



Nordland
FYLKESKommUNE

Fylkesrådsleders kontor

Vår dato: 06.02.2009
Vår referanse: 09/3752

Deres dato:
Deres referanse:

Org.nr: 964 982 953

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Høringsuttalelse til notater om endring i lover på samferdselsområdet

Fylkesrådet har i møte 3.02.09 avgitt innstilling til høringsuttalelse fra Nordland som skal behandles av fylkestinget 25.02.09.

Fylkestingets vedtak vil bli oversendt departementet straks den foreligger.

Med vennlig hilsen

Astrid Kobberstad
rådgiver

Vedlegg: Fylkesrådets innstilling til høringsuttalelse

Fylkesrådet

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Møtedato
026/09	Fylkestinget	23.02.2009

01

Forvaltningsreformen - Høringsnotater om endring i lover mv på samferdselsområdet

Samferdselsdepartementet har ved brev av 16.01.09 i forbindelse med gjennomføring av "forvaltningsreformen" oversendt to høringsnotater om endringer i lover mv på samferdselsområdet.

Notatene omfatter:

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

Høringsfristen er satt til 12.02.09.

Sammendrag

Samferdselsdepartementet mener at dagens lovverk ikke er tilstrekkelig til å sikre en effektiv og likeartet overføring av rettigheter og plikter fra staten til fylkeskommunene ifm forvaltningsreformen.

Videre legger departementet frem forslag til endringer i veiloven og veitrafikkloven som følge av at ansvaret for øvrige riksveier overføres til fylkeskommunene.

Nordland fylkeskommune er spesielt opptatt av forhold vedrørende de økonomiske sidene ifm overføringen av veiansvaret og inneværende års prosesser knyttet til kontraktsinngåelser som vil binde fylkeskommunen opp fra 2010.

Nordland fylkeskommune er sterkt kritisk til de signaler og de forslag til lovendringer som i betydelig grad vil virke svært førende på fylkeskommunens oppgaveløsning og til og med den interne organiseringen.

Nordland fylkeskommune har merket 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 veiene som overføres til veinormalstandard – et krav som staten i det motsatte tilfellet stiller når en fylkesvei skal tas opp som riksvei.

Nordland fylkeskommune forutsetter at fylkeskommunens nye ansvar kompenseres fullt ut – herunder bl a vedlikeholdsetterslepet, garantiansvaret ifm ordningen om betinget refusjon og fergedriftens forventede kostnadsøkninger – i tråd med Stortingets føringer.

Nordland fylkeskommune er sterkt kritisk til de signaler og de forslag til lovendringer som i betydelig grad vil virke svært førende på fylkeskommunens oppgaveløsning og t o m den interne organiseringen. Forslagene er et klart brudd med ulike samhandlingsprosesser mellom staten og fylkeskommunene og er et uttrykk for mistillit til fylkeskommunen som samferdselsmyndighet.

Nordland fylkeskommune kan ikke akseptere de forslag til endringer i lovverket som gir staten mulighet til å pålegge hvordan fylkeskommunen skal bygge ut, vedlikeholde, drifte og forvalte det fremtidige vei- og fergenettet. Fylkeskommunen aksepterer ikke å bli pålagt krav fra staten som kan ha betydelige økonomiske konsekvenser og svekke fylkeskommunens handlingsrom.

Nordland fylkeskommune mener at det må lages en annen modell for veiadministrasjon enn den staten foreslår. Det må være et klart skille mellom bestiller og utfører og der fylkeskommunens kompetanse og kapasitet må styrkes. Det gjelder bestillerfunksjon, strategisk/overordnet planlegging, utbyggingspakker, klagesaks-/juridisk behandling og budsjetter.

Spesielt for fergedriften er det viktig å se den i sammenheng med buss- og båtdriften i fylkeskommunen. I denne sammenhengen har fylkeskommunen så vel kompetanse som erfaring til å overta fergedriften på en effektiv måte, særlig fordi fylkeskommunen var tidlig ute og har dermed lengre erfaring enn Statens vegvesen med bruk av anbud som innkjøpsverktøy.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Høringsnotat vedrørende forslag til nye lover om overføring av rettigheter og forpliktelser

