministrasjonen, inntatt i Innst. S. nr. 166 (2006 – 2007).

Vi vil bemerke at utredninger og drøftelser knyttet til organisering av regional vegadministrasjon m.m. som komiteflertallet ber om, herunder eventuell splitting av Statens vegvesen, ikke er gjennomført.

Inntil utredning og drøfting som nevnt er gjennomført og annet måtte bli bestemt, forutsetter vi at Statens vegvesen beholdes samlet, med en felles (sams) statlig vegadministrasjon der Statens vegvesens vegregioner (regionvegkontorer med tilhørende distriktskontorer) fortsatt er statlige og hører under Vegdirektoratet i stamvegsaker, mens de hører under de folkevalgte regionene i regionvegsaker.

Kap. 4.2 Overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband til regionene

Kommentarer til kap. 4.2.1. Kriterier for klassifisering av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband.

Med unntak for presiseringene nedenfor har vi ikke noe å bemerke til kriteriene som er foreslått. Kriteriene gir et visst rom for skjønn, noe som er nødvendig for å finne fram til akseptable løsninger i det konkrete klassifiseringsarbeidet.

I tredje avsnitt under pkt 4.1.2 på side 46 i høringsnotatet sies:

”Dette flertall mener videre at de nye regionene bør ha en viktig samordningsfunksjon i forhold til den totale kollektivtrafikken i sin region, herunder jernbane og ekspressbuss. Det er viktig at et politisk organ kan se helheten i det kollektivtilbudet som blir gitt. Et bedre kollektivtilbud vil kunne dempe veksten i personbiltrafikken og dermed begrense klimautslippene. Dette flertallet mener at de utøvende aktørene i kollektivtrafikken må forpliktes til å delta i et regionalt samordningsarbeid.”

Overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett er et viktig virkemiddel for at regionene skal kunne foreta helhetlige vurderinger og prioriteringer som også omfatter samferdsel, for bl.a. å kunne gi et bedre kollektivtransporttilbud til innbyggerne i regionen.

Ved at regionene overtar ansvaret for øvrig riksvegnett overtar de også Statens vegvesens ansvar for/ delansvar i kollektivterminaler, innfartsparkeringsanlegg m.m. tilknyttet øvrig riksvegnett. I tilknytning til klassifiseringen er det aktuelt å vurdere hvilke anlegg som er å betrakte som en del av øvrig riksvegnett og skal følge disse ved omklassifiseringen og hvilke som fortsatt skal være statlige og være en del av stamvegnettet.

Regionale veger med nasjonal beredskapsfunksjon er foreslått å være et regionalt ansvar, men slik at staten gis hjemmel til å pålegge regionene å ha en viss minstestandard på slike regionale veger og regionvegferjesamband. Det bør framgå at denne ordningen ikke utløser at

regionen kan kreve økonomisk kompensasjon fra staten utover det som eventuelt måtte ligge i rammetilskuddet eller inngåtte avtaler. Beredskapsmessig må det vurderes ordninger som muliggjør at ferje på et regionalt samband midlertidig kan brukes på et stamvegsamband og motsatt.

For å gjennomføre reformen til rett tid er det viktig at kriteriene for klassifisering og den konkrete klassifiseringen avklares snarest mulig.

Vi er enige i forslaget om at regionene overtar øvrig riksvegnett med den standard det har på overtakelsestidspunktet, og da basert på at staten følger opp dette vegnettet i 2008 og 2009 ut fra foreliggende handlingsprogrammer, budsjetter og en normal oppfølging ellers.

En slik oppfølging fra statens side vil innebære at det i 2008 og 2009 blir inngått ytterligere avtaler m.m. knyttet til planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og forvaltning av øvrig riksvegnett, som vil løpe etter 1.1.2010, eksempelvis utbyggingkontrakter, funksjonskontrakter, ferjekontrakter m.m. Sammen med øvrig riksvegnett vil det også følge med mye fast eiendom med rettigheter og forpliktelser og saker som ikke er avsluttet. Enkelte forvaltningsaker, tvister m.m. vil heller ikke være avsluttet. Kommuner, private og andre har i noen sammenhenger forskottet for tiltak på øvrig riksvegnett, der tilbakebetalingen er forutsatt å skje etter 1.1.2010.

