



Arkivsak-dok. 200701047-31
Arkivkode 020
Saksbehandler Ola Selvaag

Saksgang
Fylkesutvalget

Møtedato
3.3.2009

FORVALTNINGSREFORMEN □ HØRINGSNOTAT OM ENDRINGER I LOVER MV PÅ SAMFERDSELSOMRÅDET

Forslag til

VEDTAK

1.Høringsnotatets forslag til ny lov om overføring av rettigheter og forpliktelser

1.1.Fylkeskommunenes nye ansvar på samferdselsområdet må økonomisk kompenseres, herunder vedlikeholdsetterslepet som foreligger i samsvar med Stortingets merknader og det finansielle ansvarsprinsipp anført av Regjeringen. Det må utarbeides en forpliktende tiltaks- og opptrappingsplan for å dekke inn vedlikeholdsetterslepet. For å møte behovet for nødvendig kompensasjon må Staten i tillegg til å øke rammetilskuddet til fylkeskommunene, etablere et infrastrukturfond.

1.2.Forslaget om å sette eksisterende veglovens § 7, som setter krav til skikkelig vegstandard ved overføring fra ett forvaltningsnivå til et annet, ut av spill er uakseptabelt.

1.3.Kontrakter som i 2009 må inngås/forlenges, må ikke legges opp til økte standarder eller økt økonomisk omfang uten i nært samarbeid med og etter avtale med fylkeskommunen. Fylkeskommunene må fra 2010 ha handlingsrom til å tilpasse og utforme samferdselspolitikken i eget fylke innenfor overordnede nasjonale rammer.

1.4 Ved eventuell overføring av fergestrekninger fra annet forvaltningsnivå til fylkeskommunen, må fylkeskommunens sikres økonomisk kompensasjon både i forhold til drift og eiendom.

2.Høringsnotatets forslag til endringer i vegloven og vegtrafikk loven

2.1Oppland fylkeskommune er sterkt kritisk til endringer i veglovens §16 og §62 og vegtrafikklovens §40 med tilhørende forskrifter som gir Staten anledning til å gi pålegg/instruksjoner for hvordan fylkeskommunene skal bygge ut, vedlikeholde, drifte og forvalte det framtidige fylkeskommunale vegnettet.

2.2 Oppland fylkeskommune kan heller ikke akseptere føringer for fylkeskommunenes interne organisering som vil stride mot kommunelovens grunnleggende bestemmelser om selvbestemmelse og handlingsfrihet til å forme organisatoriske løsninger for sitt ansvar og sin oppgaveløsning.

Forholdet mellom staten og kommunesektoren må i tråd med regjeringens politikk, utvikles i retning av partnerskap og likeverd, og slik at relasjonene mellom nivåene må baseres på klare ansvarsforhold, tillit og gjensidighet.

2.3 Eventuelle juridiske normer for samferdselsområdet føringer må konkret lovhjemles og ikke forskriftsfestes.

2.4 Oppland fylkeskommune mener det må etableres en modell for vegadministrasjon der det er et klart skille mellom bestiller og utfører og der fylkeskommunen som bestiller må bli styrket for å ivareta denne bestillerfunksjonen på en tilfredsstillende måte. Det innebærer at fylkeskommunene styrkes med ressurser knyttet til bestillerfunksjon, strategisk/overordnet planlegging, utbyggingspakker, budsjetter og ferjedrift.

Vegdistriktene i Statens vegvesen bør gis en organisering som sikrer god samhandling mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen .

2.5 Fylkeskommunene bør overta ansvaret for å godkjenne lokale og regionale bompengepakker som berører lokale og regionale veier.

Stein E. Thorud
ass fylkesrådmann

SAKSINNSTILLING

Høringsnotat nr 1 - forslag til ny lov om overføring av rettigheter og forpliktelser

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med gjennomføring av forvaltningsreformen sendt på høring 2 notater som omfatter:

- Forslag til ny lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen
- Forslag til endringer i vegloven og vegtrafikkloven

Det gjøres oppmerksom på at fylkeskommunene sammen med KS har hatt en prosess for å utarbeide felles forslag til høringskommentarer fra fylkeskommunene. Dette saksforelegget bygger delvis på dette.

