

OSLO KOMMUNE
BYRÅDET

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Behandling av sak: Forvaltningsreformen - Høringsnotater om lovforslag - Oslo kommunes høringsuttalelse

Byrådet behandlet den 10.02.2009 vedlagte sak nr. 1022.2

Byrådet fattet slikt vedtak:

Byrådet avgir i henhold til delegert fullmakt følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementets høringsnotater om lovforslag knyttet til forvaltningsreformen:

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at fylkeskommunene overtar fra staten ansvaret for øvrig riksveinett med den standard det har på overtakelsestidspunktet. Oslo kommune mener at staten bør ha en gjennomgang av standarden på øvrig riksveinett før veinettet overføres slik at eventuelle mangler på veistandarden synliggjøres. Oslo kommune viser til vegloven § 7 der det heter at omklassifisering ikke kan settes i verk uten at veien oppfyller tekniske krav etter nærmere retningslinjer gitt av departementet.

Oslo kommune forutsetter at kommunens ansvar for de økonomiske kostnadene ved overføring av riksveiene kompenseres fullt ut, slik at eventuelt etterslep for manglende vedlikehold ikke skal kunne overføres fra et forvaltningsnivå til et annet. Det løpende drifts- og vedlikeholdsbehovet på eksisterende veinett bør kunne beregnes relativt greit, og kan bygges inn i rammetilskuddet. Det første året bør beløpet være synlig slik at fylkeskommunene faktisk ser hvilke midler som har fulgt med reformen. Utviklingen av veinettet gjennom nødvendig oppgradering/investering vil ikke være en kontinuerlig oppgave, men vil skje etter behov til tider det kan være vanskelig å forutse. Oslo kommune mener at staten bør opprette en egen tilskuddsordning som fylkeskommunen kan søke om til dette. Oppfyllelse av forutsetningen om full kompensasjon bør skje ved utarbeidelse av en forpliktende oppgraderings- og tiltaksplan som skal omfatte de kostnadene vedlikeholdsetterslepet representerer.

Staten har som intensjon å stille krav til standard til fylkesveinettet, og Oslo kommune forutsetter at det gis tilstrekkelig økonomisk kompensasjon til å gjennomføre slike krav.

For Oslos vedkommende vil øvrige riksveier bli omklassifisert til kommunale veier. Beskrivelsen av fylkeskommunenes oppgaver i dag og etter gjennomføringen av forvaltningsreformen slik den fremkommer av høringsnotatet gjelder ikke for Oslo. Kommunen planlegger i dag tiltak etter plan- og bygningsloven, bygger og drifter og vedlikeholder det kommunale veinettet og vil fortsette med dette etter gjennomføringen av forvaltningsreformen. Oslo kommune har sin egen veiadministrasjon.

Oslo kommune har sitt eget fagorgan (Samferdselsetaten) innen vei, veitrafikk og kollektivtrafikk på vei. Som veiholder har etaten ansvar for langsiktig samferdselsplanlegging, trafikk- og gatebruksplaner, trafikksikkerhet og planer for fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken samt å følge opp krav til støy og luft forurensning fra vei gitt i forskrift til forurensningsloven. Det er ikke aktuelt for Oslo kommune med en felles administrasjon med vegvesenet. Kommunens veiadministrasjon kan relativt enkelt overta ansvaret for øvrige riksveier. I utgangspunktet har kommunen ansvaret for ca. 1200 km vei/gater. Statens vegvesen foreslag til omklassifisering i Oslo innebærer at kommunen overtar 60-70 km øvrig riksvei. På enkelte områder vil det være naturlig å benytte vegvesenets kompetanse, som for eksempel for tunneler.

Oslo kommune viser også til kommunens høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2010-2019 der byrådet sier følgende:

Rammen til øvrige riksveier for Oslo blir mer enn halvert i forhold til inneværende planperiode, og byrådet mener staten må se nærmere på fordelingskriteriene som ivaretar høytrafikkerte riksveier i byer. Forutsatt overføring av nødvendige ressurser og midler i forbindelse med forvaltningsreformen, mener byrådet at Oslo kommune kan overta alle oppgaver fra statlig nivå.