Vi foreslår derfor følgende formulering på dette punkt: Regionene overtar den delen av øvrig riksvegnett som ikke blir statlige stamveger med den standard det har og med de rettigheter og forpliktelser som er knyttet til dette, på overtakelsestidspunktet. Med øvrig riksvegnett menes både øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband.

Kommentarer til kap. 4.2.2. Enkelte konsekvenser ved overføring av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband til regionene.

Innledningsvis sies det at "Overføring av prioriterings- og finansieringsansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjer innebærer en betydelig overføring av oppgaver og myndighet fra staten til regionene, og vil få konsekvenser på en rekke områder". Dette og de andre betraktningene som gjøres innledningsvis og under det enkelte avsnitt i kap. 4.2.2, er vi enige i. Vi vil i tillegg utdype/bemerke:

- Prioriterings- og finansieringsansvaret er en viktig del av det samlede ansvaret som regionen overtar fra staten ved overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband. Regionene overtar alt ansvar som vegmyndighet etter vegloven, samt ansvar som eier og rettighetshaver til eiendom og de ulike elementene som øvrige riksveger består av m.m.
- Ved overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband, vil regionene få et betydelig økt ansvar for at alle trafikantgrupper (næringsliv, kollektivtransport, gange, sykkel, personbil, utrykningskjøretøyer m.m.) tilbys en sikker, effektiv og forutsigbar vegtransport. Regionene får i tillegg økt ansvar for å bidra til at nasjonale mål blir nådd innenfor bl.a. trafiksikkerhet og klima.

At regionene får økt ansvar for vegtransporten i sin region, fritar ikke staten fra det nasjonale ansvaret og oppgavene. En slik nasjonal oppgave vil være – gjennom ulike virkemidler - å tilrettelegge for at regionene bidrar til en enhetlig og god standard på det regionale vegnettet, et akseptabelt nivå på veginvesteringene og en fullgod

trafikksikkerhetspolitikk i alle regioner, slik det er forutsatt i St.meld. nr 12 og Innst. S. nr. 166 (2006-2007). Et viktig virkemiddel i denne forbindelse vil være at Statens vegvesen innenfor den nye oppgavedelingen og i nært samarbeid med regionene, fortsatt bidrar til å samordne og tilrettelegge for oppgaveløsning på tvers av regiongrenser og forvaltningsnivåer for enkelte veg- og vegtrafikkoppgaver. Slik koordinering har i praksis vist seg effektiv og hensiktsmessig og vil ikke være i strid med at regionene overtar ansvaret for øvrig riksvegnett. Behovet for slik koordinering/tilrettelegging er størst dersom forsterket fylkesmodell velges.

- I høringsnotatet er det forutsatt at behovet for og omfanget av statlige føringer for det regionale vegnettet, må utredes og vurderes nærmere. Det er vi enige i. En slik utredning og vurdering med nødvendig oppfølging, er arbeidskrevende og det vil kunne være behov for midlertidige bestemmelser fra og med 1.1.2010.

Overføringen av ansvar for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband, vil også kunne utløse behov for føringer som forplikter regionene til å framskaffe nødvendige data til nasjonale registre innenfor veg- og vegtrafikk og til å delta i nasjonale trafikk-sikkerhetskampanjer. Utredningen bør også omfatte behov for slike statlige føringer.

Kommentarer til kap. 4.2.3. Økonomiske og administrative konsekvenser av overføring av øvrig riksvegnett

I kapittelet omtales økonomiske og administrative konsekvenser av overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett. Det fokuseres særlig på konsekvenser for statsbudsjettet og kostnader knyttet til selve overføringen.