I høringsnotatet heter det at dagens lovverk er ikke tilstrekkelig til å sikre en effektiv og likeartet overføring av rettigheter og plikter fra Staten til fylkeskommunene og Oslo kommune, og likeartet behandling av tredjeperson ved selve overføringen. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at disse forholdene reguleres i en egen lov om overføring av rettigheter og plikter fra Staten til fylkeskommunene og Oslo kommune. Bestemmelsene som foreslås gjelder tilsvarende ved statens opptak av fylkesveg og kommunal veg til riksveg. Hensikten med lovforslaget er å regulere disse forholdene slik at det ikke oppstår tvil om de respektive vegmyndigheters og andre berørte parters plikter og ansvar ved omklassiferingen. Fylkeskommunene og Oslo kommune trer inn i inngåtte kontrakter med de samme rettigheter og forpliktelser som staten hadde. Samferdselsdepartementet foreslår følgende lovtekst i ny lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen:

“§ 1 Formål

Formålet med denne loven er å gi overgangsbestemmelser i tilknytning til overføring av ørig rik svegnett ved gjennomføring av forvaltningsreformen.

§ 2 Overføring av rettigheter og forpliktelser

Fylkeskommunen overtar statens rettigheter og forpliktelser knyttet til rik sveg og rik svegferjeforbindelse som omklassifiseres til fylkesveg og fylkesvegferjeforbindelse ved gjennomføring av forvaltningsreformen, med frigjørende virkning for staten. Tilsvarende gjelder for Oslo kommune ved omklassifisering av ørig rik sveg til kommunal veg i Oslo.

Det som er bestemt i paragrafen her, gjelder tilsvarende ved overføring av rettigheter og forpliktelser der staten tar opp fylkesveg og kommunal veg til rik sveg ved gjennomføring av forvaltningsreformen. Fordringshaver og annen rettighetshaver kan ikke motsette seg overføring etter første og annet ledd eller gjøre gjeldende at overføringen utgjør en bortfalls grunn for rettsforholdet.”

Fylkesrådmannens vurderinger

Fylkesrådmannen vil spesielt gi merknader knyttet til forhold vedrørende de økonomiske sider vedrørende overføringen av vegansvaret og inneværende års prosesser knyttet til kontraktinngåelser som vil binde fylkeskommunene opp fra 2010.

1. Økonomisk kompensasjon

Fylkesrådmannen forutsetter at fylkeskommunenes nye ansvar kompenseres fullt ut, herunder vedlikeholdsetterslepet. Det vises til følgende merknader i Innst. O. nr. 30 (2008-2009) om forvaltningsreformen: Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er enig med Regjeringen i at overføring av øvrige riksveier og øvrige riksveiferges til fylkeskommunene innebærer en overføring av store økonomiske verdier til fylkeskommunene. På denne måten vil denne betydelige delen av vegsektoen kunne sees i et helhetlig regionalt utviklingsperspektiv. Flertallet forutsetter at det stilles tilstrekkelig kompetanse til rådighet ved overføring av disse store og viktige oppgavene til fylkeskommunene.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, forutsetter videre at staten og fylkeskommunene kommer til enighet når det gjelder de økonomiske forhold knyttet til oppgaveoverføringer."

Stortinget fattet vedtak i tråd med dette og det er med bakgrunn i Stortingets vedtak å forvente at dette nå følges opp i den videre prosess bl. a. gjennom de lov-/lovendringsforslag som fremmes inkludert annen praktisk oppfølging av reformen.

Fylkesrådmannen vil videre peke på regjeringens uttalte prinsipp om at: "når nye oppgaver legges til kommuner og fylkeskommuner, eller det innføres regler som medfører utgiftsøkning, må derfor staten følge opp i budsjettssammenheng slik at sektoren får dekket sine menutgifter" (det finansielle ansvarsprinsipp). (Ot. prp. nr 10 (2008-2009))

Det pekes videre på at lovforslaget vil sette betydningen av nåværende § 7 i vegloven til side. Gjeldende veglovs § 7 har følgende ordlyd: "§7. Etter at fylkeskommunen - i Oslo kommunen - har uttala seg, kan departementet gjere vedtak om at riksveg skal leggjast ned eller gjerast om til fylkesveg eller til kommunal veg. Etter at kommunen har uttala seg, kan fylkeskommunen gjere vedtak om at fylkesveg skal leggjast ned eller gjerast om til kommunal veg. Kommunen kan gjere vedtak om at kommunal veg skal leggjast ned. Vedtak etter første og andre ledd kan likevel ikkje settast i verk utan at vegen oppfyller tekniske krav etter nærare retningsliner gitt av departementet.

