

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 24. april 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I denne proposisjonen legger Regjeringen fram forslag om nødvendige lovendringer i vegsektoren for å gjennomføre forvaltningsreformen. Det foreslås en lov om overføring av rettigheter og forpliktelser og endringer i vegloven og vegtrafikkloven.

Departementet viser til at denne 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 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.

Fram mot reformens ikrafttredelse og i overgangsperioden vil det være særlig viktig med en god dialog mellom de enkelte fylker og Statens vegvesen, samt mellom departementet og fylkene.

1.1 Om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av vegnettet

Regjeringen fremmer med dette 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 denne 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.

1.2 Endringer 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.

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.

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. Andre områder det kan være aktuelt å gi nasjonale føringer for, er turistveger, vernede veger, ferjekaier 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.

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.

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.

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.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Forvaltningsreformen innebærer styrking av det folkevalgte regionale nivået ved at oppgaver overføres fra staten til fylkeskommunen og Oslo kommune. Overordnede mål med forvaltningsreformen er blant annet et forsterket folkestyre på regionalt nivå, klar ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene og en mer samordnet og effektiv forvaltning der ulike sektorer ses i sammenheng innenfor den enkelte fylkeskommune eller region.

Stortinget har sluttet seg til at ansvaret for øvrig riksvegnett (øvrige riksveger og øvrige riksvegferjeforbindelser) 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). Proposisjonen opprettholdt i all hovedsak de forslagene til overføring av ansvar for oppgaver fra staten til fylkeskommunen som inngikk i høringsnotatet fra Kommunal- og regionaldepartementet av 26. februar 2008. Det ble ikke fremmet forslag om lovendringer på Samferdselsdepartementets område.

Proposisjonen som Samferdselsdepartementet nå legger fram, inneholder omtale av og forslag til nødvendige lovendringer innenfor vegsektoren som er nødvendige med bakgrunn i reformen, og er avgrenset til det.

Ut fra kriteriene for klassifisering av øvrig riksvegnett som de framgår av Kommunal- og regionaldepartementets høringsnotat av 26. februar 2008, er det unntaksvis aktuelt å ta opp privat veg som

riksveg. Opptaket vil følge alminnelige regler etter vegloven og omtales i liten grad i denne proposisjonen.

3 Høring

To høringsnotater om forslag til lovendringer og ny lov ble sendt på høring 16. januar 2009. Det ble signalisert at Samferdselsdepartementet var særlig interessert i få høringsinstansenes syn på temaet felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveger. Saken ble sendt til følgende instanser (i alt 111), med høringsfrist 12. februar 2009:

Departementene

SMK

Fylkeskommunene

Sametinget

Oslo kommune

Fylkesmennene

Syselmannen på Svalbard

Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon (KS)

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Regjeringsadvokaten

Den Norske Advokatforening

Norges Motorsykkelforbund

Norges Blindforbund

Norges Turbilforbund

Statens råd for likestilling av funksjonshemmede

SINTEF Samferdsel

Finansnæringens hovedorganisasjon

LO

NHO

Akademikerne

YS Unio

Arbeidsgiverforeningen Spekter

Yrkestrafikkforbundet

Politidirektoratet/UP

Landsforeningen for Trafikkskadde

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Hurtigbåtenes Rederiforbund

Rederienes Landsforbund

Norges Rederiforbund

Norsk Sjømannsforbund

Norsk Sjøoffisersforbund

Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL)

Transportbedriftenes Landsforening (TL)

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF)

Norsk Transportarbeiderforbund

Norges Taxiforbund

Syklistenes Landsforening

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)

Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF)

Norges Bilbransjeforbund

Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon (HSH)

Norges Automobil Forbund (NAF)

Motorførernes Avholdsforbund (MA)

Kongelig Norske Automobilklubb (KNA)

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon

Norges Handikapforbund

Norges Blindforbund

Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)

Byggenæringens landsforening

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)

Trygg trafikk

Transportøkonomisk institutt

Forhandlingsberettigede organisasjoner på etatsnivå etter Hovedavtalen:

Forbundet for Ledelse og Teknikk (FLT)

v/Lars Fuglesang

Statens vegvesen Region øst

Parat v/Gunnar Magnusen

Haugesund trafikkstasjon

Tekna Statens vegvesen v/ Morten Ask,

Nedre Telemark distrikt,

NITO v/Siw Tyldum, Statens vegvesen

Tromsø trafikkstasjon

Det er mottatt uttalelser fra 53 instanser. Følgende instanser hadde ingen merknader til lovforslagene:

Olje- og energidepartementet, Kunnskapsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Arbeids- og inkluderingsdepartementet, Forsvarsdepartementet, Miljøverndepartementet, Barne- og likestillingsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Utenriksdepartementet, og Arbeidsgiverforeningen Spekter. SINTEF avstår fra å kommentere forslagene.

Følgende ga realitetsuttalelser:

Kommunal- og regionaldepartementet, Justis- og politidepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Regjeringsadvokaten, Kommunesektorens interesse og arbeidsgiverorganisasjon (KS), Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Troms fylkeskommune, Finnmark fylkes-

kommune, Landsorganisasjonen i Norge (LO), Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO), Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA), Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Rederienes Landsforening, Transportbedriftenes Landsforening, Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, Norges Taxiforbund, Politidirektoratet, Vegdirektoratet, NITO Statens vegvesen, Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) som også Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL), Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA), Motorførernes Avholdsforbund (MA), Landsforeningen for trafikkskadde og Norges Automobilforbund (NAF) slutter seg til.

Det er i tillegg mottatt uttalelser fra Telenor og Energibedriftenes Landsforening (EBL).

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

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

4.1 Sakens bakgrunn og prinsippene som etter gjeldende rett vil regulere konsekvensene av overføringen for eksisterende avtaler mv.

4.1.1 Sakens bakgrunn

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

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.

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 lovregulert i en egen lov om overføring av rettigheter og plikter fra staten til fylkeskommunen, og i Oslo til kommunen. Det foreslås tilsvarende bestemmelser for overføringen av rettigheter og plikter til Staten, ved statens opptak av fylkesveg og kommunal veg til riksveg.

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

I en rekke kontrakter er det inntatt en standardklausul om at overføring av kontraktsansvar forutsetter samtykke fra kontraktsmotparten. Det ville være en omfattende oppgave å innhente samtykke fra alle kontraktsmotpartene, noe den foreslåtte lov hjemmelen for overføring vil gjøre unødvendig.

Hensikten med forslaget er å regulere disse forholdene slik at det ikke oppstår tvil om de respektive vegmyndigheters og andre berørtes plikt og ansvar ved omklassifiseringen. Forslaget tar sikte på å sikre lik overføring av ansvar for forpliktelser til alle fylkeskommunene og Oslo kommune, og lik behandling av tredjeperson ved selve overføringen. Fylkeskommunene og Oslo kommune trer inn i kontraktene med de samme rettigheter og forpliktelser som staten hadde.

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.

Hvorvidt bestemmelser i lovs form er nødven-

dig eller ikke vil avhenge av hvilken situasjon en står overfor; at staten har krav mot andre (blant annet opptrer som kreditor), eller at staten er forpliktet (blant annet opptrer som debitor).

4.1.2 Kreditorskifte – statens krav mot andre

Krav som Statens vegvesen måtte ha mot andre, kan bestå i pengekrav, krav på naturalytelser og lignende. Slike krav kan overføres fra staten til fylkeskommunen, og Oslo kommune, uten hjemmel i lov eller forskrift. Overføringen vil kunne baseres på en avtalemessig disposisjon mellom staten og fylkeskommunen, og Oslo kommune, (kreditorskifte) som tredjemann ikke kan motsette seg.

Disse kravene kan ha utspring både i og utenfor kontrakt. Eksempler på krav som springer ut av et kontraktsforhold kan være dagmulkt, mangelskrav, garantikrav med mer. Eksempler på krav utenfor kontrakt er erstatning for påført skade.

4.1.3 Debitorskifte – andres krav mot staten

Krav som andre måtte ha mot Statens vegvesen, enten de har utspring i eller utenfor kontrakt, vil ikke uten videre kunne overføres fra staten. Overføringen forutsetter enighet med kreditor. Dersom det ikke oppnås enighet må en overføring hjemles i lov.

Kontrakter av vesentlig verdi, og som løper over noe tid, er eksempelvis entreprisekontrakter som gjelder anlegg av ny veg eller kontrakter som gjelder drift og vedlikehold av veg.