Etter vår vurdering vil overføring av ansvaret for øvrige riksvegnett fra staten til regionene i tillegg kunne føre til økte administrasjonskostnader og økte entreprisekostnader, jf. omtalen i høringsnotatet kap 4.3.3. Ved å beholde Statens vegvesen samlet, vil disse mer varige konsekvensene kunne bli relativt små. Dersom man deler opp Statens vegvesen og/eller etablerer parallelle vegadministrasjoner for oppfølging av regionale veger, kan kostnadsøkningen bli betydelig samtidig som virkningene av knapphet på kompetanse øker.

Overføringen av ansvaret for øvrig riksvegnett vil innebærer en så stor overføring av ansvar for oppgaver at det vil kunne være naturlig å vurdere Statens vegvesens organisasjon. En slik vurdering bør omfatte både Vegdirektoratet og etatens ytre virksomhet, og starte når regioninndelingen er mer avklart.

Kap. 4.3. Overføring av oppgaver fra Statens vegvesen til regionene.

Kommentarer til kap. 4.3.1. Oppgaveoverføring

Ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjer forutsettes overført fra staten til regionene uavhengig av framtidig regionstørrelse. Det innbefatter ansvar for oppgaver knyttet til å være både vegmyndighet og eier og rettighetshaver. I vegmyndighetsoppgavene inngår ansvar for å utarbeide strategi-/langtidsplan, handlingsprogram, budsjett, planlegging, utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning for det samlede regionale vegnettet, hvor øvrige riksveger og riksvegferjesamband vil inngå. Regionen vil være løyvemyndighet for ferjesamband på det regionale vegnettet.

I tillegg til overføring av ansvar for oppgaver knyttet til øvrig riksvegnett, foreslås det i høringsnotatet overføring av ansvar for ytterligere oppgaver fra Statens vegvesen til regionene. Omfanget av oppgaveoverføringen som foreslås er avhengig av hvilken modell som velges for regioninndeling.

Skillet som gjøres mellom *ansvar for oppgaven* på den ene side og *ansvar for å utføre oppgavene* på den annen side, er fornuftig og i dette tilfellet nødvendig fordi det vil gjelde ulike regler for disse to situasjonene.

Skillet er godt innarbeidet i vegsektoren allerede, ved at fylkeskommunene har ansvaret for oppgaver tilknyttet fylkesveg og staten ansvaret for oppgaver tilknyttet riksveg. Statens vegvesen har gjennom mange år har hatt ansvar for en felles statlig vegadministrasjon som hører under staten i riksvegsaker og fylkeskommunen i fylkesvegsaker. Det er en ordning som, slik vi ser det, har fungert godt både for trafikantene, fylkeskommunene og staten. Vi legger dette skillet til grunn i vår uttalelse.

Oppgaveoverføring ved regionmodell

Flertallet i Kommunal- og forvaltningskomiteen har som nevnt forutsatt at organisering av regional vegadministrasjon skal utredes, herunder ulike modeller for en hensiktsmessig organisering av Statens vegvesen, jf. Innst. S. nr 166 (2006 – 2007) s.14. I og med at utredninger og drøftinger som komiteflertallet ber om ikke er gjennomført, vil diskusjonene i høringsnotatet, særlig av ”oppgaveoverføring ved regionmodell”, måtte betraktes som foreløpige i påvente av resultatene fra utredningene. Våre merknader til oppgaveoverføring ved regionmodell er derfor av mer generell art.

I notatet diskuteres oppgaveoverføring og begrensninger for slik overføring knyttet til funksjoner (eksempelvis vegtrafikksentralene) og knyttet til fagområder (eksempelvis bru- og ferjeteknisk fagområde). Dette synes å være en fornuftig tilnærming. Det er også foreslått at en del fagmiljøer holdes samlet og underlegges Vegdirektoratet til bruk for Statens vegvesen og de folkevalgte regionene. Det er lagt vekt på at staten må ha tilstrekkelig kompetanse igjen for å ivareta sektoroppgaver, være vegmyndighet for stamveg m.m. Dette synes å være et greit utgangspunkt for utredningen som komiteens flertall har forutsatt. I utredningen bør trafikantenes behov for en sikker, effektiv, forutsigbar og bærekraftig vegtransport, på tvers av vegklasser og regiongrenser, vektlegges sterkere enn det synes å være gjort fram til nå. Konsekvensen for kompetanse bør også vektlegges sterkt.

