



Innst. O. nr. 83

(2008–2009)

Innstilling til Odelstinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Ot.prp. nr. 68 (2008-2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning

Stortinget har sluttet seg til at ansvaret for øvrig riksvegnett (øvrige riksveger og øvrige riksvegferje-forbindelser) i det vesentligste skal overføres til fylkeskommunene, i Oslo kommunen, fra iverksettelse av forvaltningsreformen, jf. St.meld. nr. 12 (2006–2007) Regionale fortrinn - regional framtid og Innst. S. nr. 166 (2006–2007).

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

Kommunal- og regionaldepartementet fremmet 24. oktober 2008 Ot.prp. nr. 10 (2008–2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen). Proposisjonen var en oppfølging av St.meld. nr. 12 (2006–2007) Regionale fortrinn – regional framtid og Innst. S. nr. 166 (2006–2007). Det ble her ikke fremmet forslag om lovendringer på Samferdselsdepartementets område.

Lovendringer på Samferdselsdepartementets område

Proposisjonen som Regjeringen nå legger fram, Ot.prp. nr. 68 (2008–2009), inneholder omtale av og

forslag til nødvendige lovendringer innenfor vegsektoren som er nødvendige med bakgrunn i forvaltningsreformen, og er avgrenset til det.

Det foreslås en lov om overføring av rettigheter og forpliktelser og endringer i vegloven og vegtrafikkloven.

Departementet viser til at proposisjonen omhandler gjennomføring av forvaltningsreformen, og overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene og Oslo kommune. Bakgrunnen for dette er et ønske om å legge til rette for en mer helhetlig utvikling av vegnettet i fylkene.

Samtidig er det viktig å sikre trafikantenes og næringslivets krav til vegstandard på tvers av de ulike forvaltningsnivåenes eierskap til vegnettet. Departementet mener reformen både vil styrke det regionale nivået samt bidra til en bedre utvikling av det samlede vegnettet.

Det vil fortsatt være et statlig ansvar, gjennom overføring av tilstrekkelige økonomiske ressurser, å gjøre fylkeskommunene i stand til å bygge, drifte og vedlikeholde et vegnett som er effektivt og sikkert.

Høringsopplegget i saken er nærmere omtalt i kapittel 3 i proposisjonen

Innholdet i proposisjonen bygger i stor grad på de to høringsnotater, men saken fremmes som én lov. Det er redegjort for høringsinstansenes synspunkter i tilknytning til de enkelte hovedspørsmålene, jf. proposisjonen.

1.2 Nærmere om overføringen av rettigheter og plikter ved omklassifiseringen av veg etter veglov § 62 tredje ledd

I Ot.prp. nr. 10 (2008–2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen) uttales det at fylkeskommunen og Oslo kommune overtar fra staten ansvaret for det vesentligste av øvrig riksvegnett med den

standard det har og tilhørende rettigheter og forpliktelser slik de er på overtakelsestidspunktet. Samferdselsdepartementet legger dette til grunn.

Overføringen av ansvar for øvrige riksveger og opptak av fylkesveg og kommunal veg til riksveg reiser problemstillinger knyttet til hvorledes ny vegmyndighet kan tre inn i tidligere vegholders ulike rettsforhold. I den forbindelse oppstår det spørsmål om ny vegmyndighets inntreden i rettsforholdene er avhengig av bestemmelser i lov eller om de rettslige posisjonene kan overføres på annet vis. Av hensyn til trafikantenes sikkerhet og samfunnssikkerhet generelt, må det sikres at entreprenører og andre leverandører ikke kan påstå seg uforpliktet av inngåtte kontrakter med mer, ved omklassifiseringen. I tilfeller der det er tvist eller annen uenighet om en leveranse, skal leveransen gå uforstyrret etter byggherrens anvisning på vanlig måte inntil tvisten er avgjort.

Ny lov

Regjeringen fremmer med Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) forslag til lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifiseringen av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen.

Omklassifiseringen av riksveger til fylkesveger (og kommunale veger) innebærer omfattende overføringer av rettigheter og plikter mellom staten og fylkeskommunen og Oslo kommune.

For at det ikke skal oppstå tvil om de respektive vegmyndigheters og andre berørtes plikt og ansvar ved omklassifisering av vegnettet, foreslås det i proposisjonen lovregler som regulerer overgangsspørsmål knyttet til forvaltningsreformen.

Dagens lovverk anses ikke tilstrekkelig til å sikre en effektiv og likeartet overføring av statens rettigheter og forpliktelser til fylkeskommunene, og til Oslo kommune ved selve overføringen. Det anses heller ikke tilstrekkelig til å sikre likeartet behandling av tredjeperson

Samferdselsdepartementet foreslår disse forholdene regulert i en lov om overføring av rettigheter og plikter fra staten til fylkeskommunen, og i Oslo til kommunen. Det foreslås også tilsvarende regler om overføringen av rettigheter og plikter til staten ved statens opptak av fylkesveg og kommunal veg til riksveg.

Samferdselsdepartementet mener det er nødvendig for å sikre en reell overføring av myndighet, at både rettigheter og plikter i størst mulig grad overføres med endelig virkning fra reformens ikrafttredelse.