De fleste av disse kontraktene bygger på Statens vegvesens generelle kontraktsgrunnlag eller malen for drift- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar. Alle disse, samt de fleste rene vedlikeholdskontrakter (eksempelvis vedlikehold av bruer, dekkelegging, vegoppmerking med mer) bygger på Norsk Standard, NS 3430 som kontraktsstandard, med Statens vegvesens standard endringer, som utgjør kontraktens kapittel C hvor det i punkt 12.1 heter:

«Verken entreprenøren eller byggherren kan overdra sine kontraktsforpliktelser uten at dette er særskilt avtalt.»

Dette innebærer at den kontraktspart som eventuelt ønsker å overdra sine forpliktelser til en annen part, må innhente den andre kontraktspartens samtykke til dette.

Når det gjelder overdragelse på byggherre/oppdragsgiversiden kan det tilfelle oppstå at enkelte entreprenører av en eller annen grunn ikke ønsker å forholde seg til en fylkeskommune i stedet for staten som kontraktsmotpart. Den enkelte entre-

prenør kan altså ut fra kontrakten motsette seg at kontrakten overføres til en fylkeskommune som byggherre/oppdragsgiver. Dersom samtykke ikke gis må en overføring gjennomføres ved lov, jf. legalitetsprinsippet. Alternativet er en terminering av den aktuelle kontrakten. Terminering av en kontrakt vil eventuelt måtte skje som en ren avbestilling. Dersom byggherren avbestiller de resterende kontraktsarbeider, skal entreprenøren normalt ha dekket det økonomiske tapet som han lider ved avbestillingen (positiv kontraktsinteresse).

De forhold som her er nevnt vedrørende debitorskifte i kontraktsforhold, gjør seg også gjeldende ved debitorskifte utenfor kontraktsforhold. Ovennevnte betraktninger vil også kunne være aktuelle for kontrakter med rederier om ferjedrift.

4.1.4 Særlig om forskutteringsavtaler m.m.

Kommuner, fylkeskommuner, bompengeselskaper og private har i flere tilfeller forskuttet utbygging av tiltak på det øvrige riksvegnettet som nå blir omklassifisert til fylkesveg, i Oslo til kommunal veg. Slike refusjoner dekkes innen de ordinære fylkesfordelte rammer. Der utbygging av tiltak er gjennomført og forskuddsbeløp ikke er refundert, legger Samferdselsdepartementet til grunn at fylkeskommunen, eventuelt Oslo kommune, overtar statens forpliktelser til å refundere forskuttet beløp, med befriende virkning for staten. I tilfelle det er inngått avtale om forskuttering av tiltak og tiltaket ikke er gjennomført, trer fylkeskommunen, eventuelt Oslo kommune, inn som part i forskutteringsavtalen på tilsvarende måte.

I bompengeprojekt der ferjeforbindelse er eller blir avløst med vegforbindelse, kan Stortinget ha vedtatt eller vedta at innsparte ferjetilskudd i en periode skal inngå i finansieringen av vegforbindelsen. I bompengeprojekt kan Stortinget også ha fattet vedtak om såkalt betinget refusjon. Fylkeskommunen trer inn og overtar blant annet statens finansieringsansvar med befriende virkning for staten i disse sakene, så langt de er knyttet til øvrig riksvegnett som omklassifiseres til fylkesveg.

I noen stamvegprosjekter har fylkeskommuner vedtatt betinget refusjon fra den fylkesfordelte rammen til øvrig riksvegnett. I disse sakene var fylkeskommunenes vilje til betinget refusjon fra fylkesfordelt ramme til øvrig riksvegnett en del av grunnlaget for å prioritere prosjektene. Etter Samferdselsdepartementets syn er de aktuelle fylkeskommunerne forpliktet til å følge opp sine vedtak også etter at forvaltningsreformen er gjennomført. Det innebærer at aktuelle fylkeskommuner etter at reformen

er gjennomført, må bevilge eventuelle refusjonsmidler gjennom sine fylkesbudsjetter.

4.1.5 Særlig om søksmål og skjønn m.m.

Det siktes her til søksmål og skjønnsbegjæringer reist før iverksettelse av reformen og som er rettskraftig avgjort etter dette tidspunkt, og søksmål og skjønnsbegjæringer reist etter iverksettelse av reformen med utgangspunkt i omstendigheter oppstått før dette tidspunkt.

Søksmål og skjønnsbegjæringer reiser ulike problemstillinger i forbindelse med overføringen. For det første oppstår det spørsmål om hvem som vil være part (rett saksøkt eller saksøker). Forutsatt den løsning at forpliktelsene overføres med frigjørende virkning for staten ved iverksettelse av reformen, vil det være naturlig- og kanskje også følge som en nødvendighet av tvistelovens og veglovens regler – at fylkeskommunen, ev. Oslo kommune, trer inn som part. Det fordi man som part i søksmål enten vil bli krevd for noe eller selv krever. Fylkeskommunene, eventuelt Oslo kommune, må ha hånd om krav som mottas eller krav de selv fremmer gjennom søksmål.

For framtidige kontrakter med kunngjøring før iverksettelse av reformen og med oppfyllelse etter iverksettelsen, typisk funksjonskontrakter, entreprisekontrakter og kontrakter med rederier om ferjedrift, er det hensiktsmessig med opplysning i konkurransegrunnlaget om at det vesentligste av øvrig riksvegnett vil bli overført til fylkeskommunene, og i Oslo til kommunen. Det er aktuelt med en regulering i kontraktene om at fylkeskommunen, eventuelt Oslo kommune – som forpliktet og vegmyndighet – vil være part i tvister for domstolene enten man er i saksøker- eller i saksøktposisjon.

Fylkeskommunen, eventuelt Oslo kommune, vil også i utgangspunktet være part i tvister utenfor kontrakt.

I saker som bringes inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser (KOFA) hvor fylkeskommunen er oppdragsgiver og som gjelder fylkesveg, vil fylkeskommunen etter 2010 – slik som i dag – være rett innklaget.

Som det er påpekt i 4.1.1, vil ikke lovreguleringen løse alle spørsmål. Det kan oppstå tvil og uenighet i ettertid om rettigheter og forpliktelser er overtatt, jf. § 2 fjerde ledd i loven om at Kongen kan avgjøre spørsmålet der stat og kommune/fylkeskommune er uenig om hva som er overtatt. Departementet ser heller ikke bort fra at det kan oppstå situasjoner der det er klart urimelig at fylkeskommunen, og i Oslo kommunen, skal bli økonomisk ansvarlig for hendelser eller tvister som har sitt

utspring i forhold før forvaltningsreformens ikrafttredelse. I slike unntakstilfeller bør det etter departementets oppfatning være åpning for at staten bærer det endelige økonomiske ansvaret, men uten at det rokker ved partsforholdet.

4.2 Høringsinstansenes syn på reglene om overføring og plikter i forbindelse med forvaltningsreformen

Justisdepartementet (JD) påviser behov for klargjøringer i teksten flere steder, og foreslår blant annet at det vurderes å innta en definisjon i lovteksten av begrepet forvaltningsreformen.

I likhet med JD er *Regjeringsadvokaten* skeptisk til hensiktsmessigheten av å benytte «forvaltningsreformen» som et rettslig begrep i de formelle lovtekstene, og viser til at det heller bør beskrives hva som overføres. Begrepet «øvrig riksvegnett» framstår for lite presist til å benyttes i lovteksten. Det anbefales videre at en identifiserer et konkret skjæringstidspunkt for overgang av rettigheter og forpliktelser, og at dette presiseres i lovteksten. Regjeringsadvokaten mener det er aktuelt å regulere hvordan en skal avklare eventuelle tvistesporsmål som kan oppstå i ettertid.

Kommunal- og regionaldepartementet (KRD) forutsetter at kontraktene fylkeskommunene og Oslo kommune trer inn i, inneholder klausuler om rett til reforhandling. Hvis ikke, bør fylkeskommunenes rett til reforhandling klargjøres i lovforslaget.

Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA) mener at et eventuelt lovpålagt bytte av kontraktspart må føre til at staten erstatter økte administrasjonskostnader.

4.3 Samferdselsdepartementets vurderinger

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.

For det tilfellet at man skulle velge terminering av igangværende kontrakter, vil det kunne utløse erstatningskrav om positiv kontraktsinteresse. Der som dette alternativet skulle vært valgt, måtte fylkeskommunene, i Oslo kommunen, i god tid forut for termineringen startet prosessen med konkurranser om de oppdragene som termineres. Det antas at mange slike prosesser eventuelt måtte ha startet minst ett år før iverksettingen av forvaltningsreformen.