Oppgaveoverføring ved forsterket fylkesmodell

a). Innledning

I andre avsnitt på side 55 i høringsnotatet foreslås:

”Dersom det blir en forsterket fylkesmodell holdes Statens vegvesen samlet, jf. begrunnelsen nedenfor, men enkelte oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport overføres. Dette gjelder for eksempel enkelte oppgaver innenfor generell planlegging etter plan- og bygningsloven. Bl.a. vil det være behov for planleggere som kan integrere generell planlegging i regionplanleggingen. Det kan også være aktuelt å overføre enkelte oppgaver knyttet til konkret planlegging og drift av kollektivtransport.

Det er imidlertid nødvendig at staten har nødvendig kompetanse og kapasitet for å kunne styre planprosesser og utredningsoppgaver, samt vurdere den faglige kvaliteten på planforslag og utredninger. Dette angår en rekke fagtema innenfor det tverrfaglige planleggingsområdet.”

I det etterfølgende tas det utgangspunkt i at ansvaret for oppgaver knyttet til øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband, blir overført til fylkeskommunen, jf beskrivelsen foran.

Vurderingene nedenfor er knyttet til om det i tillegg til ansvar for disse oppgavene kan overføres ansvar for ytterligere oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Ut fra forslaget i høringsnotatet vil det også bli vurdert om en eventuell oppgaveoverføring kan gi personalmessige konsekvenser for Statens vegvesen.

b). Forslaget om at Statens vegvesen holdes samlet..

Vi slutter oss til forslaget om at Statens vegvesen holdes samlet ved forsterket fylkesmodell, og er enige i begrunnelsen for forslaget.

At Statens vegvesen holdes samlet innebærer at staten fortsatt tar ansvar for en felles vegadministrasjon der Statens vegvesens vegregioner hører under Vegdirektoratet i stamvegsaker, mens de hører under fylkeskommunen i regionvegsaker. I dette ligger at fylkeskommunen etter 1.1.2010 er vegmyndighet og har ansvar for oppgavene knyttet til regionalt vegnett, eksempelvis ansvaret for å få utarbeidet og vedtatt strategi-/langtidsplan, handlingsprogrammer, budsjett, utbygging m.m., jf beskrivelsen foran. Det faglige og administrative apparatet ved Statens vegvesens vegregioner stilles til fylkeskommunenes disposisjon i regionvegsaker. Vegregionene vil bidra med utredninger og andre beslutningsunderlag for fylkeskommunen, samt sørge for at tiltak knyttet til utbygging, drift m.m. av regionalt vegnett blir gjennomført i samsvar med fylkeskommunens vedtak. Staten dekker i dag noen utgifter for fylkeskommunen til den felles vegadministrasjonen, slik som eksempelvis utgifter til ledelse og overordnet planlegging, en ordning vi foreslår opprettholdt.

Forslaget om å holde Statens vegvesen samlet innebærer at etatens kompetanse og nasjonale systemer, registre og ulike verktøyer fortsatt kan utnyttes effektivt på tvers av fylkesgrenser og forvaltningsnivåer og at stordriftsfordeler som er opparbeidet ved dagens vedadministrasjon kan tas vare på, til nytte både for fylkeskommunene og staten. Videre vil det innebære at et sterkt nasjonalt kompetansemiljø innen samferdsel holdes samlet.

Trafikantene og samfunnet for øvrig vil fortsatt ha en samlet fagetat som kan bidra til at veg og vegtrafikk og innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet i større grad kan ses i sammenheng over fylkesgrenser og forvaltningsnivåer, enn om Statens vegvesen ble splittet. Dette betyr også at brukerne av vegtransportsystemet har ett sted å henvende seg (Statens vegvesen) om forhold på den delen av offentlig vegnett som står for størstedelen av trafikkarbeidet.

c). Forslaget om å overføre ansvaret for enkelte oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport.