I den sammenheng er det grunn til å peke på forarbeidene til veglovens § 7. Samferdselsdepartementet skriver i Ot. prop. nr. 60. (1994-95): "Problemet gjelder vegar som ikke er vedlikeholdt i tilstrekkelig grad, slik at det ansvarsnivå som overtar slike vegar påføres store kostnader ved å sette dem i skikkelig stand". Samferdselskomiteen på Stortinget sluttet seg til dette og uttaler bl.a. følgende i Innst. O. nr. 14 (95-96): "Komiteen er enig i at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå".

Det er viktig å merke seg at Samferdselsdepartementets lovforslag innebærer at overføringen av øvrige riksveier fra staten til fylkeskommunene, skjer uten at staten påtar seg ansvar for oppgradering av de vegene som overføres til vegnormalstandard, et krav som staten i det motsatte tilfellet stiller når en fylkesveg skal tas opp som riksveg med hjemmel i vegloven eller om en kommunal veg skal endre status. Det nye lovforslaget setter denne eksisterende paragrafen i vegloven til side. Lovforslaget forutsetter også at fylkeskommunene må overta eventuelt statlige forpliktelser knyttet til garantiordninger på bompengeprojekter etter ordningen om betinget refusjon uten at dette kompenseres økonomisk.

Fylkesrådmannen forutsetter at de økonomiske kostnadene knyttet til overføringen av riksvegene kompenseres i tråd med Stortingets føringer. Hvis det ikke følger midler med ved reformen, må det utarbeides en forpliktende tiltaks- og opptrappingsplan for å dekke inn vedlikeholdsetterslepet. For å møte behovet for nødvendig kompensasjon, må Staten, i tillegg til å øke rammetilskuddet til fylkeskommunene, etablere et infrastrukturfond. Fondet kan innrettes på

ulike måter. Ett alternativ kan være at det er avkastningen av fondet som benyttes. Et annet alternativ er at også ressursene i selve fondet lånes ut med eller uten rente. Innretningen av fondet kan også variere avhengig av om fondet skal gi lån til infrastrukturprosjekter eller om avkastningen fra fondet skal gis som tilskudd som ikke skal tilbakebetales.

Det nevnes at KS i samarbeid med fylkeskommunene har igangsatt et FoU-prosjekt som skal dokumentere vedlikeholdsetterslepet på kommunale veger, fylkesveger og øvrige riksveger. Parallelt med utarbeidelsen av dokumentasjonen har fylkeskommunene også iverksatt et arbeid med å lage et konkret forslag til handlingsplan for å ta igjen etterslepet. FoU-prosjektet og handlingsplanen vil foreligge og kan legges fram på kontaktkonferansen mellom Regjeringen og fylkeskommunene.

Fylkesrådmannen registrerer også at samferdselsdepartementet legger opp til at garantiansvaret i forbindelse med ordningen om betinget refusjon overføres til fylkeskommunene uten økonomisk kompensasjon. Dette er ikke akseptabelt. Det bør derfor forutsettes at også på dette området så må det gis en økonomisk kompensasjon til fylkeskommunene f. eks. ved at det åpnes for at Staten fremdeles er med og tar garantiansvar, f. eks. ved at framtidige garantiordninger som erstatning for dagens ordning om betinget refusjon, knyttes til et statlig finansiert infrastrukturfond.

2. Unødige bindinger ved overgang mellom statlig og fylkeskommunalt ansvar på vegsektoren

Mange fylkeskommuner opplever at Statens vegvesen nå iverksetter tiltak som binder fylkeskommunene unødvendig opp etter at reformen trer i kraft. Ikke minst gjelder det Statens vegvesens inngåelse av nye funksjonskontrakter, hvor det mange steder legges inn nye krav som også vil gjelde etter 2010.

Fylkesrådmannen vil presisere at kontrakter som må inngås/forlenges, ikke må legges opp til økte standarder eller økt økonomisk omfang uten i nært samarbeid og etter avtale med fylkeskommunen. Fylkeskommunene må fra 2010 ha handlingsrom til å tilpasse og utforme samferdselspolitikken i eget fylke innenfor overordnede nasjonale rammer. Det forutsettes at Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen følger opp overnevnte.