Omklassifiseringen innebærer også overføring av betalingsansvar for kostnader som ikke er betalt ved reformens ikrafttreden. På grunn av at fylkeskommunene og Oslo kommune følger anordningsprinsippet i sin regnskapsføring og staten kontant-

prinsippet, er det nødvendig med en overgangsordning knyttet til selve regnskapsavslutningen ved reformens ikrafttreden. Dette vil bli nærmere omtalt i Kommuneproposisjonen for 2010.

De kontrakter som helt eller delvis er aktuelle for overføring fra staten til fylkeskommunene representerer i sum meget store beløp. Mange kontrakter løper over flere år. Både funksjonskontrakter, kontrakter med rederier om ferjedrift og andre kontrakter kan være felleskontrakter der stamveg, øvrig riksveg og fylkesveg inngår.

Samferdselsdepartementet er klar over at lovreguleringen ikke vil løse alle spørsmål. Det vil i ettertid kunne oppstå tvil og uenighet om rettigheter og forpliktelser er overtatt, helt eller delvis. Det er derfor etter anbefaling fra Regjeringsadvokaten tatt inn et forslag i § 2 fjerde ledd i overføringsloven om at Kongen kan avgjøre spørsmålet der staten og fylkeskommunen/kommunen er uenige om dette.

1.3 Nærmere om endringene i andre lover

Samferdselsdepartementet fremmer i samme lov forslag til endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23 og vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4.

Nærmere om endringene i veglov 21. juni 1963 nr. 23

INNDELING AV VEGNETTET

Det offentlige vegnettet er tredelt og består av riksveger, fylkesveger og kommunale veger, jf. vegloven §§ 1 og 2. Staten er vegmyndighet for riksveger mens fylkeskommunen er vegmyndighet for fylkesveger og kommunen for kommunale veger, jf. vegloven § 9. Deler av riksvegnettet er i dag pekt ut som stamveger, jf. vegloven § 2 annet ledd.

Det er ikke fylkesvegnett i Oslo. De øvrige riksvegene Oslo kommune får ansvaret for, skal benevnes kommunal veg og vil bli et kommunalt ansvar.

Det øvrige riksvegnettet som skal overføres til fylkeskommunene skal benevnes fylkesveg i likhet med de vegene som er fylkesveger i dag. Stamvegnettet og den delen av øvrig riksvegnett som staten fortsatt skal ha ansvaret for, skal benevnes riksveg. Begrepet stamveg blir dermed overflødig og foreslås tatt ut av lovteksten.

Som en følge av forvaltningsreformen vil dagens øvrige riksvegnett i det vesentligste bli overført til fylkeskommunene og Oslo kommune. Øvrige riksveger er riksveg som ikke er stamveg. Stortinget har lagt til grunn at fylkeskommunene overtar vegnettet vederlagsfritt, med den standard det har på overtakelsestidspunktet, og med tilhørende rettigheter og forpliktelser, jf. Innst. O. nr. 30 (2008–2009).

Samferdselsdepartementet ser det som nødvendig og mest hensiktsmessig å gi en egen overgangsbestemmelse for omklassifisering av vegnettet ved

gjennomføring av forvaltningsreformen, og foreslår en slik bestemmelse inntatt i vegloven § 62 nytt tredje ledd.

VEDTAKSMYNDIGHET OG KLAGEORGAN

Den felles vegadministrasjonen for riks- og fylkesveger på regionalt nivå, hører under Vegdirektoratet i riksvegsaker mens den hører under fylkeskommunen i fylkesvegsaker, jf. vegloven § 10.

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 riksvegnett som overføres.

Fylkesmannens myndighet som klageorgan for avkjørselssaker på riksveg, opprettholdes. Det innebærer at fylkeskommunen fortsatt vil avgjøre klager i avkjørselssaker på fylkesvegnettet.

NASJONALE FØRINGER

For å kunne nå målene med en god standard på det fylkeskommunale vegnettet, er det aktuelt å gi enkelte nasjonale føringer. Departementet vil vurdere om det er nødvendig å gi nasjonale føringer om minstestandard for tiltak ved utbygging og vedlikehold av vegnettet, samt minstestandard ved drift av vegnettet.

Etter Samferdselsdepartementets syn må ikke omklassifisering av øvrige riksveger til fylkesveg eller kommunal veg føre til at kravet til sikkerhet i tunnelene på de omklassifiserte vegene reduseres. Departementet legger derfor til grunn at kravene i tunnelsikkerhetsforskriften skal fortsette å gjelde for de omklassifiserte tunnelene.

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 mv.

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

Staten skal fortsatt ha ansvar for Nasjonal transportplan, overordnet og generell vegplanlegging knyttet til riksvegnettet, oppfølging av statlig ansvar i fylkeskommunal og kommunal planlegging etter

plan- og bygningsloven og andre nasjonale oppgaver knyttet til generell vegplanlegging.

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.