Oslo kommune mener at eiendommer som er relevante for driften av veinettet bør følge med overføringen av øvrige riksveier til fylkeskommunene, jf. statens holdning da staten overtok sykehusene fra fylkeskommunene.

Byrådets kontor, den 10.02.2009





**OSLO KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE: LOVFORSLAG OM
RETTIGHETER OG FORPLIKTELSER VED GJENNOMFØRING AV
FORVALTNINGSREFORMEN OG ENDRINGER I VEG- OG
VEGTRAFIKKLOVEN**

Sammendrag:

Samferdselsdepartementet har oversendt to høringsnotater knyttet til gjennomføring av forvaltningsreformen. Reformen innebærer bl.a. at fylkeskommunen skal overta ansvaret for øvrige riksveier. Det er behov for lovendringer for å gjennomføre reformen. Høringsfristen er 12.02.2009.

Departementet foreslår egen lov om overføring av rettigheter og forpliktelser for å sikre effektiv og likeartet overføring av riksveinett fra staten til fylkeskommunene og Oslo kommune. Bestemmelsene gjelder tilsvarende ved statens opptak av fylkesvei og kommunal vei til riksvei. Departementet legger også frem forslag om endringer i vegloven og vegtrafikkloven.

Det er lagt til grunn at veiadministrasjonen vil bestå som i dag med blant annet en felles statlig veiadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveier. Det kan og være aktuelt å styrke den fylkeskommunale administrasjonen.

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at fylkeskommunene overtar ansvaret for øvrig riksveinett med den standard det har på overtakelsestidspunktet. Oslo kommune mener at staten bør ha en gjennomgang av standarden før veinettet overføres slik at eventuelle mangler synliggjøres. Kommunen viser til vegloven § 7 der det heter at omklassifisering ikke kan settes i verk uten at veien oppfyller tekniske krav etter nærmere retningslinjer gitt av departementet.

Oslo kommune forutsetter at kommunens ansvar for kostnadene ved overføring av riksveiene kompenseres fullt ut. Løpende drifts- og vedlikeholdsbehov på eksisterende veinett bør beregnes og bygges inn i rammetilskuddet. Det første året bør beløpet være synlig slik at fylkeskommunene faktisk ser hvilke midler som har fulgt med reformen. Utviklingen av veinettet gjennom nødvendig oppgradering/investering vil ikke være en kontinuerlig oppgave, men vil skje etter behov til tider det kan være vanskelig å forutse. Oslo kommune mener at staten bør opprette en egen tilskuddsordning til dette. Oppfyllelse av forutsetningen om full kompensasjon bør skje ved utarbeidelse av en forpliktende oppgraderings- og tiltaksplan.

Staten har som intensjon å stille krav til standard til fylkesveinettet, og Oslo kommune forutsetter at det gis tilstrekkelig økonomisk kompensasjon til å gjennomføre slike krav.

For Oslos vedkommende vil øvrige riksveier bli omklassifisert til kommunale veier. Beskrivelsen av fylkeskommunenes oppgaver i dag, og etter gjennomføringen av forvaltningsreformen slik den fremkommer av høringsnotatet, gjelder ikke for Oslo.

Kommunen planlegger i dag tiltak etter plan- og bygningsloven, bygger og drifter og vedlikeholder det kommunale veinettet og vil fortsette med dette etter gjennomføringen av forvaltningsreformen. Oslo kommune har egen veiadministrasjon.

Oslo kommune har eget fagorgan (Samferdselsetaten) innen vei, veitrafikk og kollektivtrafikk på vei. Det er ikke aktuelt for Oslo å ha felles administrasjon med vegvesenet. Kommunen kan relativt enkelt overta ansvaret for øvrige riksveier. I utgangspunktet har kommunen ansvaret for ca. 1200 km vei/gater. Statens vegvesens forslag til omklassifisering innebærer at kommunen overtar 60-70 km øvrig riksvei. På enkelte områder vil det være naturlig å benytte vegvesenets kompetanse, som for eksempel for tunneler.