En løsning der man baserer seg på samtykke fra kontraktspart og annen kreditor er etter *Samferdselsdepartementets* syn ikke hensiktsmessig og sannsynligvis heller ikke praktisk gjennomførbart fram til gjennomføring av forvaltningsreformen. I tillegg til at det neppe lar seg gjøre i praksis å innhente samtykke fra enhver kontraktspart og annen kreditor, vil det være knyttet usikkerhet til om samtykke i alle tilfeller vil bli gitt. Kontraktsbestemmelser med utspring i NS 3430 krever som nevnt samtykke fra entreprenører og andre leverandører for å overføre leverandørens forpliktelser fra staten til andre. En slik usikkerhet vil gi en uforutsigbar situasjon for så vel staten som fylkeskommunene og Oslo kommune. Det vil også kunne skape driftsstyrrelser som berører trafikantenes sikkerhet og samfunnssikkerhet mer generelt.

Tatt i betraktning det som er sagt ovenfor, framstår etter *Samferdselsdepartementets* syn bestemmelser i lovs form som den eneste forsvarlige og praktiske løsningen for frigjørende overdragelse av statens forpliktelser og rettigheter til fylkeskommunene og Oslo kommune.

En lignende fremgangsmåte er kjent fra overføringen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap i 2003, jf. Ot.prp. nr. 6 (2002-2003) Om lov om omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap.

Noe av hensikten med loven er at overføring av rettigheter og forpliktelser skal skje med befriende virkning for staten, og staten kan da etter *Samferdselsdepartementets* mening ikke som EBA foreslår, erstatte eventuelle økte administrasjonskostnader. Ved at den sams vegadministrasjon videreføres, vil det dessuten i utgangspunktet ikke oppstå økte administrasjonskostnader for entreprenørene. KRDs tar opp spørsmålet om mulighet for reforhandling av avtaler. I mange av de løpende avtalene som overføres til fylkeskommunene er det avtalefestet adgang for partene til reforhandling innenfor bestemte rammer. Adgangen til reforhandling overføres sammen med avtalene.

Det er i lovforslaget tatt hensyn til JDs og Regjeringsadvokatens merknader.

5 Nærmere om endringene i andre lover

5.1 Innledning

Det vises til kap. 1 pkt. 1.2 om forslag til endringer i andre lover, samt til kap. 2 om bakgrunnen for forslagene.

Overføring av det vesentligste av øvrig riksvegnett (øvrig riksveger og øvrig riksvegsamband)

til fylkeskommunene og Oslo kommune reiser flere spørsmål som bør løses ved lovendring. Visse overgangsspørsmål foreslås løst i egen lov, jf. Del 1.

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 kan også være aktuelt å styrke den fylkeskommunale administrasjonen.

Videreføring av den felles vegadministrasjonen reiser spørsmål om hvem som skal være ansvarlig for feil som en ansatt ved regionvegkontoret begår ved utføring av oppgaver for fylkeskommunen. Dette punktet var kort omtalt i høringsbrevet, men er nå gitt en nærmere omtale i proposisjonen, særlig med bakgrunn i uttalelse fra Regjeringsadvokaten.

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

5.2.1 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 kan være hensiktsmessig å avtale et samarbeid mellom Oslo kommune og Statens vegvesen når det gjelder videreføring av eventuelle kontrakter som etter omklassifiseringen vil angå både kommunale veger og riksveger. Nødvendig avklaring må skje lokalt og innenfor bestemmelser i blant annet den foreslåtte lov om overføring av statens rettigheter og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen.

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

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. Med godkjenning av Stortinget kan Samferdselsdepartementet i dag bestemme at deler av riksvegnettet skal være stamveg, jf. Ot.prp. nr. 60 (1994-95).

Når ansvaret for det vesentligste av øvrig riks-

vegnett overføres til fylkeskommunen, faller behovet for betegnelsen stamveg bort. Annet ledd foreslås derfor opphevet.

De krav som til nå er stilt til standard ved utbygging, drift med mer for stamvegnettet, vil gjelde for hele riksvegnettet.

5.2.2 Omklassifisering

Forvaltningsreformen forutsetter at det vesentligste av dagens øvrig riksvegnett (øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband) blir omklassifisert til fylkesveg, og i Oslo til kommunal veg. Ansvaret for det alt vesentligste av øvrig riksvegnett overføres dermed fra staten til fylkeskommunene, og i Oslo til kommunen. Etter iverksettelse av forvaltningsreformen vil riksvegnettet bestå av dagens stamvegnett, noen få strekninger av dagens øvrige riksvegnett og noen korte strekninger av dagens fylkesveg, kommunal veg og privat veg for å få et sammenhengende nasjonalt transportnett.

Forslag til omklassifisering av øvrig riksvegnett og opptak av kommunal og privat veg til riksveg, har vært på høring hos fylkeskommunene, aktuelle kommuner, statlige etater og sentrale interesseorganisasjoner. Forslaget er utarbeidet med basis i kriterier for klassifisering som er beskrevet i Kommunal- og regionaldepartementets høringsnotat av 26. februar 2008. Saken vil bli forelagt Stortinget til behandling, jf. også omtale i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019.

Det legges til grunn at fylkeskommunene, og Oslo kommune, overtar ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegferjeforbindelser med den standard de har og tilhørende rettigheter og forpliktelser slik de er på overtakelsestidspunktet, jf. Ot.prp. nr. 10 (2008 – 2009). Tilsvarende vil gjelde for fylkesveger og kommunale veger som omklassifiseres til riksveg og som staten overtar ansvaret for. Opptak av privat veg må løses konkret for den enkelte veg.

Ved løpende omklassifisering av enkelte vegstrekninger gjelder bestemmelser i vegloven om høring og henvisning til retningslinjer for tekniske krav til vegen. Kravene skal ivareta vegelementets tiltenkte funksjon. Ved overføringen av vegnettet til fylkeskommunene vil ikke vegens funksjon endres, men fylkeskommunen blir vegeier og forvaltningsmyndighet.

Det foreslås innført en overgangsbestemmelse i vegloven § 62 tredje ledd som gir hjemmel til at Samferdselsdepartementet, med Stortingets samtykke, skal kunne overføre øvrig riksvegnett uten at veglovens ordinære bestemmelser om omklassifisering og retningslinjer for tekniske krav skal gjel-

de. Departementet presiserer at kravene som følger av veglovens ordinære bestemmelser ikke kan likestilles med beregninger av etterslep på vegnettet.

Staten, fylkeskommunene, kommunene, trafikantene og samfunnet for øvrig er avhengig av en rekke opplysninger som er samlet i nasjonale registre som Statens vegvesen i dag har ansvaret for. Her kan som eksempel nevnes nasjonal vegdatabank og sentralt bruregister. Registreringene er nødvendige også ved utarbeidelse av det økende antallet rapporter som kreves internasjonalt. Statens vegvesen skal fortsatt ha ansvaret for disse registrene, herunder utvikling, eventuell nyetablering, drift og vedlikehold. Staten skal på tilsvarende måte også fortsatt ha ansvaret for vegtrafikksentralene og vegmelding og trafikantinformasjon som disse sentralene gir. Fylkeskommunen vil som fylkesvegmyndighet ha ansvar for å framskaffe og å være en viktig leverandør av kvalitetssikrede data på standardiserte formater til de nasjonale registrene og vegtrafikksentralene. Tilsvarende vil gjelde enkelte kommuner og unntaksvis private.

Det innføres hjemmel i fjerde ledd for at departementet ved forskrift kan pålegge fylkeskommunene, kommunene og om nødvendig private å samle inn, kvalitetssikre og formidle fortløpende data på standardiserte formater om vegnettet, trafikken på dette m.m. til Statens vegvesen. Slike data er blant annet en forutsetning for systemet med veglister, jf. vegloven § 13, samt Vegtrafikksentralenes arbeid med vegmeldinger, trafikkstyring, oppfølging i beredskapssituasjoner m.m.

Utgifter til etablering, drift, vedlikehold av nasjonale registre, vegtrafikksentralene, mobile registreringer m.m. dekkes av staten. Andre utgifter kan det være aktuelt at respektiv myndighet dekker. Den konkrete utgiftsdelingen fastsettes i aktuell forskrift, og vil i nødvendig grad bli fulgt opp i de årlige budsjettene.

5.2.3 Overføring av eiendomsrett og annen rett til vegnett, veggrunn m.m.

Overføring av ansvar for øvrig riksvegnett innebærer at fylkeskommunene og Oslo kommune også blir eier av dette vegnettet med tilhørende grunn, jf. vegloven § 52. Overføringen av ansvar representerer overføring av store økonomiske verdier fra staten til fylkeskommunene, og Oslo kommune, knyttet til både vegkonstruksjonene (vegkropp, bruer, tunneler og alle de andre konstruksjonene og innretningene som øvrig riksvegnett består av) og veggrunnen.