Høringsnotat nr 2 - om forslag til endringer i vegloven og vegtrafikkloven

Samferdselsdepartementet legger fram forslag om endringer i vegloven og vegtrafikkloven som følge av at ansvaret for øvrige riksveger overføres til fylkeskommunene. Høringsnotatet omhandler følgende temaområder. Forhold som oppfattes mindre tekniske endringer omtales ikke nærmere i gjengivelsen nedenfor:

Vegloven

- Inndeling av vegnettet og omklassifisering (omtales ikke nærmere her)
- Overføring av eiendomsrett og annen rett til vegnett, veggrunn m.m.
Overføring av ansvar for øvrig riksvegnett innebærer at fylkeskommunene og Oslo kommune også blir eier av dette vegnettet med tilhørende grunn. 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, fritidseiendom, driftsbygning, lagerareal, m.m.

- Vedtaksmyndighet og klageorgan (omtales ikke nærmere her)
- Nasjonale føringer (bindende bestemmelser) knyttet til standarden for offentlig vegnett.

Departementet forutsetter at forskrifter, instruksjoner og bindende bestemmelser i Statens vegvesens håndbøker om standard, trafikksikkerhetsarbeid m.m. fortsetter å gjelde for all offentlig veg som i fremtiden er klassifisert som riksveg.

Departementet vil vurdere om det er nødvendig å gi nasjonale føringer om minstestandard for tiltak ved utbygging og vedlikehold av fylkeskommunalt vegnett (tiltaksstandard). Det kan være aktuelt å gi enkelte nasjonale føringer om minstestandard ved fylkeskommunenes drift av fylkesvegnettet (tilstandsstandard).

Samferdselsdepartementet foreslår en endring i forskriftshjemmelen i § 16 slik at det sikres tilstrekkelig hjemmel for departementet til å gi forskrifter om minstestandard ved drift og vedlikehold og annen oppfølging av offentlig veg.

Departementet foreslår en ny forskriftshjemmel i vegloven § 62 for å kunne pålegge respektive vegmyndighet å sørge for og å dekke utgiftene til at nødvendige data fortløpende samles inn og rapporteres i standardiserte formater til vegtrafikksentralene og nasjonale registre.

- Særlig om tunneler

Tunnelsikkerhetsforskriften omfatter i dag en del tunneler på det øvrige riksvegnettet som skal utgjøre en del av det fremtidige fylkesvegnettet. Forskriften gjelder i dag ikke for tunneler på fylkesvegnettet selv om tunnelen er over 500 meter. Departementet legger til grunn at kravene i tunnelsikkerhetsforskriften skal fortsette å gjelde for de omklassifiserte tunnelene. Departementet vil i det videre arbeidet vurdere om tunnelsikkerhetsforskriftens virkeområde også skal utvides til å omfatte alle tunneler over 500 meter på det samlede fylkesvegnettet etter iverksettelse av forvaltningsreformen. Oppgradering av eksisterende vegtunneler i forhold til kravene i forskriften kan ha betydelige økonomiske konsekvenser som må utredes nærmere ved eventuell utvidelse av forskriftens virkeområde.

- Særlig om bruer

Det vurderes som mest hensiktsmessig at Vegdirektoratet får et landsdekkende ansvar for at også bruene i det fremtidige fylkesvegnettet gis en betryggende kontroll og godkjenning. Dette vil gi en effektiv og ensartet saksbehandling, med gode muligheter for å ivareta et enhetlig sikkerhetsnivå. Konsekvensen ellers vil være at heretter vil den største delen av nye bruer falle utenfor den sentrale godkjenningsordningen.

Departementet anser det nødvendig at bruer og andre bærende konstruksjoner på fylkesvegnettet prosjekteres, bygges og forvaltes i henhold til en nasjonal standard. Departementet anser at Vegdirektoratet gjennom forskrift etter vegloven skal kunne gi nødvendige regler og ha myndighet til delegering, gi dispensasjoner m.v.

- Særlig om byggegrenser langs fylkesveg

Vegloven § 29 hjemler byggegrenser langs offentlig veg. Byggegrensene ble i 1996 utvidet til 50 meter for riksveg. Langs fylkes- og kommunal veg er byggegrensen 15 meter. Det foreslås at den generelle byggegrensen for fylkesveger settes til 50 meter på samme måte som for riksveg.