1. Nordland fylkeskommune forutsetter ved gjennomføring av forvaltningsreformen at øvrige riksveier overføres til fylkeskommunene med tilhørende økonomiske rammer til investeringer, drift, vedlikehold og veiadministrasjon. Dette innebærer at fylkeskommunene overtar alle rettigheter og plikter inkludert eiendomsretten for eiendom, konstruksjoner med mer som ligger langs det veinettet som overtas.
2. Nordland fylkeskommune vil presisere at kontrakter som nå 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. Vi ber om at Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen følger opp ovennevnte.
3. Nordland fylkeskommune konstaterer at det nye lovforslaget innebærer at §7 i gjeldende veilov settes til side. For å bøte på dette forutsetter Nordland fylkeskommune at Staten gir en økonomisk kompensasjon til fylkeskommunene som gjør at det er mulig over en gitt tidsperiode å få utbedret de aktuelle veistrekningene. For å møte behovet for nødvendig økonomisk kompensasjon, bør staten – i tillegg til markant økning av rammetilskuddet til fylkeskommunen – etablere et statlig finansiert infrastrukturfond.

4. Nordland fylkeskommune konstaterer at Staten legger opp til at garantiansvaret i forbindelse med ordningen om betinget refusjon overføres til fylkeskommunen uten økonomisk kompensasjon. Nordland fylkeskommune forutsetter at det gis en økonomisk kompensasjon til fylkeskommunen f. eks. ved at det åpnes for at staten fremdeles er med og tar garantiansvar f. eks. ved at fremtidige garantiordninger som erstatning for dagens ordning om betinget refusjon, knyttes til et statlig finansiert infrastrukturfond.

Høringsnotat vedrørende forslag til endringer i veiloven og veitrafikkloven

5. Nordland fylkeskommune gir sin tilslutning til de endringene i veilovens §2 og §29 for ansvar- og myndighetsforhold som er naturlige som følge av ny ansvarsfordeling ved gjennomføring av forvaltningsreformen.
6. Nordland fylkeskommune kan ikke akseptere forslag til endringer i veilovens §16 og §62 og veitrafikklovens §40 med tilhørende forskrifter som gir staten anledning til å gi pålegg/instrukser for hvordan fylkeskommunene skal bygge ut, vedlikeholde, drifte og forvalte det fremtidige fylkeskommunale veinettet inklusive fergedriften. Fylkeskommunen som ansvarlig veimyndighet med økonomi-, prioriterings- og forvaltningsansvar kan ikke akseptere å bli pålagt krav fra staten som kan ha betydelige økonomiske konsekvenser uten at tilstrekkelig økonomisk kompensasjon blir gitt.

Veiadministrasjon

7. Nordland fylkeskommune kan ikke akseptere den modellen for sams veiadministrasjon som Samferdselsdepartementet foreslår i sitt høringsnotat.
8. Det må etableres en modell for veiadministrasjon 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.
9. Fylkeskommunen må styrkes med ressurser knyttet til bestillerfunksjon, strategisk/overordnet planlegging, utbyggingspakker og budsjetter samt fergedrift.
10. Veidistrikter i Statens vegvesen organiseres slik at de følger fylkesgrensene.
11. Nordland fylkeskommune foreslår at det gjennomføres en uavhengig evaluering av Statens vegvesen sin organisering med tanke på å betjene sine bestillere, fylkeskommunene og Staten.

Bodø den 03.02.2009

Odd Eriksen
fylkesrådsleder

Geir-Ketil Hansen
fylkesråd for samferdsel

Vedlegg	DokID
Høringsbrev fra Samfdep.pdf	41992
Forvaltningsreformen - høringsnotat med forslag til endring i veglov av 21. juni 1963 nr.23 og vegtrafikklov av 18. juni 1965.pdf	41993
Forvaltningsreformen - høringsnotat med forslag til lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen.pdf	41994

UTREDNING

Samferdselsdepartementet har ved brev av 16.01.09 i forbindelse med gjennomføring av "forvaltningsreformen" oversendt to høringsnotater om endringer i lover mv på samferdselsområdet.

Notatene omfatter:

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

Høringsfristen er satt til 12.02.09.

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

I høringsnotatet heter det at dagens lovverk ikke er 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 fylkesvei og kommunal vei til riksvei. Hensikten med lovforslaget er å regulere disse forholdene slik at det ikke oppstår tvil om de respektive veimyndigheters og andre berørte parters plikter og ansvar ved omklassifiseringen. 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 øvrig riksvegnett ved gjennomføring av forvaltningsreformen.

§ 2 Overføring av rettigheter og forpliktelser

Fylkeskommunen overtar statens rettigheter og forpliktelser knyttet til riksveg og riksvegferjeforbindelse som omklassifiseres til fylkesveg og fylkesvegferjeforbindelse ved gjennomføring av forvaltningsreformen, med frigjørende virkning for staten. Tilsvarende gjelder for Oslo kommune ved omklassifisering av øvrig riksveg 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 riksveg 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 bortfallsgrunn for rettsforholdet.”