Staten innehar en rekke rettigheter og tillatel-

ser knyttet til det øvrige riksvegnettet som overføres. Det er rettigheter både av privatrettslig og offentligrettslig karakter. Rettigheten kan være stiftet på ulikt vis og være varig (eksempelvis rett til å lede vann over annenmanns eiendom) eller midlertidig (eksempelvis midlertidig rett til lagring av masser og offentlige tillatelser og dispensasjoner for gjennomføring av tiltak på vegen). Ved omklassifisering av offentlige veger legges det i alminnelighet til grunn at slike rettigheter og tillatelser følger med overføringen av vegen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at dette skjer også ved overføring av øvrig riksvegnett til fylkesveg, og i Oslo til kommunal veg. Betingelser som er stilt i slik sammenheng må følges opp av ny vegmyndighet. Det samme forutsettes å gjelde ved opptak av fylkesveg og kommunal veg til riksveg.

Fylkeskommunene, og Oslo kommune, skal overta verdiene knyttet til vegnettet som overføres, inkludert veggrunn, uten å betale vederlag. Tilsvarende gjelder for staten ved opptak av kommunal og fylkeskommunal veg.

Staten beholder eiendomsrett og annen rett til eiendom, konstruksjoner m.m. som ikke er direkte knyttet til øvrig riksvegnett som omklassifiseres til fylkesveg og kommunal veg. Dette gjelder for eksempel massetak, driftsbygning, lagerareal m.m. som brukes av den felles vegadministrasjon til fordel for både riks- og fylkesvegnett. Det er ikke noe i veien for at fylkeskommunene kan anvende massetaken. Staten bærer kostnadene ved dette. Det samme gjelder eiendom som brukes til fritidsformål. Ledninger og annen konstruksjon som er nødvendige for at staten skal kunne løse sine oppgaver, overdras heller ikke til fylkeskommunene eller Oslo kommune.

Mesteparten av fast eiendom knyttet til veggrunn for offentlig veg er ikke tinglyst, men bare registrert i nasjonalt register og informasjonssystem for landets grunneiendommer GAB/Matrikkelen etter reglene i lov av 23. juni 1978 nr. 70 om kartlegging, deling og registrering av grunneiendom (Delingsloven) og lov av 17. juni 2005 nr. 101 om eigedsregistrering (Matrikkellova).

For eiendommer som er tinglyst gjelder reglene om betaling av dokumentavgift og tinglysingsgebyr ved tinglysing av hjemmels- og rettighetsovergang. Det betales i dag ikke dokumentavgift eller gebyrer ved endring av navn på eier eller rettighetshaver i grunnboken eller GAB/Matrikkelen. Departementet går inn for at det ikke skal betales dokumentavgift eller tinglysingsgebyr ved skifte av eier og rettighetshaver ved omklassifisering av offentlig veg. Departementet foreslår derfor en ny og generell bestemmelse i vegloven § 52 om at omre-

gistrering av eier og rettighetshaver i grunnboken og andre offentlige registre i forbindelse med omklassifisering av offentlig veg, skjer ved navneendring. Tilsvarende måte å overføre eiendom på er gjort i andre saker, f.eks. da Statens vegvesens produksjonsvirksomhet ble overført til MESTA AS, ved omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap, ved omdanning av NSB BA og Posten Norge til aksjeselskap, samt da helseforetakene ble opprettet.

5.2.4 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. Myndighet følger enten direkte av bestemmelser i lov, jf. eksempelvis vegloven §§ 9, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 40, 41, 42, 43 og 51, eller av delegasjon fra Vegdirektoratet eller fylkeskommunen.

Vegloven § 11 første ledd sier at det er forvaltningslovens regler som gjelder for saksbehandlingen knyttet til veglovens regelverk. I henhold til forvaltningsloven § 28 første ledd er hovedregelen at forvaltningsvedtak kan påklages til det forvaltningsorgan som er nærmest overordnet det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket. Klage over regionvegkontorets enkeltvedtak vedrørende fylkesveg og riksveg, går derfor i dag til henholdsvis fylkeskommunen og Vegdirektoratet, jf. vegloven § 10 annet ledd.

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.

Vegloven § 11 annet ledd inneholder en særordning for klage over avkjørselsvedtak for riksveger, ved at klagen skal gå til fylkesmannen. Fylkesmannen ble klageinstans ved lovendring i 1996 (først inntatt i vegloven § 40 og senere i § 11), jf. Ot.prp. nr. 60 (1994-1995) og Ot.prp. nr. 23 (1999-2000), fordi man ønsket samme klageinstans som for alle avkjørselssaker i riksvegsammenheng, enten vedtaket er gjort i eller utenfor plansammenheng.

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

Spørsmålet om hvilket organ som skal fatte vedtak i klagesak der vegen endrer status etter at førstinstansvedtaket ble fattet, må avklares etter alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper. Det legges til grunn at fylkeskommunen, og i Oslo kommunen, blir klageinstans i de tilfellene hvor førs-

teinstansvedtaket er fattet av riksvegmyndighetene før forvaltningsreformen trer i kraft. For veger som tas opp som riksveg vil klage over vedtak fattet av tidligere vegmyndighet behandles av Vegdirektoratet (Fylkesmannen i avkjørselssaker) i henhold til vegloven § 11.

5.2.5 Nasjonale føringer (bindende bestemmelser) knyttet til standarden for offentlig vegnett

Fylkeskommunene og Oslo kommune vil få et større ansvar enn i dag fordi de blir vegmyndighet for et utvidet vegnett. Dette innebærer et større ansvar for å ivareta hensynet til trafikantene, både mht. trafikksikkerhet og for at brukerne kan ferdes på et mest mulig enhetlig vegnett. Samferdselsdepartementet legger til grunn at fylkeskommunene vil løse disse oppgavene på en god måte. For å ivareta hensynet til trafikantene og krav til et enhetlig vegnett, vil det etter departementets oppfatning være aktuelt å gi statlige føringer på enkelte områder. Departementet legger til grunn at slike føringer må balanseres mot hensynet til fylkeskommunenes handlefrihet, slik at det ikke oppstår overstyring. Departementet vil også legge opp til en god prosess der det blir aktuelt med nasjonale føringer. Departementet legger opp til at det vil bli gitt nødvendig økonomisk kompensasjon dersom nasjonale føringer medfører økte utgifter for fylkeskommunene.

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

Nevnte forskrifter, instruksjoner og håndbøker om standard, trafikksikkerhetsarbeid med mer gjelder i dag også for øvrig riksvegnett. Dette for å sikre trafikantene og andre en sikker, effektiv og forutsigbar transport også på dette vegnettet og for å bidra til å ivareta en bærekraftig utvikling. Ved at ansvaret for det vesentligste av øvrig riksvegnett overføres til fylkeskommunene, vil departementets og vegdirektørens instruksjonsadgang overfor Statens vegvesen for å sikre god standard, bedre trafikksikkerheten m.m. for denne delen av vegnettet, bli overført fylkeskommunene.

I Innst. S. nr.166 (2006-2007) har Stortinget understreket viktigheten av en god standard på det fylkeskommunale vegnettet, et akseptabelt nivå på veginvesteringene og en fullgod trafikksikkerhetspolitikk i alle fylkeskommuner. For å nå disse målene er det aktuelt å gi enkelte nasjonale føringer, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009) og Ot.prp. nr. 10 (2008–2009). Omfang og innhold i nasjonale føringer knyttet til standard, trafikksikkerhet med mer på det

samlede fylkesvegnettet etter at reformen har trådt i kraft, må vurderes ut fra trafikantenes og næringslivets behov, samt nasjonale mål for trafikksikkerhet og andre nasjonale mål gitt i blant annet Nasjonal transportplan og Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg. Omfang og innhold i føringene må veies opp mot hensynet til fylkeskommunal, i Oslo kommunal, handlefrihet, jf. veileder om statlig styring av kommunesektoren, utgitt av Kommunal- og regionaldepartementet i 2007. Føringene må i tillegg veies opp mot de økonomiske konsekvensene de vil medføre for fylkeskommunene, i Oslo kommunen, med særlig henblikk på konsekvensene for dagens fylkesvegnett. Økonomiske og administrative konsekvenser vil bli utredet i tilknytning til den enkelte forskrift.