Den felles vegadministrasjonen for riks- og fylkesveger (regionvegsjefen) hører i dag inn under Vegdirektoratet i riksvegsaker og andre statlige oppgaver, mens den hører inn under fylkeskommunen i fylkesvegsaker. Gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 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 vegadministrasjonen vil bestå som i dag med en felles statlig vegadministrasjon.

Regjeringen vil i kommuneproposisjonen våren 2009 komme nærmere tilbake til innholdet i felles vegadministrasjon og kostnadene knyttet til denne.

Andre områder det kan være aktuelt å gi nasjonale føringer for, er turistveger, vernede veger, ferjekai-er og ferjer. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at vegloven § 13 videreføres. Departementet foreslår videre en presisering av forskriftshjemmelen i vegloven § 16 og en ny forskriftshjemmel i § 62, slik at det innføres tilstrekkelige hjemler for departementet til å gi forskrifter om nasjonale føringer.

STATENS ANSVAR VED FELLES ADMINISTRASJON

Vegloven inneholder ikke tilstrekkelig klargjøring av hvem som har ansvar for eventuelle feil begått av ansatte i felles vegadministrasjon. Det foreslås derfor en ny bestemmelse i vegloven § 10 som presiserer at arbeidsgiveransvaret etter skadeerstatningsloven § 2-1 for ansatte ved regionvegkontorene når de utfører arbeid som gjelder fylkesveger, skal ligge hos fylkeskommunen. Det er særlig av hensyn til skadelidte at dette foreslås regulert.

BYGGEGRENSER

Forslaget til endringer i vegloven innebærer bl.a. utvidelse av byggegrenser langs fylkesveger fra 15 til 50 meter som er gjeldende byggegrense for riksveger, jf. forslag til nye bestemmelser i § 29.

Nærmere om endringene i vegtrafikklov

18. juni 1965 nr. 4

Vegtrafikkloven gjelder all trafikk med motorvogn. Loven med tilhørende omfattende forskriftsverk gir bestemmelser blant annet om trafikk, kjøretøy og fører av kjøretøy. Vegtrafikklovgivningen berøres bare i liten grad av de endringer som følger av forvaltningsreformen, da trafikant- og kjøretøyområdet skal forbli statlig som del av Statens vegvesen og

gjeldende regelverk forutsettes videreført på dette området, jf. Ot.prp. nr. 10 (2008–2009).

Forslaget til ny bestemmelse i vegtrafikkloven § 40a gir departementet hjemmel til å gi forskrifter som pålegger fylkeskommunen, i Oslo kommunen, å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafiksikkerhet.

Slike forskrifter må følges av økonomiske rammes som setter fylkeskommunene i stand til å løse oppgaver tilfredsstillende.

1.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til overføring av rettigheter og plikter

Det er et betydelig antall løpende kontrakter på øvrig riksveg hvor ansvaret vil bli overført til fylkeskommunene, og Oslo kommune. Dette gjelder blant annet kontrakter om anleggsarbeider (utbyggingskontrakter), funksjonskontrakter (drift og vedlikehold), kontrakter med rederier om ferjedrift, asfaltkontrakter og kontrakter for vegoppmerking.

Samlet kontraktsportefølje knyttet til vegnettet som omklassifiseres, representerer store verdier.

Det løper 107 funksjonskontrakter for drift av riks- og fylkesveg med en samlet årlig omsetning på omlag 2 mrd. kroner i 2009- priser. En del funksjonskontrakter løper ut og vil bli erstattet med nye i løpet av 2009. Alle funksjonskontraktene løper ved iverksettelse av reformen.

For ferjedriften skjer det nå uavhengig av forvaltningsreformen et regimeskifte. Alle ferjeforbindelser skal være konkurranseutsatt i løpet av 2009. Fra og med 1. januar 2012 vil alle forbindelsene være tilknyttet på kontrakt innenfor det nye regimet.

Ved iverksettelse av reformen vil alle 95 riksvegferjeforbindelsene ((stamvegnett (17) og øvrig riksvegnett (78)) være konkurranseutsatt, men for en rekke av forbindelsene vil anbudsavgjørelsen ikke være klar.

Ved iverksettelse av reformen overføres statens rettigheter og forpliktelser for de 78 riksvegforbindelsene til fylkeskommunene. Rammetilskuddsordningen for ferjedriften vil bli omtalt i Kommuneproposisjonen for 2010. Det samme gjelder dagens budsjettering av tilskudd til riksvegferjedriften og den budsjettmessige håndteringen av overføring av rettigheter og forpliktelser.

For de øvrige forbindelsene overføres de rettigheter og forpliktelse som staten har i henhold til de inngåtte kontrakter.

Fylkeskommunen vil bli ansvarlig rettssubjekt i et større antall avtaler, tvister og andre fylkesvegssaker enn i dag, med mulig behov for en viss styrking av sin kompetanse for å behandle klager, følge opp tvistemål med mer.

Det bemerkes at overføringen av ansvar fra staten til fylkeskommunene, i Oslo kommunen, ikke vil svekke dekningsmuligheten for medkontrahenter eller andre rettighets- og fordringshavere.

Økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til endringer i veglov og vegtrafikklov

Forvaltningsreformen medfører at fylkeskommunene og Oslo kommune overtar ansvaret for det vesentligste av øvrig riksvegnett. Dette innebærer at midler som staten i dag bruker på oppgaver til dette vegnettet, trekkes ut av riksvegbudsjettet.

Finansiering gjennom rammetilskuddet gir fylkeskommunene et betydelig handlingsrom til å håndtere utfordringer og behov i eget fylke i tråd med målene for reformen.

Det er behov for midler til drift, vedlikehold og investeringer til prioriterte oppgaver også på det nye fylkesvegnettet. De økonomiske rammene for dette vil bli avklart i Kommuneproposisjonen.

Samferdselsdepartementet antar at antall klagesaker samlet for øvrig riksvegnett som omklassifiseres, ikke vil endre seg som følge av omklassifiseringen av vegnettet.

Forslaget til endring av vegtrafikkloven § 40 a vil ikke i seg selv medføre økonomiske eller administrative konsekvenser. Forskrifter gitt med hjemmel i § 40 a vil derimot kunne medføre både økonomiske, administrative og andre konsekvenser for fylkeskommunene og Oslo kommune, avhengig av de oppgaver som pålegges. Kostnadene ved gjennomføring av disse vil måtte dekkes gjennom rammetilskuddet.

Overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett og styrking av fylkeskommunene som regionale plan- og utviklingsaktører, vil utløse behov for heving av fylkenes kompetanse på enkelte områder. Samferdselsdepartementet forutsetter at staten og fylkeskommunene i sitt arbeid effektivt utnytter mulighetene som ligger i den felles statlige vegadministrasjonen.

I Innst. S. nr. 166 (2006–2007) har Stortinget understreket viktigheten av en god standard på det regionale vegnettet, et akseptabelt nivå på veginvesteringene og en fullgod trafiksikkerhetspolitikk i alle regionene. For å nå disse målene er det aktuelt å gi enkelte statlige føringer. Departementet legger opp til at det vil bli gitt økonomisk kompensasjon dersom statlige føringer medfører økte utgifter for fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at arbeidet med statlige føringer best vil la seg gjennomføre som en prosess hvor man først tilpasser gjeldende forskrifter til vegloven og vegtrafikkloven til ny ansvarsdeling. Dette bør i størst mulig grad være på plass til reformen trer i kraft.

Det antas at statens ansvar for de kommunale vegene og fylkesvegene som tas opp som riksveg, ikke

vil medføre økte kostnader utover normale utbedrings-, drifts-, og vedlikeholdskostnader.

Fylkeskommunen skal imidlertid få sterkere innvirkning på lokaliseringen av trafikkstasjoner. I praksis vil dette bety at fylkeskommunene skal gis adgang til å uttale seg i saker som angår lokalisering av trafikkstasjoner og at uttalelsen skal tillegges vekt i statens beslutning om lokalisering.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, har merket seg at Regjeringen i proposisjonen legger frem forslag om lovendringer i vegsektoren for å gjennomføre forvaltningsreformen. Komiteen har merket seg at Regjeringen gjør det gjennom en egen lov om overføring av rettigheter og forpliktelser og gjennom endringer i vegloven og vegtrafikkloven.

Komiteen har merket seg at forvaltningsreformen medfører overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene og til Oslo kommune, og at bakgrunnen for dette tiltaket er ønske om å legge til rette for en mer helhetlig utvikling av vegnettet i fylkene.

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, sluttar seg til framlegget i proposisjonen, og med dei endringar gitt i brev frå Samferdselsdepartementet datert 7. mai 2009.

Fleirtalet viser til at enkeltsaker om omklassifisering av vegstrekningar blir behandla etter vegloven § 3 og § 7. Omklassifiseringa i samband med forvaltningsreforma er langt meir omfattande, og krev ei anna tilnærming.

Fleirtalet viser til at det i St.prp. nr. 72 (2008–2009) Om nokre saker på Samferdselsdepartementet sitt område, blir gjort framlegg om at store delar av det øvrige riksvegnettet med tilhøyrande gang- og sykkelvegar blir omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg. Dette skjer med heimel i vegloven § 62 tredje ledd. Med heimel i same lov gjer Samferdselsdepartementet framlegg om at nokre vegstrekningar på det øvrige riksvegnettet blir vidareførte som riksvegar.

Fleirtalet viser også til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2008–2009, der Regjeringa omtalar forvaltningsreforma og føremålet med denne.

Fleirtalet viser til vegloven § 29 fjerde ledd som omhandlar den adgangen fylkeskommunane har til å gje dispensasjon for bygging inntil 15 meter frå fylkesveg på enkelte strekningar, jf. elles vegloven § 29 andre ledd første punktum. Vidare viser fleirtalet til vegloven § 30 der fylkeskommunane kan gje dispensasjon ned til 0 meter. Fleirtalet meiner desse reglane vil sikre den nødvendige fleksibiliteten og handlefridomen.

Fleirtalet vil understreke at det er staten sitt ansvar gjennom inntektssystemet å gjere fylka i stand til å handtere oppgåvene sine på ein god måte.