Gitt et samlet Statens vegvesen er det i høringsnotatet foreslått at ansvaret for enkelte oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunen, eksempelvis enkelte oppgaver innenfor generell planlegging etter plan- og bygningsloven. I forslaget pekes det på at fylkeskommunene har behov for planleggere som

kan integrere generell planlegging i regionplanleggingen. Det foreslås også å overføre enkelte oppgaver knyttet til konkret planlegging og drift av kollektivtransport.

Gjeldende plan- og bygningslov har virket siden 1986. Loven definerer fylkeskommunene og kommunene som planleggingsmyndigheter med hovedansvar blant annet for arealbruksutviklingen gjennom planlegging og oppfølging av utbyggingssaker. Dette ansvaret ble ytterligere utvidet i 1989, hvor all vegplanlegging etter en overgangsperiode på fem år, skulle skje etter plan- og bygningsloven. Tidligere kunne vegplaner utarbeides og vedtas av vegmyndighetene med hjemmel i vegplanforskrifter etter veglovens § 12. Denne myndigheten ble overført til kommunene samtidig som Statens vegvesen ble gitt hjemmel til å utarbeide grunnlag for de kommunale planene, jf. plan- og bygningslovens § 9-4. Det skjedde derfor en overføring av myndighet og ansvar for oppgaver fra Statens vegvesen til kommunene og fylkeskommunene i 1989.

Ansvaret for de *oppgavene* som i KRD's høringsnotat foreslås overført innenfor generell vegplanlegging, kollektivtransport og "enkelte oppgaver innenfor generell planlegging etter plan- og bygningsloven", er således allerede overført eller tillagt fylkeskommunene/ kommunene, jf. bl.a. plan- og bygningsloven §§ 12-1 og 9-1 og kapitlene V, VI og VII. I Ot.prp. nr. 32 (2007 – 08) om ny plandel i plan og bygningsloven, videreføres denne ansvarsdelingen.

d). Statens vegvesens ansvar for oppgaver i dag og framover innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport.

Om planadministrasjon i fylkeskommunen heter det i plan- og bygningslovens §12-2:

"Fylkesrådmannen skal ha det administrative ansvar for fylkeskommunens oppgaver etter loven. Enhver fylkeskommune skal ha en fagkyndig planleggings- og utbyggingsadministrasjon for utarbeiding og behandling av planer og planfaglig veiledningsvirksomhet etter loven."

Plan- og bygningsloven pålegger offentlige organer (eksempelvis Statens vegvesen) plikt til å gi fylkeskommunene nødvendig hjelp i planleggingsarbeidet og å delta i rådgivende utvalg, jf. lovens §12-3 hvor det bl.a. heter:

"§ 12-3. Samarbeidsplikt for andre offentlige organer

Organer som har oppgaver vedrørende ressursutnytting, vernetiltak, utbygging og kulturell eller sosial utvikling innenfor fylkets område, skal gi fylkeskommunen nødvendig hjelp i planleggingsarbeidet. Fylkesmannen skal føre tilsyn med at statlige organer oppfyller sin plikt til å yte bistand.

Slike organer skal etter anmodning fra fylkeskommunen delta i rådgivende utvalg som fylkeskommunen oppretter til å fremme samarbeid om planleggingsvirksomheten.

....."

Offentlige organer har samme plikt overfor kommunene, jfr. lovens § 9-3.

Statens vegvesen har – innenfor oppgaveområdene generell vegplanlegging og kollektivtransport – tatt utgangspunkt i forannevnte bestemmelser og *tilpasset* sitt ansvar for oppgaver og sin vegadministrasjon (organisering, kompetanse og kapasitet), for effektivt å følge opp bl.a. de plikter og oppgaver som etaten som statsorgan har etter plan- og bygningsloven.