Standard for utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning er i betydelig grad gitt ved instruksjoner, herunder håndbøker for Statens vegvesens oppfølging av riksveg, og vil derfor i flere tilfeller ikke være bindende for fylkeskommunenes oppfølging av det vegnettet som er eller blir fylkesveg. Stortinget har understreket viktigheten av god standard på fylkesvegnettet og fullgod trafikksikkerhetspolitikk i alle fylker. Departementet vil vurdere om det er nødvendig å gi nasjonale føringer om minstestandard for tiltak ved utbygging og vedlikehold av fylkeskommunalt vegnett (tiltaksstandard).

Det kan være aktuelt å gi enkelte nasjonale føringer om minstestandard ved fylkeskommunenes drift av fylkesvegnettet (tilstandsstandard).

Nasjonale føringer er aktuelt for å ivareta nasjonale interesser i turistveger og vernede veger og objekter og nasjonalt beredskapsarbeid, og for at staten kan følge opp sitt ansvar for nasjonale registre, vegtrafikksentralene med mer.

Av hensyn til ferjedriften og ut fra beredskaps-hensyn er det aktuelt med nasjonale føringer for standardisert utforming ved ombygging og anlegg av nye ferjekaiar på offentlig veg og nasjonale føringer for minimum gjennomkjøringshøyder og aksellast for kjøretøyer inne på ferjer som trafikkerer samband på riks- og fylkesvegnettet, jf. nærmere omtale i pkt. 5.2.8.

Ved etablering av nasjonale føringer gjennom forskrift må det utvikles et system for dispensasjon, og det må sørges for at føringene blir fulgt opp.

Da det kan ta noe tid å utrede og vedta nasjonale føringer, kan det være behov for overgangsordninger som sikrer at forskrifter og instruksjoner for å følge opp standard, trafikksikkerhet med mer på dagens øvrig riksvegnett og fylkesvegnett, videreføres fram til permanente løsninger er utredet og iverksatt.

Hjemmelen i vegloven § 13 antas å være tilstrekkelig når det gjelder forskrifter om utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater. Samferdselsdepartementet forslår derfor ingen endring i denne bestemmelsen.

Statens vegvesen bør etter Samferdselsdepartementets mening fortsatt ha ansvar for fellesoppgaver på tvers av vegklasser. Et eksempel på slike fellesoppgaver er de fem regionale vegtrafikksentralene som overvåker tunneler, styrer variable skilt og tar imot og formidler vegmeldinger m.m.. Et annet eksempel på fellesoppgaver er den nasjonale vegdatabanken – NVDB. Departementet foreslår en ny forskriftshjemmel i vegloven § 62 for å kunne pålegge respektiv vegmyndighet å sørge for og å dekke utgiftene til at nødvendige data fortløpende samles inn og rapporteres i standardiserte formater til vegtrafikksentralene og nasjonale registre. Slik standardisert rapportering er nødvendig for rasjonell overvåkning av tunneler, oppfølging i beredskapssituasjoner, trafikkstyring og en helhetlig trafikkavvikling, styring av teknisk utstyr og for trafiksikkerhetsarbeidet. Den er videre nødvendig for arbeidet med veg- og trafikantinformasjonen som vegtrafikksentralene har ansvaret for.

Ved overføring av ansvaret for det alt vesentlige av øvrige riksveger, får fylkeskommunene ved omklassifiseringen et betydelig økt ansvar for ivaretagelse og forbedring av trafiksikkerheten knyttet til fylkesvegnettet og for å bidra aktivt til at nasjonale mål innen trafiksikkerhet på veg nås. Ivaretagelse og forbedring av trafiksikkerheten i vegsektoren krever oppfølging og bruk av en rekke virkemidler blant annet etter vegloven og vegtrafikkloven. Det vises til etterfølgende omtale under avsnittet om vegtrafikkloven. Nasjonale mål og oppgaver med mer som der er beskrevet, gjelder tilsvarende og må ivaretas ved planlegging, utbygging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning av fylkesvegnettet.

5.2.6 Særlig om tunneler

I henhold til EØS-avtalen er tunneldirektivet (direktiv 2004/54) implementert i norsk lovgivning. Samferdselsdepartementet har med hjemmel i vegloven § 62, jf. § 13, fastsatt Forskrift av 15. mai 2007 nr. 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften). Forskriften gjelder ved planlegging, bygging, drift og vedlikehold av tunneler. For å etablere et tilnærmet likt sikkerhetsnivå for alle tunneler som er åpne for alminnelig ferdsel, angir forskriften at alle tunneler over 500 meter på riksvegnettet (stamveger og øvrige riksveger) skal følge regelverket i henhold til direk-

tivet selv om direktivet selv ikke omfatter alle disse tunnelene. Tunnelsikkerhetsforskriften omfatter således i dag en del tunneler på det øvrige riksvegnettet som skal utgjøre en del av det fremtidige fylkesvegnettet. Forskriften gjelder i dag ikke for tunneler på fylkesvegnettet selv om tunnelen er over 500 meter.

Etter Samferdselsdepartementets syn må ikke omklassifiseringen 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 vil i det videre arbeidet vurdere om tunnelsikkerhetsforskriftens virkeområde også skal utvides til å omfatte alle tunneler over 500 meter på det samlede fylkesvegnettet etter iverksettelse av forvaltningsreformen. Oppgradering av eksisterende vegtunneler i forhold til kravene i forskriften kan ha betydelige økonomiske konsekvenser som må utredes nærmere ved eventuell utvidelse av forskriftens virkeområde.

5.2.7 Særlig om bruer

Veganlegg med tilhørende bruer, inkludert andre bærende konstruksjoner, er i utgangspunktet underlagt reglene i plan- og bygningsloven. Offentlige veganlegg som anlegges etter reglene i vegloven, 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.

Unntaket for Statens vegvesen som tiltakshaver bygger på etatens egenkontroll. Egenkontrollen er basert på kompetanse, kvalitetssikringssystem, prosjekteringsregler, håndbøker m.v. og etablerte kontrollrutiner. Vegdirektoratet har gitt regler for trafikkklaster, prosjektering, bygging og forvaltning (inspeksjoner, klassifisering, dispensasjoner m.v.) for å ivareta bruens sikkerhet og tekniske standard. Bruas estetiske utforming, fargevalg og bruas forhold til omgivelsene er fastsatt gjennom reguleringsplanen eller byggeplanen.

Riksvegbruer godkjennes før byggestart gjennom en kontrollordning tillagt Vegdirektoratet. Planer for tiltak som påvirker en konstruksjons bæreevne, forsterkninger, påhenging av gangbaner eller andre typer ombygginger kontrolleres og godkjennes på lik linje med nye bruer.

Fylkesvegbruer skal i dag godkjennes av regionvegkontorene, men bruseksjonen i Vegdirekto-

ratet er rådgiver i de fleste større og/eller kompliserte bruprosjekter. Dette for å tilføre nødvendig kompetanse til å vurdere konkrete problemstillinger og sikre ensartet behandling.

Det er i dag om lag 10 800 bruer på riksvegnetter og om lag 6 000 på fylkesvegnettet, inkludert 370 ferjekaier på riks- og fylkesvegnettet. Disse må følges opp gjennom rutinemessige inspeksjoner i samsvar med gitte retningslinjer for å avdekke eventuelle skader eller mangler. Inspeksjoner gir videre grunnlag for endring av lastklasse og behandling av dispensasjoner ved tunge transporter. Fylkesvegnettet vil etter gjennomføring av reformen omfatte om lag 11 800 bruer.

Statens vegvesen har siden 1968 bygget opp en bruberedskap til god standard. Dette representerer en nasjonal ressurs som forvaltes på en helhetlig måte. En kjerne av høy spesialistkompetanse knyttet til det sentrale brufaglige miljøet er opprettholdt. Nye beredskapsutfordringer knyttet til HMS, Sikker Jobb-analyse og internkontroll er håndtert. Vegdirektoratet arbeider for et utvidet nordisk samarbeid som kan gi tilgang på ytterligere faglige og operative ressurser i kriser.

De senere års satsing er basert på anbefalingene fra Reservebruprojektet som ble initiert og leddet av Samferdselsdepartementet, med Jernbaneverket og Forsvaret som samarbeidsparter i tillegg til Statens vegvesen. Investeringer i nytt materiell har resultert i tunge bruset som i kriser kan nyttes både på veg og jernbane. Nye hurtigmonterbare brutyper gir vesentlig raskere responstider. Videre er viktige elementer i de mobile ferjekaiene blitt fornyet. Samtidig har man beholdt materiell som er kompatibelt med Forsvarets eldre utstyr og som vil utgjøre en ressurs særlig for kommunene. Fordeelingen av brumateriell på de enkelte landsdeler, samt etableringen av en ny lagerstruktur med mer hensiktsmessig plasserte og bedre utstyrte lagersteder i sluttfasen.