Fleirtalet viser til at det i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2020–2019, blir gjort framlegg om ei rentekompensasjonsordning på 2 mrd. kroner årleg som fylkeskommunane og Oslo kommune kan søkje om midlar frå. Fleirtalet viser vidare til at rassikringspotten er auka til 1 mrd. kroner, og at 50 pst av denne går til fylkeskommunane.

Fleirtalet viser til Kommuneproposisjonen 2010 som vart lagt fram 15. mai 2009, jf. St.prp. nr. 68 (2008–2009), og der Regjeringa gjer greie for kva som er tenkt om dei økonomiske overføringane til fylkeskommunane knytt til forvaltningsreforma. Utover ei vidareført ramme til dei øvrige riksvegane frå 2009 ligg det framlegg om ei auke på 1 mrd. kroner knytt til at fylkeskommunane skal ta over størstedelen av det øvrige riksvegnettet.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner at med opplegget i Kommuneproposisjonen 2010 vil dette kunne bidra til at fylkeskommunane raskare vil kunne ta att etter slepet på dei vegane som frå nyttår 2010 blir fylkesvegar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til følgende tekst i kapittel 1 i proposisjonen:

"Samtidig er det viktig å sikre trafikantenes og næringslivets krav til vegstandard på tvers av de ulike forvaltningsnivåenes eierskap til vegnettet. Departementet mener reformen både vil styrke det regionale nivå samt bidra til en bedre utvikling av det samlede vegnettet. Det vil fortsatt være et statlig ansvar, gjennom overføring av tilstrekkelige økonomiske ressurser, å gjøre fylkeskommunene i stand til å bygge, drifte og vedlikeholde et vegnett som er effektivt og sikkert."

Disse medlemmer deler ikke Regjeringens overbevisning om at denne reformen vil føre til en bedre utvikling av det samlede vegnettet i Norge. Etter disse medlemmers oppfatning innebærer overføring av riksveg til landets fylker og til Oslo kommune en nedklassifisering av landets nasjonale vegnett. Disse medlemmer anser at den foreslåtte overføringen vil svekke og ikke styrke trafikantenes mulighet for å få effektive, sikre og miljøvennlige veger på tvers av ulike forvaltningsnivåers eierskap til vegnettet.

Disse medlemmer mener at en slik nedklassifisering av hele 17 150 km statlig veg, vil medføre ytterligere svekket vegstandard på et vegnett som lenge har vært preget av mangelfull kapasitet og manglende vedlikehold. Disse medlemmer peker på at dagens øvrige riksvegnett har et omfattende vedlikeholdsetterslep og omfatter en rekke nye prosjekter. Disse medlemmer peker på at det ikke på noen måte er avklart hvilken fremtidig finansiering dette vegnettet vil få, og om det vil sikre nødvendig utbygging og mulighet til å fjerne vedlikeholdsetterslepet.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen – som mener at "reformen både vil styrke det regionale nivå samt bidra til en bedre utvikling av det samlede vegnettet", likevel er usikker på om dette vil holde når det gjelder tunneler, bruer (5 800 bruer følger med overføringen) og ferjer (av 95 riksveiferjesamband flyttes hele 78 til fylkeskommunene). Disse medlemmer registrerer at Regjeringen legger opp til en felles vegadministrasjon uten at dette er avklart, og at overføringen likevel vil føre til behov for å styrke administrative funksjoner i fylkeskommunene. Disse medlemmer kan vanskelig se dette annerledes enn at det kreves mer administrasjon for å håndtere totalt samme antall vegkilometer, tunneler, bruer og ferjer.

Disse medlemmer har også merket seg at forslag til endring i vegloven blant annet innebærer at fylkeskommunen samt Oslo kommune får et betydelig økt ansvar for tilretteleggelse for alle trafikantgrupper, samt en større og langt mer aktiv rolle i trafikksikkerhetsarbeidet.

Disse medlemmer har merket seg lovforslagets § 29 andre ledd:

"Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg og 15 meter frå kommunal veg. For gang- og sykkelveg er avstanden 15 meter (anten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg). Føresegnene i dette leddet gjeld dersom ikkje anna følgjer av føresegnene i tredje, fjerde og femte ledd. Avstanden skal reknast frå midtlina i høvevis kjørebanana, eller gang- og sykkelvegen. Har vegen åtskilde kjørebaner, eller er det tvil om kva som bør reknast for midtlina, avgjer vegstyremakta kva line avstanden skal reknast frå."

Endringen innebærer etter disse medlemmers oppfatning en betydelig innskrenking av eiendomsretten til dem som har eiendommer langs eksisterende fylkesveier, og kan få store negative konsekvenser

Disse medlemmer har merket seg de mange høringsinstansenes syn slik det er referert i proposisjonens kapittel 5, og der det fremkommer en rekke innsigelser, påpekninger og krav knyttet til forvaltningsreformen.

Disse medlemmer viser bl.a. til følgende:

"Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) og de organisasjonene som sluttet seg til uttalelsen, er i motsetning til fylkeskommunene positive til minstandarder for infrastruktur og trafikksikkerhet. OFV går imot at vegene skal overtas i den stand de er, og mener at reformen bør utsettes i påvente av økonomiske rammebetingelser, statlige føringer og avklaring mht. et uavhengig vegtilsyn. Dersom reformen gjennomføres nå, anser OFV lovendringene for å være i strid med veglovens formålsparagraf.