Oslo kommune mener at eiendommer som er relevante for driften av veinettet bør følge med overføringen av øvrige riksveier til fylkeskommunene, jf. statens holdning da staten overtok sykehusene fra fylkeskommunene.

Saksfremstilling:

I forbindelse med gjennomføringen av forvaltningsreformen har Samferdselsdepartementet sendt to notater på høring med svarfrist 12.02.2009:

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

1. Høringsnotat med forslag til lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen

Om forslaget:

I Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningsreformen m.v. (gjennomføring av forvaltningsreformen) uttales det at fylkeskommunen overtar fra staten ansvaret for øvrig riksveinett med den standard det har og tilhørende rettigheter og forpliktelser slik de er på overtakelsestidspunktet. Samferdselsdepartementet legger dette til grunn.

I høringsnotatet heter det at dagens lovverk ikke er tilstrekkelig til å sikre en effektiv og likeartet overføring av rettigheter og forpliktelser 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 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 omklassifisering. Fylkeskommunene og Oslo kommune trer inn i inngåtte kontrakter med de samme rettigheter og plikter 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 riksveinett ved gjennomføring av forvaltningsreformen.

§ 2 Overføring av rettigheter og forpliktelser

Fylkeskommunen overtar statens rettigheter og forpliktelser knyttet til riksvei og riksveiferjeforbindelse som omklassifiseres til fylkesvei og fylkesveiferjeforbindelse ved gjennomføring av forvaltningsreformen, med frigjørende virkning for staten. Tilsvarende gjelder for Oslo kommune ved omklassifisering av øvrig riksvei til kommunal vei i Oslo. Det som er bestemt i paragrafen her, gjelder tilsvarende ved overføring av rettigheter og forpliktelser der staten tar opp fylkesvei og kommunal vei til riksvei 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.

2. Høringsnotat med forslag om endringer i vegloven og vegtrafikkloven

Om forslaget:

Samferdselsdepartementet legger frem forslag om endringer i vegloven og vegtrafikkloven. Bakgrunnen er for forslagene er nødvendige endringer i lovverket som følge av gjennomføringen av forvaltningsreformen.

Det er lagt til grunn at veiadministrasjonen vil bestå som i dag med blant annet en felles statlig veiadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveier. Det kan og være aktuelt å styrke den fylkes kommunale administrasjonen.

Vegloven

2.1 Inndeling av vegnettet

Det offentlige veinettet er tredelt og består av riksveier, fylkesveier og kommunale veier. Staten er veimyndighet for riksveier mens fylkeskommunen er veimyndighet for fylkesveier og kommunen for kommunale veier. Deler av riksveinettet er i dag pekt ut som stamveier.

Det er ikke fylkesveinett i Oslo. De riksveiene Oslo kommune får ansvaret for, skal benevnes kommunal vei og bli et kommunalt ansvar. Det kan være hensiktsmessig å avtale et samarbeid mellom Oslo kommune og Statens vegvesen når det gjelder videreføring av eventuelle kontrakter som etter omklassifisering vil angå både kommunale veier og riksveier. Nødvendig avklaring må skje lokalt innenfor bestemmelser i blant annet forslag til lov om overføring av statens rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen.

Særlige problemstillinger som oppstår i tilknytning til prosjekter som bl.a. involverer flere offentlige organer og andre interessenter (eksempelvis Oslopakkene), forutsettes løst særskilt.

Stamveinettet og den delen av øvrig riksveinett som staten fortsatt skal ha ansvaret for, skal fortsatt benevnes riksvei. Begrepet stamvei blir dermed overflødig og foreslås tatt ut av lovteksten.

2.2 Omklassifisering

Forvaltningsreformen forutsetter at det vesentligste av dagens øvrige riksveinett blir omklassifisert til fylkesvei, og i Oslo til kommunal vei.

For å sikre et uttrykkelig lovgrunnlag for de aktuelle omklassifiseringene, anser Samferdselsdepartementet det hensiktsmessig å gi en egen overgangsbestemmelse i vegloven, og foreslår en slik bestemmelse inntatt i vegloven § 62.