Disse forhold tilsier at en landsdekkende bruberedskap er en nasjonal oppgave som også fremover best ivaretas gjennom et sentralt ansvar for overordnet styring og faglig ledelse. Et slikt beredskapsopplegg som skissert ovenfor skal bidra til at brutte veg- og ferjeforbindelser blir gjenopprettet på en rask og kostnadseffektiv måte uansett hvor i landet hendelsen skjer og uansett vegklasse. Videre at ressursene ved kriser kan ses mer samlet mot samfunnets overordnede behov.

Forvaltningsreformen gjør det naturlig også å vurdere dagens ordninger ut fra andre viktige utviklingstrender i samfunnet. Spesielt gjelder dette endringer i måten bruer og andre byggverk i vegnettet planlegges, bygges, vedlikeholdes og forval-

tes på, samt utviklingen i bransjen. Videre hvorledes bruens bæreevne følges opp gjennom driftsfasen, og tillatt trafikklast fastsettes for å opprettholde bruens sikkerhet, samtidig som god transportøkonomi for næringslivet tilstrebes. Kravene til sikkerhetsnivå må tilfredsstilles innenfor rammen av et komplisert regelverk. Overgangen til EØS-regelverket i løpet av 2010 vil stille strengere krav til kompetanse og kontrollkapasitet.

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

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

5.2.8 Særlig om ferjer

Ferjer i riks- og fylkesvegsamband regnes som rutegående transport, jf. lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 7. For riksvegferjer og båt- og bussruter som går over fylkesgrenser er Samferdselsdepartementet løyvemyndighet. For andre ruter, dvs. hvor rutestrekningen er innenfor ett fylke, er vedkommende fylkeskommune løyvemyndighet, jf. yrkestransportlova § 13. For riksvegferjer er departementets løyvemyndighet delegert til Vegdirektoratet, jf. § 3 i yrkestransportforskriften av 26. mars 2003 nr. 401. For andre ruter enn riksvegferjer er løyvemyndigheten for fylkeskryssende ruter etter samme bestemmelse delegert fra departementet til den fylkeskommune hvor søker har sitt forretningssted, jf. også loven § 15.

Når det gjelder ansvar for kjøp av tjenester (tilskudd) har fylkeskommunen etter yrkestransportlova § 22 ansvaret for lokale ruter, her innregnet ferjer i fylkesvegsamband, mens departementet har tilsvarende ansvar for riksvegferjer etter loven § 24. Med det foreslåtte opplegg hvor de veger hvor ansvaret overføres til fylkeskommunen skal betegnes som fylkesveg, og de veger som staten etter overføringen skal ha ansvar for betegnes som riksveg, vil dette ikke kreve endringer i yrkestransportlova. For de få fylkeskryssende ferjeruter som etter for-

valtningsreformen blir fylkesvegsamband, vil departementet tilpasse yrkestransportforskriften slik at delegasjon av løvemyndighet i disse tilfeller kan skje til en av de berørte fylkeskommunene.

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.

5.2.9 Særlig om byggegrenser langs fylkesveg

Vegloven § 29 hjemler byggegrenser langs offentlig veg. Byggegrensene ble i 1996 utvidet til 50 meter for riksveg. Langs fylkes- og kommunal veg er byggegrensen 15 meter. Utvidelsen til 50 meter for riksveger ble i Ot.prp. nr. 60 (1994 – 95) Om lov om endringer i lov 21. juni 1963 nr. 23 side 8 venstre spalte, begrunnet ut fra:

«Disse bestemmelsene har ikke hatt slik virkning som i sin tid ble forutsatt. De påbudte avstander har ikke vist seg tilstrekkelige til å forhindre at riksvegene blir nedbygget – med den følge at antall trafikkulykker øker, farten settes ned og vegene senere kan bli omlagt/nedklassifisert. Departementet finner det derfor rimelig at byggegrensene for riksveg økes – ikke minst av hensyn til vegens naboer og samfunnet for øvrig. Departementet foreslår at det i annet ledd fastsettes følgende byggegrenser – riksveg 50 m, fylkesveg/kommunal veg 15 m, gang- og sykkelveg (uavhengig om den er tilknyttet riksveg, fylkesveg eller kommunal veg) 15 m. Avstanden skal regnes fra midtlinjen i kjørebannen.»

Selv om ansvaret for det vesentligste av øvrige riksveger overføres til fylkekommunen og omklassifiseres til fylkesveg, vil ikke behovet for en byggegrense på 50 meter langs disse vegene falle bort. Det vil fortsatt være behov for å hindre at disse vegene blir nedbygget og de hensyn som må ivaretas overfor vegens naboer (eksempelvis i forhold til støy og støv) og samfunnet for øvrig, vil være de samme. Hensynet til et helhetlig system og at vegene over tid vil endres i betydning og trafikkmengde, tilsier at det i utgangspunktet er en felles byggegrense for alle fylkesvegene. Det foreslås derfor at den generelle byggegrensen for fylkesveger settes til 50 meter, som for riksveg.

Fylkeskommunen kan også i dag, med hjemmel

i veglov § 29, på særskilte strekninger fastsette byggegrense på inntil 50 meter for fylkesveg.

Da fylkesvegnettet etter overføringen av øvrige riksveger vil spenne over et vidt spekter av veger med et stort spenn i trafikkmengde og ulike behov for sikring av utvidelsesmuligheter med mer, vil det av hensyn til naboer langs lavtrafikkerte veger og saksmengden ved søknad om eventuell dispensasjon, kunne være behov for at fylkeskommunen kan vedta at det på særskilt fylkesvegstrekning skal være en lavere generell byggegrense enn 50 meter, men ikke lavere enn 15 meter, jf. forslag til nytt fjerde ledd i § 29. Fylkesvegmyndigheten vil da etter en faglig vurdering kunne sikre de hensyn som begrunner en generell byggegrense langs den aktuelle vegstrekningen, samtidig som de vil kunne hindre at areal og bygninger blir belagt med unødvendig strenge rådighetsbegrensninger i form av byggegrenser.

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

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

5.2.10 Oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport

I Kommunal- og regionaldepartementets høringsnotat av 26. februar 2008 framgår at ansvaret for enkelte oppgaver innenfor generell vegplanlegging og kollektivtransport overføres dersom det blir en forsterket fylkesmodell. I Ot.prp. nr. 10 (2008 – 2009) sies det at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i egen odelstingsproposisjon. I Innst. O. nr. 30 (2008-2009) påpeker komiteens flertall at overføring av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjer til fylkeskommunene innebærer en overføring av store økonomiske verdier til fylkeskommunene. Denne betydelige delen av vegsektoren vil bedre kunne sees i et helhetlig regionalt utviklingsperspektiv. Flertallet forutsetter at det stilles tilstrekkelig kompetanse til rådighet ved overføring av disse store og viktige oppgavene.

Etter plan- og bygningsloven har fylkeskommunen og kommunen ansvaret for blant annet generell planlegging og areal- og transportplanlegging i henholdsvis fylket, deler av fylket og kommunen. All vegplanlegging skjer i dag etter plan- og bygningsloven. Fylkeskommunene har dette ansvaret og overtar derfor ikke nye oppgaver mht. planleg-

ging og kollektivtransport knyttet til det omklassifiserte vegnettet. Fylkeskommunene vil få ansvar for et mye større vegnett, og på den måten få et økt ansvar. Gjeldende § 9-4 i plan- og bygningsloven som gir Statens vegvesen hjemmel for å utarbeide og fremme planer, videreføres i § 3-7 i ny plan- og bygningslov.

I den nye plandelen i plan- og bygningsloven om interkommunalt samarbeid, sies det at to eller flere kommuner bør samarbeide når det er hensiktsmessig å samordne planleggingen over kommunegrensene. Tilsvarende gjelder for fylkeskommunene. I Innst. O. nr. 30 (2008-2009) sluttet Stortinget seg til Regjeringens forslag om at forsterket fylkesmodell nødvendiggjør vedtak om pålagt plan-samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Midler til øvrig riksvegnett som blir omklassifisert, trekkes ut av riksvegbudsjettet, og midler til det samlede fylkesvegnettet bevilges av staten som del av rammetilskuddet til fylkeskommunen, etter at reformen er gjennomført.