Nordland fylkeskommune vil spesielt gi merknader knyttet til forhold vedrørende de økonomiske sider ifm overføringen av veiansvaret og inneværende års prosesser knyttet til kontraktsinngåelser som vil binde fylkeskommunene opp fra 2010.

1. Økonomisk kompensasjon

Nordland fylkeskommune forutsetter at fylkeskommunenes nye ansvar kompenseres fullt ut, herunder vedlikeholdsetterslepet. Fylkeskommunen viser til følgende merknader i Innst. O. nr. 30 (2008-2009) om forvaltningsreformen: *Komitéens 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 vegsektoren 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. Det er med bakgrunn i Stortingets vedtak å forvente at dette nå følges opp i den videre prosess, bl a gjennom de lov-/lovendringsforslag, forskriftsendringer etc som fremmes, inkludert annen praktisk oppfølging av reformen.

Fylkeskommunen vil også 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 budsjettsammenheng slik at sektoren får dekket sine merutgifter” (det finansielle ansvarsprinsipp). (Ot. prp. nr 10 (2008-2009)).

Fylkeskommunen vil videre peke på at lovforslaget vil sette betydningen av nåværende § 7 i veiloven til side. Gjeldende veilov har følgende §7: ”§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 retningslinjer gitt av departementet.

I den sammenheng er det grunn til å peke på forarbeidene til veilovens § 7.

Samferdselsdepartementet skriver i Ot. prop. nr. 60. (1994-95): ”Problemet gjelder veger som ikke er vedlikeholdt i tilstrekkelig grad, slik at det ansvarsnivå som overtar slike veger 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 veiene som overføres til veinormalstandard, et krav som staten i det motsatte tilfellet stiller når en fylkesvei skal tas opp som riksvei med hjemmel i veiloven eller om en kommunal vei skal endre status. Det nye lovforslaget setter denne eksisterende paragrafen i veiloven til side. Lovforslaget forutsetter også at fylkeskommunen må overta evt. statlige forpliktelser knyttet til garantiordninger på bompengeprosjekter etter ordningen om betinget refusjon uten at dette kompenseres økonomisk.

Fylkeskommunen forutsetter at de økonomiske kostnadene knyttet til overføringen av riksveiene kompenseres fullt ut i tråd med Stortingets føringer. 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. 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.

Fylkeskommunen nevner også at det i samarbeid med fylkeskommunene er igangsatt et FoU-prosjekt som skal dokumentere vedlikeholdsetterslepet på kommunale veier, fylkesveier og øvrige riksveier. 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 ventes å foreligge i forkant av og kan legges frem på kontaktkonferansen mellom regjeringen og fylkeskommunene.

Fylkeskommunen registrerer også at Samferdselsdepartementet legger opp til at garantiansvaret i forbindelse med ordningen om betinget refusjon overføres til fylkeskommunene uten økonomisk kompensasjon. Dette er etter fylkeskommunens vurdering ikke akseptabelt. Det bør derfor forutsettes at også på dette området 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 fremtidige garantiordninger som erstatning for dagens ordning om betinget refusjon, knyttes til et statlig finansiert infrastrukturfond.

Også i fergedriften er utfordringene betydelige. Fylkeskommunene risikerer at i de sambandene fylkeskommunene overtar ansvaret for at det oppstår en stor økning av kapitalkostnadene knyttet til nødvendig oppgradering av eldre fergemateriell når igangsatte anbudskontrakter utløper. Videre har også mange fergekaier behov for opprustning. Også her kan et infrastrukturfond være en mulig finansieringskilde.

Fylkeskommunen vil i tillegg understreke at forslaget om å sette nåværende retningslinjer og veilovens § 7 ut av spill er uakseptabel. Det er uholdbart at staten med et pennestrøk endrer retningslinjene som staten selv har vært med å utarbeide.

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

Nordland fylkeskommune 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. Et annet eksempel gjelder innenfor fergedriften. Samlet sett vil omfanget av denne formen for etterslep få betydelige økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Fylkeskommunen 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. Fylkeskommunen 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 ovennevnte.

Høringsnotat nr 2 – om forslag til endringer ti veiloven og veitrafikkloven

Samferdselsdepartementet legger frem forslag om endringer i veiloven og veitrafikkloven som følge av at ansvaret for øvrige riksveier overføres til fylkeskommunene. Høringsnotatet omhandler følgende temaområder: (Forhold som oppfattes som mindre tekniske endringer omtales ikke nærmere i gjengivelsen nedenfor).