Trygg Trafikk mener i likhet med OFV at saken bør utsettes. Trygg Trafikk er positiv til ordningen med felles vegadministrasjon."

"Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) mener det er uheldig at §§ 3 og 7 i vegloven ikke følges ved gjennomføring av reformen. MEF vil på det sterkeste tilrå at det blir innført nasjonale føringer om minstandarder."

"Transportbedriftenes Landsforening (TL) støtter også at det innføres hjemmel for minstandard for drift og vedlikehold, samt hjemmel til å gi pålegg om å utarbeide og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. Nasjonale føringer må også omfatte kollektivtransporten på veg. Når det gjelder felles vegadministrasjon, mener TL det er viktig å hindre unødige kostnadskrevende dobbelbyråkrati. Vegadministrasjonen må tilpasses størrelsen på de fylkeskommunale organisasjonene. TL støtter ikke at de respektive vegmyndighetene skal dekke utgiftene med å samle og oppdatere dataene til for eksempel vegtrafikksentralene og nasjonale dataregistre. TL mener videre at det må legges føringer og gis retningslinjer som hindrer vegholder å pålegge kollektivtrafikken såkalte anløpsutgifter på offentlig veg."

"Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) påpeker viktigheten av at landets vegnett holder en minstandard, av hensyn til en effektiv framføring av gods og personer. LTL ser problemet med oppfølging av nasjonale føringer uten å gripe inn i fylkeskommunenes selvråderett. LTL uttrykker bekymring for ujevn standard som ikke bare vil bidra til mindre effektiv, men også mindre miljøvennlig godsframføring."

Disse medlemmer viser videre til følgende uttalelser:

"Norges Lastebileier-forbund (NLF) slutter seg ikke til intensjonene bak forvaltningsreformen, og at vegene skal overføres i den stand de er. Nasjonale føringer må defineres og gjøres gjeldende før fylkene

overtar ansvaret. Det må følge tilstrekkelige økonomiske ressurser med overføringen. NLF går også imot tilsidesettelsen av vegloven § 7."

"Rederienes Landsforening (RF) mener systemet med utlysninger av pakker av samband bør videreføres, og at et likt regime for kontraktsinngåelse benyttes. Dette vil føre til bedre gjennomarbeidete tilbud fra rederiene og rimeligere tjenester. RF mener videre at fylkeskommunene må forplikte seg til å pålegge selskapene å levere data til ferjedatabanken, og at utgiftene til drift av denne banken belastes staten. Det må lages sentrale føringer for tillatt aksellast på dekk og bruer, og standarder for ferjekaiene."

"Landsorganisasjonen i Norge (LO) mener at det i rammeoverføringene til fylkene må tas hensyn til eventuelle etterslep. Når det gjelder overføring av midler til vedlikehold, mener LO at trafikkbelastning må ligge til grunn for fordeling av midler, slik at tildeling skjer på bakgrunn av den faktiske slitasje og belastning på vegbanen i de ulike områdene. Regjeringen må sørge for å opprettholde en faglig kompetent vegmyndighet gjennom Statens vegvesen. Samtidig framheves viktigheten av å styrke den fylkeskommunale administrasjonen både når det gjelder vegteknisk kompetanse og innkjøps- og kontraktsforvaltningskompetanse på veg. LO støtter at det gis nasjonale minstestandarder for tiltak ved utbygging og vedlikehold. Når det gjelder trafikksikkerhetsarbeidet må de nasjonale målene fastsettes på nasjonalt nivå."

"Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) påpeker at et helhetlig og godt transportsystem er særskilt viktig for næringslivet. Nasjonale føringer om tiltaksstandard og tilstandsstandard er særskilt viktig for å forhindre at kvaliteten på vegnettet blir forskjellig i ulike deler av landet, avhengig av regionenes prioriteringer innenfor rammetilskuddet fra staten.

NHO foreslår at det som et ledd i de varslede utredningene av økonomiske og administrative konsekvenser, utarbeides en oversikt som viser

- dagens bevilgningsnivå
- bevilgningsnivå for 5 og 10 år siden
- behov for bevilgninger de neste 5 - 10 år for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på de aktuelle vegene som overtas av fylkeskommunene."

Disse medlemmer viser til at mandag 11. mai 2009 ble det avholdt høring i transport- og kommunikasjonskomiteen om både St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg i forbindelse med forvaltningsreformen. Representanter fra samtlige fylker og fra Oslo kommune deltok.

Disse medlemmer merket seg at langt de fleste av disse høringspartene uttalte stor bekymring knyttet til forvaltningsreformen, og stilte tydelige og klare krav til slik overføring av veg fra staten til fylkeskommunene. Disse medlemmer merket seg at mange også ga uttrykk for at de var imot reformen.