Ved omklassifiseringen av øvrig riksvegnett og finansiering gjennom rammetilskuddet får fylkeskommunene betydelig økt handlingsrom og økt ansvar for oppgaver slik at kollektivtransporten inngår i en helhetlig regional utvikling i fylket og over fylkesgrenser. De får herunder økt ansvar for tiltak som kollektivfelt, terminaler, bussholdeplasser med mer på et betydelig større fylkesvegnett. Fylkeskommunen forutsettes i tillegg å ha en viktig samordningsfunksjon i forhold til den totale kollektivtrafikken i sitt fylke, herunder jernbane og ekspressbuss, jf. Innst. S. nr. 166 (2006 – 2007). Staten skal på sin side fortsatt ha ansvar for tilrettelegging for kollektivtransport på riksveg (et justert stamvegnett) og for å følge opp andre nasjonale oppgaver knyttet til kollektivtransporten på offentlig veg. 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 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.

5.2.11 Særlig om felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveg

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.

Statens vegvesen er organisert bl.a. med sikte på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv bruk av tilgjengelig kompetanse. På viktige områder er det etablert spesialiserte kompetansemiljøer som brukes av hele etaten. For å løse oppgaver kan regionvegsjefen i den enkelte vegregion trekke på slike kompetansemiljøer også dersom de er organisert under en annen region eller i Vegdirektoratet.

Kompetanse knyttet til overordnet vegplanlegging, kollektivtransport og budsjett, skal i nødvendig grad være en del av den felles statlige vegadministrasjonen, tilgjengelig både for staten og fylkeskommunene, jf. St.prp. nr. 1 (2008-2009). Dette er fagkompetanse som er nødvendig for staten i arbeidet med både Nasjonal transportplan, den framtidige riksvegnettet med den store betydningen dette vegnettet har for nasjonalt og regionalt transportarbeid og andre nasjonale oppgaver (sektoroppgaver) innenfor veg- og vegtransport. Kompetansen er også nødvendig for å følge opp statlig ansvar for oppgaver både i kommunal og fylkeskommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Denne fagkompetansen er det også viktig at fylkeskommunene har enkel tilgang til i fylkesvegsaker. Ved at fagkompetansen beholdes samlet i Statens vegvesen og stilles til disposisjon for staten og fylkeskommunene etter bestemmelsene i vegloven § 10, oppnås at både staten og fylkeskommunene har effektiv tilgang til et nasjonalt og bredt sammensatt fagmiljø for å løse sine respektive oppgaver innenfor vegsektoren.

Fagkompetansen knyttet bl.a. til overordnet vegplanlegging, kollektivtransport og budsjett er bredt sammensatt og er et resultat av samhandling mellom fagpersoner både i strategienheter, operative enheter (planlegging, drift, vedlikehold, beredskap og forvaltning) og ulike støttefunksjoner i Statens vegvesen. I arbeidet med eksempelvis overordnet vegplanlegging brukes personell fra flere spesialiserte fagmiljøer (trafikksikkerhet, bru, tunnel, miljø med flere) som til daglig har ansvar både for strategisk og operativt arbeid.

Etter Samferdselsdepartementets syn er det viktig at både staten og fylkeskommunene på en effektiv måte gis tilgang til mulighetene som ligger i den felles statlige vegadministrasjonen. Overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett og styrking av fylkeskommunene som regionale plan- og utviklingsaktører, vil imidlertid kunne utløse behov for en viss styrking av fylkeskommunenes kompetanse på enkelte områder. Som det framgår ovenfor vil det etter departementets syn ikke være ønskelig at en slik styrking skjer ved å redusere Statens vegvesens kompetanse. Videre vekst i planleggingsressurser bør i stor grad legges til fylkeskommunene for å sikre at effekten av samordnet regional planlegging blir ivaretatt på en god måte. Bestemmelsen i vegloven § 19 om at staten bærer utgiftene til den felles statlige vegadministrasjon, opprettholdes.

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

Den samlede økte satsingen på veg 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.

Det bemerkes for øvrig at arbeidstakerne i den felles vegadministrasjonen er tilsatt i Statens vegvesen. Deres rettigheter og plikter er hjemlet i tjenestemannsloven, arbeidsmiljøloven, den individuelle arbeidsavtale samt i tariffavtalene i statlig sektor.

5.2.12 Særlig om ansvar for feil knyttet til utføring av oppgaver ved den felles vegadministrasjon

Som Samferdselsdepartementet opplyste i høringsnotatet, er vegmyndighetenes ansvar for skade og tap i tilknytning til offentlig veg i liten grad regulert i vegloven. Erstatningsansvar kan oppstå både i og utenfor kontrakt. Det er de alminnelige erstatningsreglene som er styrende for hvem krav skal rettes mot og som er erstatningsansvarlig. Etter disse reglene vil det kunne variere hvem som er ansvarlig for skader/tap som oppstår i tilknytning til en fylkesveg. Selv om problemstillingen ikke er ny, får den større aktualitet som følge av reformen, ikke fordi omfanget av saker antas å øke, men fordi ansvar omfordales som følge av omklassifiseringen.

I forbindelse med erstatningsansvar etter lovefestet eller ulovefestet objektivt ansvar vil det som regel ikke være problematisk å peke ut rett part. Disse ansvarsgrunnlagene retter seg i det alt vesentlige mot eier.

I praksis har fylkeskommunene gjennom en år-

rekke erkjent at de er parter i klager/tvister knyttet til fylkesveg enten disse har sitt utspring i eller utenfor kontrakt eller fylkeskommunene er klager/saksøker eller innklaget/saksøkt. Selv om spørsmål rundt arbeidsgiveransvaret og saker knyttet til fylkesveg stort sett har vært fraværende, ser departementet at det er behov for en særskilt regulering av dette i og med den store oppgaveoverføringen fra staten til fylkeskommunene. I tillegg vil behovet for klarhet i partsforhold være av betydning også i relasjon til vegvesenets kontraktsparter, andre med rettslig klageinteresse og utenforstående tredjemenn.

I høringsnotatet opplyste departementet at det ikke kunne utelukkes at det kunne bli behov for særskilt regulering av ansvaret.

Regjeringsadvokaten har uttalt seg om dette spørsmålet, og departementet viser til følgende utdrag:

«Spørsmålet må løses ut fra om personalet ved regionvegkontoret skal anses for å være i statens eller i fylkeskommunens *tjeneste* når de utfører oppgaver på vegne av fylkeskommunen, jf. skl. § 2-1. (Feil som gjøres når de utfører oppgaver for staten svarer staten selvfølgelig for). Hva som er riktig løsning her, er ikke opplagt.»

«Ansettelsesforholdet er imidlertid ikke avgjørende for hvem en person skal anses for å være i tjeneste hos.

Det at oppgavene utføres på vegne av fylkeskommunen, og at det er fylkeskommunen som har instruksjonsrett ved utførelsen av disse oppgavene, er et moment som taler for at personalet ved regionvegkontoret skal anses for å være i fylkeskommunens tjeneste ved utføring av oppgaver for fylkeskommunen.»

Regjeringsadvokaten sier videre:

«Spørsmålet blir derfor hvilket moment som skal tillegges mest vekt. Skal man legge mest vekt på at personalet ved regionvegkontorene er ansatt i staten eller skal man legge mest vekt på at feilen er gjort ved utføringen av oppgaver på vegne av fylkeskommunene under fylkeskommunenes instruksjon?

Regjeringsadvokaten kan ikke se at hensynet til skadelidte kan ha noen betydning ved denne avveiningen. Vernet skadelidte nyter er det samme uavhengig av om det er staten eller fylkeskommunen som gjøres ansvarlig. Regjeringsadvokaten heller derfor i retning av at det må legges mest vekt på at fylkeskommunene har ansvaret for fylkesvegnettet, og at dette ansvaret også naturlig omfatter ansvaret for feil som blir gjort ved utføringen av oppgaver knyttet til fylkesvegnettet.»

Å åpne for en løsning med regress fra fylkeskommunen, synes Regjeringsadvokaten er uhen-siktsmessig.

Regjeringsadvokaten konkluderer med at løsningen av spørsmålet er så uklart etter gjeldende rett at det er grunn til å regulere det nærmere. Særlig hensynet til skadelidte tilsier det.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Regjeringsadvokatens synspunkter og foreslår et nytt ledd i vegloven § 10 som fastslår at det er fylkeskommunen som har arbeidsgiveransvaret etter skadeerstatningsloven § 2-1 for ansatte ved regionvegkontorene når de utfører arbeid som gjelder fylkesveger. Departementet legger vekt på at fylkeskommunene har ansvaret for fylkesvegene/ferjesambandene, og at dette ansvaret også naturlig omfatter ansvaret for feil som blir gjort ved utføringen av oppgaver knyttet til dette, jf. også vegloven § 20 om ansvarsdeling mellom de ulike vegmyndighetene. Et reelt hensyn som trekker i samme retning er at midler til øvrige riksveger er forutsatt trukket ut av riksvegbudsjettet og tilført fylkeskommunene som del av rammetilskuddet. Dermed tilføres fylkeskommunene budsjettmidler som staten har i dag til å dekke eventuelle erstatninger i klagesaker/tvistesaker med tilknytning til øvrig riksvegnett.