Veiloven

- Inndeling av veinettet og omklassifisering (omtales ikke nærmere her)
- Overføring av eiendomsrett og annen rett til veinett, veigrunn m.m.
Overføring av ansvar for øvrig riksveinett innebærer at fylkeskommunene og Oslo kommune også blir eier av dette veinettet med tilhørende grunn. Staten beholder eiendomsrett og annen rett knyttet til eiendom, konstruksjoner med mer som ikke er direkte knyttet til øvrig riksveinett som omklassifiseres til fylkesvei og kommunal vei. Dette gjelder f.eks. massetak, fritidseiendom, driftsbygning, lagerareal, m.m.
- Vedtaksmyndighet og klageorgan (omtales ikke nærmere her)
- Nasjonale føringer (bindende bestemmelser) knyttet til standarden for offentlig veinett.

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

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

Av hensyn til fergedriften og ut fra beredskapshensyn er det aktuelt med nasjonale føringer for standardisert utforming ved ombygging og anlegg av nye fergekaier på offentlig vei og nasjonale føringer for minimum gjennomkjøringshøyder og aksellast for kjøretøyer inne på ferger som trafikkerer samband på riks- og fylkesveinettet.

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 vei.

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

- Særlig om tunneler

Tunnelsikkerhetsforskriften omfatter i dag en del tunneler på det øvrige riksveinettet som skal utgjøre en del av det fremtidige fylkesveinettet. Forskriften gjelder i dag ikke for tunneler på fylkesveinettet 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 fylkesveinettet etter

iverksettelse av forvaltningsreformen. Oppgradering av eksisterende veitunneler 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 fylkesveinettet 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 veiloven skal kunne gi nødvendige regler og ha myndighet til delegering, gi dispensasjoner m.v.

- Særlig om ferger

Samferdselsdepartementet vil på et senere tidspunkt vurdere behovet for nasjonale føringer om krav til fergemateriell i fylkesveisamband med bakgrunn i regelverket etter yrkestransportloven. Departementet viser til at fylkeskommunene vil måtte tre inn i de kontrakter som staten har etablert for de fergeruter som overføres ved gjennomføringen av reformen. Disse kontraktene vil i seg selv legge bindinger på standarder knyttet til tjenesten, herunder fergemateriellet.

- Særlig om byggegrenser langs fylkesvei

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

- Særlig om felles veiadministrasjon for riks- og fylkesvei.

- Kompetanse knyttet til overordnet veiplanlegging, kollektivtransport og budsjett, skal i nødvendig grad være en del av den felles statlige veiadministrasjonen, tilgjengelig både for staten og fylkeskommunene. Overføring av ansvaret for øvrig riksveinett 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 veiloven § 19 om at staten bærer utgiftene til den felles statlige veiadministrasjon, opprettholdes.

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

- Oppgaver innenfor generell veiplanlegging 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.

Veitrafikkloven

Etter departementets syn er det avgjørende for den videre utviklingen av trafikksikkerhetarbeidet 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 veinettet som skal overføres, også blir ivaretatt etter 2010.

Departementet foreslår derfor at det i veitrafikkloven § 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 opplisting av aktuelle oppgaver for fylkeskommunene knyttet til trafikksikkerhet på det veinettet 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 veilov 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 fulgt. 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.”

Nordland fylkeskommune mener at enkelte av føringene og forslagene til lovendringer som er gitt fra departementet er naturlige (lovtekniske) endringer som følge av endret ansvarsfordeling. Imidlertid er fylkeskommunen sterkt kritisk til de signaler og de forslag til lovendringer, herunder forskriftshjemler, som i betydelig grad vil virke svært førende på fylkeskommunenes oppgaveløsning og til og med på den interne organiseringen.

Fylkeskommunen vil i den sammenheng vise til Ot. prop nr 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen) der regjeringen slår fast at: ” *Statens styring av fylkeskommunen bør i størst mulig grad være basert på rammestyring 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 og KS er beredt til og har i flere sammenhenger foreslått at samhandlingen mellom fylkeskommunene og staten må utvikles gjennom f eks regjeringens kontaktkonferanse med fylkeskommunene gjennom oppfølgende avtaler, felles nasjonal- / regional samhandling for infrastrukturplanleggingen mv. Samferdselsdepartementets forslag er et klart brudd med ovennevnte og uttrykker dermed mistillit til fylkeskommunen som samferdselsmyndighet.