2.3 Overføring av eiendomsrett og annen rett til veirett, 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 i direkte tilknytning til øvrig riksveinett som omklassifiseres til fylkesvei og kommunal vei. Dette gjelder for eksempel masseuttak, fritidseiendom, driftsbygning, lagerareal m.m.

Fylkeskommunene, og Oslo kommune, skal overta verdiene knyttet til veinettet som overføres, inkludert veigrunn uten å betale vederlag. Tilsvarende gjelder for staten ved optak av kommunal vei og fylkesvei.

Departementet går inn for at det ikke skal betales dokumentavgift eller tinglysningsgebyr ved skifte av eier og rettighetshaver ved omklassifisering av offentlig vei, og foreslår en ny og generell bestemmelse i vegloven § 52 om at slik omregistrering skjer ved navneendring.

2.4 Vedtaksmyndighet og klageorgan

Samferdselsdepartementet anbefaler at man ikke endrer klagebestemmelsene i vegloven § 11 første ledd. Det betyr at fylkeskommunen, og i Oslo kommunen, blir klageinstans for enkeltvedtak knyttet til øvrig riksveinett som overføres.

2.5 Nasjonale føringer (bindende bestemmelser) knyttet til standarden for offentlig veinett
Samferdselsdepartementet forutsetter at forskrifter, instruksjer og bindende bestemmelser i Statens vegvesens håndbøker om standard, trafikkikkerhetsarbeid m.m. fortsetter å gjelde for all offentlig vei som i fremtiden klassifiseres 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 fylkeskommunens drift av 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 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 former til veitrafikksentralene og nasjonale registre.

2.6 Særlig om tunneler

Tunnelforskriften omfatter i dag en del tunneler på det øvrige riksveinettet som skal utgjøre den del av det fremtidige riksveinettet. Forskriften gjelder i dag ikke på fylkesveinettet selv om tunnelen er over 500 meter. Etter Samferdselsdepartementets syn må ikke omklassifisering av øvrige riksveier til fylkesvei eller kommunal vei føre til at kravet til sikkerhet i tunnelene på de omklassifiserte veiene reduseres. Departementet legger derfor til grunn at kravene i tunnelforskriften 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 iverksettelsen av forvaltningsreformen.

2.7 Særlig om bruer

Veianlegg med tilhørende broer, inkludert andre bærende konstruksjoner, er i utgangspunktet underlagt reglene i plan- og bygningsloven. Offentlige veianlegg som anlegges etter reglene i veiloven er unntatt fra byggesaksbehandlingsreglene og en rekke

materielle krav i plan- og bygningsloven dersom tiltaket er detaljert avklart i reguleringsplan eller bebyggelsesplan. For tiltak der Statens vegvesen er tiltakshaver gjelder ikke plan- og bygningslovens regler om ansvar og kontroll.

Departementet vurderer det som mest hensiktsmessig at Vegdirektoratet får et landsdekkende ansvar for at også broene i det fremtidige fylkesveinettet gis en betryggende kontroll og godkjenning. Dette gir 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 fylkesveinettet 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.

2.8 Særlig om ferjer

Dette punktet er ikke relevant for Oslo og omtales ikke nærmere.

2.9 Særlig om byggegrenser langs fylkesvei

Vegloven § 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. Det foreslås ikke endringer i generell byggegrense langs kommunal vei. For de tilfeller der øvrig riksvei blir omklassifisert til kommunal vei i forbindelse med reformen, antas byggegrense i de aller fleste tilfeller å være fastsatt gjennom reguleringsplan.

Det foreslås ikke endringer i veglovens § 30 om muligheten til å søke dispensasjon fra byggeforbudet innenfor byggegrense.

2.10 Særlig om felles veiadministrasjon for riks- og fylkesvei

Samferdselsdepartementet er særlig interessert i å få høringsinstansenes syn på dette punktet.

Den felles veiadministrasjonen for riks- og fylkesveier (regionveisjefen) hører i dag inn under Vegdirektoratet i fylkesveisaker og andre statlige oppgaver, mens den hører inn under fylkeskommunen i fylkessaker. I Oslo har staten og kommunen hver sin veiadministrasjon for henholdsvis riksvei og kommunal vei. I St.prp. 1 (2008-2009) og Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) legges det opp til at det ikke gjøres endringer i organiseringen av Statens vegvesen, og at veiadministrasjonen består som i dag.