Disse medlemmer merket seg spesielt motstand mot forslått avvikelse fra vegloven § 7 ved overføring – altså at staten skal kunne overføre statlig veg uten at veglovens ordinære bestemmelser om omklassifisering og retningslinjer for tekniske krav skal gjelde.

Disse medlemmer har også merket seg uttalelse fra KS på samme høring, der det bl.a. heter:

"KS advarer mot at departementet på nåværende tidspunkt definerer nye standarder innenfor en rekke områder bl.a. tunneler, ferger mv, ikke minst i lys av det vedlikeholdsetterslepet som er dokumentert for de øvrige riksvegene. Merkostnader som følge av evt nye standarder må kompenseres."

Og videre:

"KS går mot forslag 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."

Disse medlemmer registrerer at den foreslåtte reformen og det fremsatte lovforslaget knyttet til gjennomføring av reformen, fremviser uklarheter når det gjelder økonomi, organisering og ansvar. Disse medlemmer anser ikke minst konsekvensene for samferdselspolitikken i Norge og konsekvensene i forhold til det nasjonale behovet for modernisering av vegsektoren i Norge, som klart negative – i beste fall høyst uavklart.

Disse medlemmer avviser derfor de fremlagte forslagene.

Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet datert 7. mai 2009 på spørsmål fra Fremskrittspartiet fremsendt gjennom komiteen.

Disse medlemmer viser til samtlige svar viser til uavklart kostnadsomfang knyttet til de veger, bruer, tunneler som skal overføres fra staten til fylkeskommunene og til Oslo kommune og uavklart finansiering. Disse medlemmer mener dette underbygger behovet for å stoppe gjennomføringen av forvaltningsreformen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen stoppe overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene og Oslo kommune. "

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser en uheldig mulighet for at fremtidig fylkesvegnett også vil bli finansiert med bompenger. Disse medlemmer mener Regjeringen gjennom reformen viderefører og forsterker en

samferdselspolitikk der vegbrukerne tvinges til å betale store deler av nødvendig vegutbygging gjennom omfattende transportskatt.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om vedlikeholdsmessig opprustning av stamveger, riksveger og fylkeskommunale veger basert på statlige finansieringsordninger."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke at det fortsatt må være statens ansvar å sørge for at fylkeskommunene blir økonomisk i stand til å vedlikeholde og drifte fylkesvegnettet, og at de skal kunne gjøre investeringer som legger grunnlaget for et sikkert og effektivt vegnett som fungerer godt for både næringslivet og innbyggerne.

Disse medlemmer mener det økonomiske opplegget knyttet til ansvarsoverføringen, slik det gjøres rede for i St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, ikke møter de store utfordringene fylkene nå står overfor. Regjeringen har lovet at det skulle følge tilstrekkelig penger med når store deler av riksvegnettet nå overføres til fylkeskommunen. Disse medlemmer mener dette løftet nå er brutt. Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen ikke innfrir på et så viktig område, og at fylkene dermed blir sittende igjen med ansvaret for et stort vedlikeholdsetterslep uten at det stilles nødvendige statlige midler til rådighet. Disse medlemmer viser til at Kristelig Folkeparti og Venstre vil komme tilbake til denne saken ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010.

Brev fra Samferdselsdepartementet

Komiteen viser til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortinget, datert 7. mai 2009. I brevet ønsker departementet å rette opp et par feil av lovteknisk karakter som er oppdaget først etter at proposisjonen ble fremmet.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen stoppe overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene og Oslo kommune.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om vedlikeholdsmessig opprustning av

stamveger, riksveger og fylkeskommunale veger basert på statlige finansieringsordninger.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Tilrådingen fra komiteen fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen

§ 1 *Formål*

Formålet med denne loven er å regulere visse overgangsspørsmål som oppstår ved omklassifiseringen av veg etter reglene i vegloven § 62 tredje ledd, i forbindelse med at ansvaret for øvrig riksvegnett med tilhørende riksvegferjeforbindelser overføres fra staten til fylkeskommunene og Oslo kommune fra 1. januar 2010.

§ 2 *Overføring av rettigheter og forpliktelser*

Ved omklassifiseringen nevnt i § 1 av øvrig riksveg med tilhørende riksvegferjeforbindelser til fylkesveg overtar fylkeskommunen statens privatrettslige rettigheter og forpliktelser knyttet til vegen og riksvegferjeforbindelsen med frigjørende virkning for staten. Samtidig overføres offentlige rettigheter, konsesjoner, tillatelser mv. som staten innehar for vegen, til fylkeskommunen. Ved slik omklassifisering av riksveg til kommunal veg i Oslo overtar Oslo kommune statens rettigheter og forpliktelser mv. etter reglene i første og annet punktum.

Ved omklassifiseringen nevnt i § 1 av fylkesveg til riksveg overtar staten fylkeskommunens privatrettslige rettigheter og forpliktelser knyttet til vegen med frigjørende virkning for fylkeskommunen. Samtidig overføres offentlige rettigheter, konsesjoner, tillatelser mv. som fylkeskommunen innehar for vegen, til staten. Ved slik omklassifisering av kommunal veg til riksveg overtar staten kommunens rettigheter og forpliktelser etter reglene i første og annet punktum.