Forslaget til ny plan og bygningslov redusere ikke Statens vegvesens plikter og oppgaver for å følge opp statlig, fylkeskommunal eller kommunal planleggingsvirksomhet. Tvert i mot vil det

kunne bli aktuelt for statlige myndigheter å styrke sin bistand til oversiktsplanlegging på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Forslaget gir regionalt folkevalgt nivå mer myndighet og ansvar for noen nye oppgaver, men dette er ikke myndighet og oppgaver som blir overført fra Statens vegvesen.

Utover ansvar for statlige oppgaver som er knyttet til oppfølging av plan- og bygningsloven, har Statens vegvesen - innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport – ansvar for *statlige oppgaver* knyttet til etatens arbeid med Nasjonal transportplan, planlegging ved utbygging av riksveger (i hovedsak stamveg), ulike temautredninger og oppfølging av andre oppgaver for Samferdselsdepartementet. I flere av disse arbeidene inngår konseptvalgutredninger (KVU) og kvalitetssikringsutredninger (KS1 og KS2) som kreves før saken legges fram for Stortinget. Statens vegvesen ivaretar også statlige oppgaver i arbeidet med "tiltaks pakker" for utvikling og forbedring av transporttilbudet i og utenfor by og i arbeidet med bompengesaker. Vi kan ikke se at Statens vegvesens ansvar for disse statlige oppgavene kan overføres til fylkeskommunen.

Ved forsterket fylkesmodell med mange og små regioner (tilnærmet det antall fylkeskommuner som vi har i dag) blir det innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport fortsatt et betydelig behov for samordning over fylkesgrenser. En del av disse oppgavene er statlige, andre regionale og lokale. Etter vårt syn er det både hensiktsmessig og mest effektivt at Statens vegvesen gjennom den felles vegadministrasjonen, både ivaretar ansvaret for oppgaver knyttet til statlige behovet for samordning, og samtidig bistår fylkeskommune/kommune med faglige utredninger m.m. som underlag for fylkeskommunale og kommunale vedtak om samordning av samferdsel på tvers av regiongrenser. Flere av disse utredningene vil falle inn under Statens vegvesens ansvar etter plan- og bygningslovens §§ 12-3 og 9-3.

I høringsnotat foreslås det overført oppgaver knyttet til konkret planlegging og drift av kollektivtransport.

Statens vegvesen har ikke oppgaver knyttet til drift av kollektivtransport.

Planlegging av konkrete kollektivtiltak er knyttet til busslommer, kollektivfelt, innfartsparker- ing og andre anlegg for å fremme kollektivtransport. Dette er stort sett mindre oppgaver som enten planlegges og gjennomføres sammen med andre tiltak på vegen, eller som enkeltstående mindre tiltak. *Ansvar for disse oppgavene* følger ansvaret for stamveg eller regional veg og vil inngå i oppgavene som den felles vegadministrasjonen forutsettes å utføre for henholdsvis staten og fylkeskommunene.

e). Statens vegvesens kompetanse knyttet til generell vegplanlegging og kollektivtransport

Høringsnotatet har i seg forslag om å tilføre folk fra Statens vegvesen for å løse oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport som fylkeskommunen har ansvar for.

Ut fra det som er sagt ovenfor om Statens vegvesens ansvar for oppgaver i dag og framover, har etaten etter vår vurdering ikke mer kompetanse og kapasitet innenfor generell vegplan- legging og kollektivtransport, enn det som er nødvendig for å bistå som statsorgan i fylkes- kommunal og kommunal planlegging, være vegmyndighet for stamveger samt følge opp arbeider med Nasjonal transportplan, budsjett og andre oppgaver for Samferdselsdepar- tementet. I dette inngår bl.a. å styre planprosesser, utredningsoppgaver og sikre kvaliteten i planforslag og utredninger som nevnt i høringsnotatet. Konsulentbistanden er i dag relativt stor. Statens vegvesen vil i framtida måtte påregne å leie inn minst like mye konsulenter til å bistå med utredninger, planlegging m.m., som i dag.