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 fylkeskommunen. 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 vegloven § 19 om at staten bærer utgifter til den felles statlige veiadministrasjonen opprettholdes.

Den økte satsingen på vei 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.

2.11 Oppgaver innenfor generell veiplanlegging og kollektivtransport

Staten skal fortsatt ha ansvaret for Nasjonal transportplan, overordnet og generell veiplanlegging knyttet til riksveinett, oppfølging av statlig ansvar i fylkeskommunal og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven og andre nasjonale oppgaver knyttet til generell veiplanlegging.

All veiplanlegging skjer i dag etter plan- og bygningsloven. Fylkeskommunene vil ikke overta nye oppgaver med hensyn til planlegging og kollektivtransport knyttet til det omklassifiserte veinettet.

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

Vegtrafikkloven gjelder all trafikk med motorvogn. Vegtrafikklovgivningen berøres bare i liten grad av de endringer som følger av forvaltningsreformen, da trafikant- og kjøretøyområdet skal forbli statlig som en del av Statens vegvesen og gjeldende regelverk forutsettes videreført på dette området, jf. Ot.prp. nr. 10 (2008-2009).

Ved behandlingen av St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid, har Stortinget understreket viktigheten av blant annet å sikre fullgod trafikk sikkerhetspolitikk i alle regioner, jf. Inst. S. nr. 166 (2006-2007). Departementet legger til grunn at dette vil kreve mulighet for staten til å forplikte fylkeskommunene i samsvar med de føringer og den prioritet som følger av nasjonalt fastsatte mål og politikk. Departementet foreslår derfor at det i vegtrafikkloven § 40 a inntas en hjemmel for at departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo kommunen, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikk sikkerhet. Det kan vanskelig gis en uttømmende oppregning av slike aktuelle plikter og oppgaver. Nærmere konkretisering av fylkeskommunenes, i Oslo kommunens, plikter og oppgaver knyttet til trafikk sikkerhetsarbeid vil bli gjort i forbindelse med utarbeiding av forskrifter etter bestemmelsen.

Forslag til lovtekst:

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

§ 2 annet ledd strykes

§ 16 første setning skal lyde:

”Departementet gjev nærarer føresegner om drift og vedlikehald m.m. av offentleg 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 ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, men 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 nærarer føresegner om innhenting, kvalitetssikring, formidling og standardisering av data som gjeld det offentlege vegnettet og trafikken på det”.

I vegtrafikklov av 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 trafiksikkerhet.”

Lover og regelverk, tidligere vedtak

Bystyret behandlet i møte 14.05.2008 sak 176, Endelig vedtak – Oslo kommunes uttalelse til regjeringens inndelingsforslag i St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional fremtid, byrådssak 200 av 11.10.2007

Bystyret behandlet i møte 14.05.2008 sak 177, Tilleggsinnstilling til byrådssak 200/2007 – Uttalelse til høringsnotat om forslag til nye oppgaver til det regionale folkevalgte nivået, byrådssak 51 av 17.04.2007.

Bystyret behandlet i møte 23.04.2008 sak 158, Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 – Oslo kommunes høringsuttalelse, byrådssak 37 av 27.03.2008.

Byrådet behandlet i møte 28.10.2008 sak 1133.1/08, Forslag til klassifisering av øvrige riksveier ved gjennomføring av forvaltningsreformen, Oslo kommunes høringsuttalelse.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Denne saken er en høringsuttalelse som i seg selv ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser.

Vedtakskompetanse

Byrådet er delegert fullmakt til å avgi uttalelse i henhold til bystyrets vedtak av 30.05.2001, sak 218.

Byråden for miljø og samferdsel innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

Byrådet avgir i henhold til delegert fullmakt følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementets høringsnotater om lovforslag knyttet til forvaltningsreformen:

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at fylkeskommunene overtar fra staten ansvaret for øvrig riksveinett med den standard det har på overtakelsestidspunktet. Oslo kommune mener at staten bør ha en gjennomgang av standarden på øvrig riksveinett før veinettet overføres slik at eventuelle mangler på veistandarden synliggjøres. Oslo kommune viser til vegloven § 7 der det heter at omklassifisering ikke kan settes i verk uten at veien oppfyller tekniske krav etter nærmere retningslinjer gitt av departementet.