Fordringshavere og andre rettighetshavere kan ikke motsette seg overføringen eller gjøre gjeldende at overføringen utgjør en bortfallsgrunn for rettsforholdet.

Ved uenighet mellom stat og fylkeskommune eller Oslo kommune om hvilke rettigheter eller forplik-

telser mv. som er overtatt etter reglene i første og annet ledd, kan hvert av organene bringe spørsmålet inn for Kongen til avgjørelse. Søksmål om spørsmål som nevnt i første punktum kan bringes inn for de alminnelige domstolene først når muligheten til å få saken avgjort av Kongen er nyttet. Kongens avgjørelse etter første punktum har ingen virkning overfor private fordringshavere og rettighetshavere. Annet punktum gjelder ikke for søksmål mot eller fra private fordringshavere og rettighetshavere.

§ 3 Endringer i andre lover

1. I veglov 21. juni 1963 nr. 23 gjøres følgende endringer:

§ 2 annet ledd oppheves.

§ 10 nytt tredje ledd skal lyde:

Når det gjeld arbeid med saker som gjeld fylkesvegar, er det fylkeskommunen som har ansvaret som arbeidsgjevar etter reglane i skadeserstatningslova § 2-1 for dei tilsette ved regionvegkontoret.

Nåværende tredje ledd blir fjerde ledd.

§ 16 første punktum skal lyde:

Departementet gir nærare føresegner om drift og vedlikehald av offentlig veg.

§ 29 annet ledd første punktum skal lyde:

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

§ 29 annet ledd tredje punktum skal lyde:

Føresegnene i dette leddet gjeld dersom ikkje anna følgjer av føresegnene i tredje, fjerde og femte ledd.

§ 29 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.

§ 29 nåværende fjerde til sjette ledd blir femte til sjuende ledd.

§ 29 femte ledd første punktum skal lyde:

Ved kryss i plan mellom

- 1) offentlege vegar,
- 2) offentlege vegar og andre vegar som er opne for allmen ferdsle,
- 3) offentlege vegar og jarnveg eller sporveg, skal byggegrensa følgje den rette lina mellom punkt på midtlina åt vegane (jernbana, sporvegen) 60 meter frå skjeringspunktet åt midtlinene ved kryss med riksvog og fylkesveg og 40 meter frå skjeringspunktet ved andre kryss.

§ 29 sjette ledd første punktum skal lyde:

Før det blir tatt avgjerd etter tredje, fjerde eller femte ledd, skal vedkomande kommune få høve til å seie si meining.

§ 40 annet ledd siste punktum oppheves.

§ 52 nytt annet ledd skal lyde:

Omregistrering i grunnboka eller matrikkelen i samband med overføring av vegmyndighet skjer ved namneendring. Det skal ikkje betales dokumentavgift etter § 6 i lov 12. desember 1975 nr. 59 om dokumentavgift eller rettsgebyr etter § 21 i lov 17. desember 1982 nr. 86 om rettsgebyr ved overføringa.

§ 62 nye tredje og fjerde ledd skal lyde:

Samferdselsdepartementet kan med samtykke frå Stortinget ta opp veg som riksvog og gjere vedtak om at riksvog vert gjort om til fylkesveg eller kommunal veg i samband med gjennomføring av forvaltningsreforma utan at føresegnene i §§ 3 og 7 er følgd.

Departementet gjev nærare føresegner som pålegg fylkeskommunane, kommunane og private å innhente, kvalitetssikre, formidle og standardisere data som gjeld det offentlege vegnettet og trafikken på det, og å dekke utgifter i samband med dette.

2. I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 skal § 40 a nytt annet ledd lyde:

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

§ 4 Ikrafttredelse

1. Endringene i vegloven § 62 tredje ledd trer i kraft straks.
2. Loven ellers gjelder fra 1. januar 2010.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2009

Per Sandberg

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortinget, datert 7. mai 2009****Ot.prp. nr. 68 (2008-2009) Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen**

Jeg viser til ovennevnte lovproposisjon som ble fremmet for Stortinget 24. april 2009 og som nå er til behandling i Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Samferdselsdepartementet ønsker å rette opp et par feil av lovteknisk karakter som er oppdaget først etter at proposisjonen ble fremmet. Departementet har vært i kontakt med Justisdepartementet v/Lovavdelingen i denne forbindelse.

Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at det skal være punktum etter annet ledd i § 2. Videre skal ordet kryss ikke stå i kursiv i § 29 femte ledd første punktum. I § 62 nytt tredje ledd er det tatt inn en henvisning til § 1. Dette er riktig, og det er § 1 i overføringen loven det henvises til. Henvisningen kan imidlertid skape uklarhet senere, i og med at den gjøres i forbindelse med endring i vegloven. Departementet foreslår derfor at henvisningen strykes.

Vedlagt følger et opprettet lovforslag.

I tillegg gjør vi oppmerksom på at henvisningen til kap. 9.12 på side 18, annen spalte skal rettes til 5.2.12, og at henvisningene til kap. 11 og 9.8 på side 20, annen spalte, skal rettes til hhv. 5.4 og 5.2.8.