I den grad en oppgaveoverføring som beskrevet i høringsnotat likevel skulle skje i et visst omfang, vil dette kunne få enkelte personalmessige konsekvenser. Generelt gjelder at dersom oppgaven til en tjenestemann faller bort vil det kunne bli spørsmål om omdisponering m.v. av tjenestemannen som tidligere har utført disse oppgavene. Disse spørsmålene vil man i tilfelle måtte behandle i henhold til det aktuelle lov- og avtaleverket.

Fagmiljøene i vegregionene innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport er til dels meget små og består av personell som utfører mange ulike oppgaver, samt spesialister innenfor flere fagfelt som i noen grad brukes på tvers av vegregioner og mellom Vegdirektorat og vegregion. Fagmiljøene er i dag i hovedsak organisert i og ledet av fem vegregioner, en organisering og ledelse som bidrar til å gjør disse små fagmiljøene sterke. Det vil i praksis ikke være mulig å dele opp disse små og sammensatte fagmiljøene, slik at 19 fylkeskommuner og Statens vegvesen får dekket sine behov for kompetanse hver for seg, uten at både fylkeskommunene og staten vil tape på det.

Vi vil derfor uansett overføring av ansvar for oppgaver innenfor disse fagområdene, tilrå at kompetansen beholdes samlet i Statens vegvesen. Etter vår vurdering vil dette være den beste løsningen for kommunene, fylkeskommunene, staten og trafikantene.

f). Oppsummering – Statens vegvesens ansvar for oppgaver og kompetanse knyttet til generell vegplanlegging og kollektivtransport.

Det tas utgangspunkt i at ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjer og oppgaver knyttet til dette vegnettet, overføres til fylkeskommunene. Spørsmålene er om det i tillegg til ansvar for disse oppgavene kan overføres ansvar for oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport og tilføres kompetanse fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

Basert på denne forutsetningen er vår vurdering at ansvar for oppgaver og kompetanse som Statens vegvesen har innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport, er tilpasset det statlige ansvaret som etaten har for å bistå kommuner og fylkeskommuner i deres planleggingsvirksomhet etter plan- og bygningsloven og for å følge opp andre oppgaver som staten har ansvaret for. Dette er statlige oppgaver som det etter vår vurdering ikke synes aktuelt å overføre ansvaret for til regionalt eller lokalt forvaltningsnivå. Forslaget til ny plan- og bygningslov synes ikke å gi grunnlag for en annen konklusjon. Dette innebærer at det ut fra gjeldende lov- og avtaleverk i arbeidslivet, ikke synes aktuelt å overføre kompetanse.

Kommentarer til kap. 4.3.2. Trafikant og kjøretøyområdet – tilhørighet framover.

I dette kapittelet er det vurdert nærmere om det er formålstjenlig å overføre vegregionenes oppgaver innenfor trafikant- og kjøretøyområdet til regionalt folkevalgt nivå, eller om oppgavene på dette området fortsatt bør være statlige og samlet i Statens vegvesen.

I høringsnotatet foreslås at ansvaret for trafikant- og kjøretøyområdet fortsatt skal være statlig og samlet i Statens vegvesen. Geografisk lokalisering av trafikkstasjonen anses å være et element i regional lokaliseringsspolitikk, og Regjeringen foreslår at regionene skal få større innflytelse i spørsmål knyttet til lokalisering og åpningstider. I praksis vil dette – i følge høringsnotatet - innebære at det skal legges vesentlig vekt på regionenes vurdering i statens avgjørelse om hvor tjenestetilbudet skal lokaliseres.

Vi slutter oss til forslaget om at ansvaret for trafikant- og kjøretøyområdet fortsatt skal være statlig og samlet i Statens vegvesen. Begrunnelsen i høringsnotatet slutter vi oss til.

Når det gjelder lokalisering av trafikkstasjoner, er vi enige i forslaget om at staten skal legge vesentlig vekt på regionenes vurdering når staten tar avgjørelse om hvor tjenestetilbudet skal lokaliseres i regionen. Som det framgår nedenfor vil dette i praksis gjelde lokalisering av det stasjonære tjenestetilbudet ved trafikkstasjonene tilknyttet godkjenning og registrering av kjøretøy og praktiske og teoretiske førerprøver.