- Særlig om felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveg. Kompetanse knyttet til overordnet vegplanlegging, kollektivtransport og budsjett, skal i nødvendig grad være en del av den felles statlige vegadministrasjonen, tilgjengelig både for staten og fylkeskommunene. Overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett og styrking av fylkeskommunene som regionale plan- og utviklingsaktører, vil imidlertid kunne utløse behov for en viss styrking av fylkeskommunenes kompetanse på enkelte områder. Det vil ikke etter departementets syn være ønskelig at en slik styrking skjer ved å redusere Statens vegvesens kompetanse. Bestemmelsen i vegloven § 19 om at staten bærer utgiftene til den felles statlige vegadministrasjon, opprettholdes.

Den økte satsingen på veg utløser et økt behov for å styrke også administrative funksjoner. En slik vekst bør først og fremst kanaliseres til fylkene. Dette må følges opp i de årlige budsjettene.

- Oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport.

Etter departementets syn er det ikke naturlig eller hensiktsmessig at ansvar for disse gjenværende statlige oppgavene helt eller delvis overføres fra staten til fylkeskommunen.

Staten skal fortsatt ivareta statlige interesser knyttet til ulike "pakker" på samferdselssiden som finansieres med bompenger. Bompengesaker skal fortsatt behandles av Stortinget og staten vil ha ansvar for å ivareta nasjonale oppgaver i disse sakene også i det forberedende arbeidet.

Vegtrafikkloven

Etter departementets syn er det avgjørende for den videre utviklingen av trafikksikkerhetsbildet at Staten gjennom forskrifter har mulighet til å sikre at de ulike oppgaver og tiltak som Statens vegvesen i dag utfører knyttet til trafikksikkerhet på det vegnettet som skal overføres, også blir ivaretatt etter 2010.

Departementet foreslår derfor at det i vegtrafikkloven § 40 a inntas hjemmel for at departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunene pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

Av andre aktuelle oppgaver for fylkeskommunene, kan nevnes aktiv deltagelse i nasjonale trafikksikkerhetskampanjer som staten har ansvaret for. De må videre kunne pålegges deltakelse ved utarbeiding, gjennomføring og oppfølging av nasjonale trafikksikkerhetsplaner. De må også kunne forpliktes til å bidra til at staten kan gjennomføre trafikksikkerhetsrevisjoner, risikovurderinger og risikoanalyser og til å fremskaffe data til blant annet ulykkesregistre og ulykkesanalyser. Departementet ser det ikke verken som mulig eller hensiktsmessig nå å forsøke å gi en uttømmende oppstilling av aktuelle oppgaver for fylkeskommunene knyttet til trafikksikkerhet på det vegnettet som overføres. En nærmere konkretisering av oppgavene vil måtte gjøres i forbindelse med forskriftsarbeidet.

Etter departementets syn vil det for å kunne oppnå en ønsket robust og stabil organisering, være påkrevet at også fylkeskommunene formelt organiserer sitt arbeid med trafikksikkerhet. Departementet vil vurdere behovet for å forskriftsfeste en slik organisering.

Forslag til lovtekst

I veglov av 21. juni 1963 nr. 23 foreslås følgende endringer:

§ 2 annet ledd oppheves

§ 16 første setning skal lyde:

"Departementet gjev nærare føresegner om drift og vedlikehald m.m. av offentlig veg, for å oppfylle nasjonale mål".

§ 29 annet ledd første setning og nytt fjerde ledd:

Annet ledd første setning skal lyde:

"Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg og 15 meter frå kommunal veg".

Nytt fjerde ledd skal lyde:

"For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsett strekning sette byggegrensa til ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje mindre enn 15 meter".

§ 40 annet ledd siste punktum oppheves

§ 52 nytt annet ledd:

"Omregistrering i grunnboka eller matrikkelen i samband med overføring av vegmyndighet skjer ved namneendring".

§ 62 nytt tredje og fjerde ledd:

"Samferdselsdepartementet kan med samtykke fra Stortinget legge ned og ta opp riksveger i samband med gjennomføring av forvaltningsreformen uten at føresegnene i §§ 3 og 7 er følgt. Departementet gjev nærare føresegner om innhenting, kvalitetssikring, formidling og standardisering av data som gjeld det offentlige vegnettet og trafikken på det".

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 foreslås følgende endring:

§ 40 a nytt annet ledd skal lyde:

"Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo kommunen, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet."