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

Fylkeskommunen som ansvarlig veimyndighet med økonomi-, prioriterings- og forvaltningsansvar kan ikke akseptere å bli pålagt krav fra staten som kan ha betydelige økonomiske konsekvenser og svekke fylkeskommunens handlingsrom.

I tillegg legger departementet opp til å definere nye standarder knyttet til tunneler, ferger, trafikksikkerhet mv som er uakseptable, ikke minst i lys av det vedlikeholdsetterslepet som er dokumentert for de øvrige riksveiene. Fylkeskommunen vil også understreke at den må kunne stå fritt til å definere hvilken datafangst som er nødvendig for egen bruk.

Fylkeskommunen vil også understreke prinsippet om at eventuelle juridiske normer for samferdselsområdet konkret må lovhjemles og ikke forskriftsfestes.

Når det gjelder modellen for sams veiadministrasjon som Samferdselsdepartementet foreslår i sitt høringsnotat har fylkeskommunen innvendinger til denne. Hvordan den største fremtidige bestilleren, fylkeskommunen, på en best mulig måte skal betjenes, er ikke viet mye oppmerksomhet. Bestilleren/fylkeskommunen må ha et selvstendig bestilleransvar med tilstrekkelig

kompetanse og kapasitet til å følge opp leverandøren. I den sammenheng vil vi vise til Stortingets merknad hvor flertallet ” *forutsetter at det stilles tilstrekkelig kompetanse til rådighet ved overføring av disse store og viktige oppgavene til fylkeskommunene.* ”

Det må etter fylkeskommunens vurdering derfor lages en annen modell for veiadministrasjon der det er et klart skille mellom bestiller og utfører og der fylkeskommunen som bestiller må få styrket sin kompetanse og kapasitet for å ivareta bestillerfunksjonen på en tilfredsstillende måte. Fylkeskommunen må minimum få styrket sin administrasjon med ressurser knyttet til bestillerfunksjon, strategisk/overordnet planlegging, utbyggingspakker, klagesaks- /juridisk behandling, budsjetter og ferge drift. Dermed vil den som er økonomisk ansvarlig (fylkeskommunen) 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 underveis i stedet for aksept i etterkant”). En annen fordel er at bestiller-/utførerforholdet gjøres mer tydelig.

Når det gjelder ferge drift vil det ligge svært godt til rette for stordriftsfordeler ved å slå sammen dagens fylkeskommunale innkjøpsfunksjoner for båt og buss med ferge driften. Dette gjelder så vel planlegging, prioriteringer, investeringer og driftsopplegg. Fylkeskommunene sin omsetning på buss og båt er til sammenligning flere steder større enn omsetningen innenfor den ferge driften fylkeskommunene overtar ansvaret for. I tillegg var fylkeskommunen tidlig ute og har dermed lengre erfaring med bruk av anbud som innkjøpsverktøy enn Statens vegvesen. På operatørsiden er det flere av de samme aktørene som opererer innenfor hurtigbåter og ferge drift, slik at fylkeskommunen kjenner disse godt allerede. Det kan derfor vanskelig sies annet enn at fylkeskommunen har både kompetanse og erfaring til å overta ferge driften på en effektiv måte. På samme måte som Statens vegvesen i dag har samarbeid på region-/landsbasis knyttet til ferge driften, bør fylkeskommunene kunne få til dette likeens. Det er allerede i dag enkelte steder etablert samarbeid mellom fylkeskommunene i forhold til utvikling av felles kontraktsstandarder for båt- og busskollektivtransport.

Hvis Statens vegvesen skal være en leverandør som er godt tilpasset fylkeskommunene som den største bestilleren bør derfor veidistrikter i Statens vegvesen slås sammen slik at de følger fylkesgrensene. Samhandling mellom fylkeskommunene og 2-3 distrikter er ofte komplisert og krevende. Lederen av veidistriktet bør overta ansvaret for kontakten med fylkeskommunen og kommunene fra regionveisjefen. Fylkeskommunen viser i denne sammenheng til brev av 14.01.09 fra KS om forvaltningsreformen og konsekvenser for organiseringen av Statens vegvesen.

Fylkeskommunen vil også foreslå at det gjennomføres en ekstern evaluering av Statens vegvesens organisering med tanke på å betjene sine bestillere – fylkeskommunen og staten. En slik evaluering må ikke forsinke iverksettelsen av forvaltningsreformen verken på fylkeskommunal eller statlig side.