Utviklingen de nærmeste årene vil kunne bli at mange tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet tilbys over internett, telefoni og post, slik at behovet for å møte opp på en trafikkstasjon reduseres. I praksis kan dette etter hver bety at det kun vil være godkjenning av kjøretøy som ikke er typegodkjent og praktisk førerprøve som vil kreve fysisk frammøte.

I spørsmål om lokalisering av sentra for landsdekkende tjenester (for eksempel kontaktsenter, sentral utstedelse av førerkort og vognkort eller andre spesialtjenester) som publikum normalt når via telefon, internett eller post, er det ikke naturlig at regionene gis samme sterke innflytelse. Det samme gjelder kontroll- og tilsynsoppgaver hvor virksomheten skjer ute på vegnettet både på dag- og kveldstid, og i helgene. En del tjenestetilbud skjer også ved oppmøte på bedrift eller der kunden er.

Kommentarer til kap. 4.3.3. Økonomiske og administrative konsekvenser av oppgaveoverføringen fra Statens vegvesen til regionene.

Det er i dette kapittelet gitt en bred faglig omtale av økonomiske og administrative konsekvenser ved å overføre oppgaver fra Statens vegvesen til regionene. Omtale er gitt for regionmodellen og forsterket fylkesmodell. Vi vil knytte følgende synspunkter til omtalen.

Regionmodellen

- Som nevnt foran vil et samlet Statens vegvesen kunne være en av de ulike modellene for organisering av vegadministrasjonen som bør utredes, gitt at regionmodellen velges.
- Konsekvensbeskrivelsen i andre og tredje avsnitt på side 59 har fokus på regionen som regional utviklingsaktør. Konsekvenser for regionalt vegnett og trafikken på det, bør i tillegg inngå i framtidige vurderinger og utredninger.
- Vi slutter oss til analysen som er gjort angående konsekvenser for kompetansebehov og kostnader til vegadministrasjoner, og særlig understreke behovet for en effektiv utnyttelse av den knappe veg- og vegtrafikkkompetanse som vi har i Norge.

Forsterket fylkesmodell

Vi har ikke merknader til framstillingen utover det som framgår i uttalelse vår til kapittel 4.3.1.

Kommentarer til kap. 4.3.4. Åpen og inkluderende prosess – framdrift.

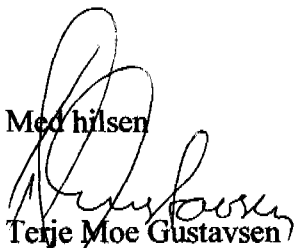
Vi har ikke merknader til framstillingen i høringsnotatet, men vil understreke at det ikke synes å være tilstrekkelig tid til å få vedtatt og implementert alle styrings- og organisatoriske endringer som er nødvendige fram til 1.1.2010, dersom regionmodellen velges. Vi vil derfor tilrå at man uansett valg av inndelingsmodell beholder Statens vegvesen samlet inntil videre. Det kan være flere fordeler ved at Statens vegvesen holdes samlet, når ansvaret for øvrig riksvegnett overføres til regionene 1.1.2010.

Kommentarer til kap. 4.3.5. Interimsorganisasjon.

Med henvisning til møtet i Kommunal- og regionaldepartementet 14. mars 2008 legger vi til grunn at dagens fylkeskommuner er legitimert i 2008 og 2009 til å opptre på vegne av og til å forplikte det regionalt folkevalgte nivået etter 1.1.2010, i alle saker knyttet til forberedelse og tilrettelegging for gjennomføring av reformen, forutsatt forsterket fylkesmodell

Kapittel 11: Økonomiske og administrative konsekvenser**Kap 11.9. Samferdselsområdet**

Merknadene er inntatt i vår uttalelse til kap. 4.2.3. og 4.3.3.

Med hilsen

Terje Moe Gustavsen
Vegdirektør

Kopi: Samferdselsdepartementet