Oslo kommune forutsetter at kommunens ansvar for de økonomiske kostnadene ved overføring av riksveiene kompenseres fullt ut, slik at eventuelt etterslep for manglende vedlikehold ikke skal kunne overføres fra et forvaltningsnivå til et annet. Det løpende drifts- og vedlikeholdsbehovet på eksisterende veinett bør kunne beregnes relativt greit, og kan bygges inn i rammetilskuddet. Det første året bør beløpet være synlig slik at fylkeskommunene faktisk ser hvilke midler som har fulgt med reformen. Utviklingen av veinettet gjennom nødvendig oppgradering/investering vil ikke være en kontinuerlig oppgave, men vil skje etter behov til tider det kan være vanskelig å forutse. Oslo kommune mener at staten bør opprette en egen tilskuddsordning som fylkeskommunen kan søke om til dette. Oppfyllelse av forutsetningen om full kompensasjon bør skje ved utarbeidelse av en forpliktende oppgraderings- og tiltaksplan som skal omfatte de kostnadene vedlikeholdsetterslepet representerer.

Staten har som intensjon å stille krav til standard til fylkesveinettet, og Oslo kommune forutsetter at det gis tilstrekkelig økonomisk kompensasjon til å gjennomføre slike krav.

For Oslos vedkommende vil øvrige riksveier bli omklassifisert til kommunale veier. Beskrivelsen av fylkeskommunenes oppgaver i dag og etter gjennomføringen av forvaltningsreformen slik den fremkommer av høringsnotatet gjelder ikke for Oslo. Kommunen planlegger i dag tiltak etter plan- og bygningsloven, bygger og drifter og vedlikeholder det kommunale veinettet og vil fortsette med dette etter gjennomføringen av forvaltningsreformen. Oslo kommune har sin egen veiadministrasjon.

Oslo kommune har sitt eget fagorgan (Samferdselsetaten) innen vei, veitrafikk og kollektivtrafikk på vei. Som veiholder har etaten ansvar for langsiktig samferdselsplanlegging, trafikk- og gatebruksplaner, trafiksikkerhet og planer for fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken samt å følge opp krav til støy og luft forurensning fra vei gitt i forskrift til forurensningsloven. Det er ikke aktuelt for Oslo kommune med en felles administrasjon med vegvesenet. Kommunens veiadministrasjon kan relativt enkelt overta ansvaret for øvrige riksveier. I utgangspunktet har kommunen ansvaret for ca. 1200 km vei/gater. Statens vegvesen foreslag til omklassifisering i Oslo innebærer at kommunen overtar 60-70 km øvrig riksvei. På enkelte områder vil det være naturlig å benytte vegvesenets kompetanse, som for eksempel for tunneler.

Oslo kommune viser også til kommunens høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2010-2019 der byrådet sier følgende:

Rammen til øvrige riksveier for Oslo blir mer enn halvert i forhold til inneværende planperiode, og byrådet mener staten må se nærmere på fordelingskriteriene som ivaretar høytrafikkerte riksveier i byer. Forutsatt overføring av nødvendige ressurser og midler i forbindelse med forvaltningsreformen, mener byrådet at Oslo kommune kan overta alle oppgaver fra statlig nivå.

Oslo kommune mener at eiendommer som er relevante for driften av veinettet bør følge med overføringen av øvrige riksveier til fylkeskommunene, jf. statens holdning da staten overtok sykehusene fra fylkeskommunene.

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, den

Marete Appalak-Jensen
Peter N. Myhre

for

Trykte vedlegg:

1. Brev av 16.01.2009 fra Samferdselsdepartementet
2. Forvaltningsreformen – høringsnotat med forslag til lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen
3. Forvaltningsreformen – høringsnotat med forslag til endring i veglov av 21.juni 1963 nr. 23 og vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4

Utrykte vedlegg: Ingen