Fylkesrådmannens vurderinger

Enkelte av foringene og forslagene til lovendringer som er gitt fra departementet er naturlige (lovtekniske) endringer som følge av endret ansvarsfordeling.

Imidlertid er fylkesrådmannen kritisk til de signaler og de forslag til lovendringer, herunder forskriftshjemler som i betydelig grad vil virke svært førende på fylkeskommunenes oppgaveløsning og til om med interne organisering. I den sammenheng vil jeg vise til Ot. prop nr 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen) der regjeringen slår fast at: "Staters styring av fylkeskommunen bør i størst mulig grad være basert på tammestyring gjennom samhandling og dialog hvor det regionale nivået gis frihet til å løse oppgaver i tråd med egne prioriteringer, innenfor rammen av nasjonal politikk. ... Regjeringen mener relasjonene mellom staten og kommunesektoren i større grad må utvikles i retning av partnerskap og likeverd, og at relasjonene mellom nivåene må baseres på klare ansvarsforhold, tillit og gjensidighet."

Fylkeskommunene sammen med KS er beredt og har i flere sammenhenger foreslått at samhandlingen mellom fylkeskommunene og staten må utvikles gjennom f.eks. regjeringens kontaktkonferanse med fylkeskommunene opp oppfølgende avtaler, felles nasjonal - regional samhandling for infrastrukturplanleggingen mv. Samferdselsdepartementets forslag er brudd med ovennevnte og uttrykker klar mistillit til fylkeskommunene som samferdselsmyndighet.

Fylkeskommunen kan ikke akseptere de forslag til endringer i lovverket med tilhørende forskrifter som gir staten mulighet til å gi pålegg/instruksjoner for hvordan fylkeskommune skal bygge ut, vedlikeholde, drifte og forvalte det framtidige fylkeskommunale vegnettet.

Fylkeskommunene som ansvarlig vegmyndighet med økonomi-, prioriterings- og forvaltningsansvar kan ikke akseptere å bli pålagt krav fra Staten som kan ha betydelige økonomiske konsekvenser og svekke fylkeskommunenes handlingsrom.

I tillegg legger departementet opp til å definere nye standarder knyttet til tunneler, ferger mv som er uakseptable ikke minst i lys av det vedlikeholdsetterslepet som er dokumentert for de øvrige riksvegene. Det understrekes at fylkeskommunene må kunne stå fritt til å definere hvilken datafangst som er nødvendig for egen bruk.

Videre er det viktig prinsipielt at eventuelle juridiske normer for samferdselsområdet må konkret lovhjemles og ikke forskriftsfestes.

Når det gjelder modellen for sams veggadministrasjon som samferdselsdepartementet foreslår i sitt høringsnotat, har fylkesrådmannen innvendinger til denne. Hvordan den største framtidige bestilleren, fylkeskommunene, på en best mulig måte skal betjenes, er ikke viet mye oppmerksomhet. Bestilleren/fylkeskommunene må ha et sjølstendig bestilleransvar med tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å følge opp leverandøren. I den sammenheng vil en vise til Stortingets merknad hvor flertallet " *forutsetter at det stilles tilstrekkelig kompetanse til rådighet ved overføring av disse store og viktige oppgavene til fylkeskommunene.*"

Når det gjelder fremtidig organisering og samarbeidsmodell, må det etter fylkesrådmannens vurdering lages en annen modell for vegadministrasjon der det er et klart skille mellom bestiller og utfører og der fylkeskommunen som bestiller må få styrke sin kompetanse og kapasitet for å ivareta bestillerfunksjonen på en tilfredsstillende måte. Fylkeskommunene må minimum få styrke sin administrasjon med ressurser knyttet til bestillerfunksjon, strategisk/overordnet planlegging, utbyggingspakker, klagesaks- juridisk behandling, budsjett og økonomifunksjon. Dermed vil den som er økonomisk ansvarlig (fylkeskommunene) også reelt ha "hånden på rattet" i forhold til prioriterings- og styringsprosessene inkludert forarbeidene til disse. En slik aktiv bestillerrolle vil gi fylkeskommunene, politisk og administrativt, en sterkere involvering og praktisk prioriterings- og styringsmulighet ("styring undervegs i stedet for aksept i etterkant"). En annen fordel er at bestiller-/utførerforholdet gjøres mer tydelig.