Regjeringsadvokaten uttaler seg også om ansvar som bygger på kontrakt:

«Ansvar som bygger på kontrakt, må som hovedregel rettes mot kontraktsmotparten. Det klare utgangspunkt må være at staten ikke kan bli ansvarlig for brudd på en kontrakt den ikke er part i. Dette selv om bruddet kan tilbakeføres til feil utført av statens ansatte. Denne opptrer i slike tilfeller som fylkeskommunens kontraktsmedhjelper. Skulle staten gjøres erstatningsansvarlig, måtte det i et slikt tilfelle bygge på et annet grunnlag enn at en kontraktsforpliktelse er misligholdt. Et slikt grunnlag er det vanskelig å se at foreligger.»

En slik regulering vil også ha relevans for saker om offentlige anskaffelser (den prekontraktsuelle situasjon). Ved offentlige anskaffelser vil nok ansvaret for brudd på anskaffelsesregelverket som den store hovedregelen rettes mot oppdragsgiver, jf. lov om offentlige anskaffelser § 10, jf. § 2. Ansvaret for feil i en tilbudskonkurranse vil derfor som den store hovedregel ligge hos den som er oppført som oppdragsgiver i konkurransegrunnlaget. I fylkesvegsammenheng vil det være fylkeskommunen og i riksvegsammenheng vil det være staten.

5.3 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).

Ansvar og myndighet for trafikkregulering er i stor grad lagt til staten (Statens vegvesen) for riks- og fylkesveg og til kommunen for kommunal veg. I noen sammenhenger har politiet reguleringsmyndighet. Dette følger av bestemmelser i vegtrafikkloven og forskrifter gitt i medhold av denne, jf. særlig loven §§ 5, 6, 7 og 9. Departementet ser ikke behov for å endre loven på disse punktene som følge av forvaltningsreformen.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er i hovedtrekk organisert på tre nivåer: nasjonalt, regionalt (fylkeskommunen og statlige regioner) og kommunalt. Den nasjonale trafikksikkerhetspolitikken – herunder nasjonale mål for trafikksikkerhetsarbeidet – utformes blant annet gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan. Stortinget har ved sin behandling av transportplanen, fastslått at den nasjonale politikken på dette området skal bygge på nullvisjonen – en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Nullvisjonen innebærer at transportmidlene og transportsystemet må utformes slik at de fremmer riktig atferd og samtidig så langt mulig beskytter mot fatale konsekvenser som følge av menneskelige feilhandlinger i trafikken. Samtidig må trafikantene påvirkes til sikker atferd. Nullvisjonen krever mye av både trafikantene og de som skal legge forholdene til rette for, og følge opp disse. Trafikksikkerhetsarbeidet krever derfor bruk av et bredt spekter av tiltak og samordnet innsats fra en rekke aktører på ulike forvaltningsnivåer. En betydelig lokal og regional innsats vil fremover være avgjørende for å nå ambisiøse nasjonale trafikksikkerhetsmål.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid, har Stortinget understreket viktigheten av blant annet å sikre fullgod trafikksikkerhetspolitikk i alle regioner, jf. Innst. S. nr. 166 (2006-2007). Departementet legger til grunn at dette vil kreve mulighet for Statens til å forplikte fylkeskommunene i samsvar med de føringer og den prioritet som følger av nasjonalt fastsatte mål og politikk.

Ved gjennomføringen av forvaltningsreformen vil fylkeskommunene, i Oslo kommunen, få overført ansvaret for det vesentligste av det som i dag betegnes som øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband. De overtar dermed også forpliktelsen til å ivareta trafikksikkerheten på dette vegnettet. Utstrekningen av vegnettet som skal overføres, innebærer at fylkeskommunene, og i Oslo kommunen, vil måtte innta og ivareta en annen rolle i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet enn den de har i dag. Overføringen innebærer således et betydelig økt ansvar for å tilrettelegge for at alle trafikantgrupper tilbys en mest mulig sikker, effektiv og forutsigbar vegtransport.

Fylkeskommunen har i dag, etter vegtrafikkloven § 40 a, «*.et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket*». Bestemmelsen ble tatt inn i loven i 1981, jf. Ot.prp. nr. 78 (1978-79) og Innst. O. nr. 29 (1980-81), for å aktivisere og skjerpe fylkeskommunenes innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Som det fremgår av ordlyden har imidlertid bestemmelsen karakter mer av en programerklæring enn av en operativ bestemmelse og kan ikke anses å gi tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for å kunne pålegge fylkeskommunene de oppgaver innen trafikksikkerhetsarbeidet som må følge som en konsekvens av at ansvaret for øvrige riksveger overføres fra staten til fylkeskommunene.

Når det i forbindelse med forvaltningsreformen overføres et betydelig økt ansvar innen vegsektoren til fylkeskommunene og Oslo kommune, kreves også at det legges formelt til rette for at disse skal kunne ivareta en større og langt mer aktiv rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Etter departementets syn er det avgjørende for den videre utviklingen av trafikksikkerhetsbildet at Staten gjennom forskrifter har mulighet til å sikre at de ulike oppgaver og tiltak som Statens vegvesen i dag utfører knyttet til trafikksikkerhet på det vegnettet som skal overføres, også blir ivaretatt etter 2010. Departementet foreslår derfor at det i vegtrafikkloven § 40 a inntas hjemmel for at Samferdselsdepartementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo kommunen, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet. Slike forskrifter må følges av økonomiske rammer som setter fylkeskommunene i stand til å løse oppgaver tilfredsstillende.

Etter departementets syn vil en utvidelse av vegtrafikkloven § 40 a for å gi hjemmel for slike forskrifter være nødvendig for at overføringen kan skje i samsvar med merknadene i Innst. S. nr. 166 (2006-2007) om å sikre fullgod trafikksikkerhetspolitikk i alle regioner.

At fylkeskommunene og Oslo kommune får et økt ansvar for å bidra til oppnåelse av nasjonale trafikksikkerhetsmål, tar ikke bort statens nasjonale ansvar og oppgaver innen dette området. Det vil fortsatt være et statlig ansvar – gjennom ulike virkemidler – å tilrettelegge for at fylkeskommunene får mulighet til å bidra til en fullgod trafikksikkerhetspolitikk i tråd med Stortingets forutsetninger. For å få et effektivt og målrettet trafikksikkerhetsarbeid må fylkeskommunene og Oslo kommune som vegholder trekkes aktivt inn. En nærmere konkretisering av oppgavene, samt utredning av økonomiske og administrative konsekvenser, vil måtte gjøres i forbindelse med forskriftsarbeidet.

Bruk og utvikling av Automatisk trafikkontroll (ATK) er et statlig ansvar som ivaretas i et samarbeid mellom politiet og Statens vegvesen. ATK er et viktig virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet både på dagens stamvegnett og øvrig riksvegnett, jf. St.prp. nr. 1 (2008 – 2009). Det kan være aktuelt med særlige nasjonale føringer for å sikre at staten kan etablere, vedlikeholde og drifte nødvendige kontrollpunkter for ATK-virksomheten og utføre annet nasjonalt trafikksikkerhetsarbeid på fylkesvegnettet.

Standarden for trafikktekniske innretninger (skilt, merking, trafikklys m.m.) er i hovedsak gitt i forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven, og gjelder i stor grad for all offentlig veg. Samferdselsdepartementet ser det som viktig at disse bestemmelsene blir videreført, herunder kravene til standard, og vil derfor ikke foreslå endringer.

5.4 Høringsinstansenes synspunkter

Det vises til kapittel 3 om felles høring av de to høringsnotatene om henholdsvis forslag til ny lov om overføring av rettigheter og forpliktelser og forslag til endringer i veglov og vegtrafikklov, samt at det vil bli redegjort for høringsinstansenes synspunkter i tilknytning til de enkelte hovedspørsmålene.

KS mener fylkeskommunenes nye ansvar på samferdselsområdet må kompenseres fullt ut. Staten må i tillegg til å øke rammetilskuddet, etablere et infrastrukturfond. KS går imot at omklassifiseringen skal skje uten bruk av § 7 i vegloven. Kontrakter som inngås/forlenges i 2009, må ikke legges opp til økte standarder eller økt økonomisk omfang, uten i samarbeid med etter avtale med fylkeskommunen. KS legger til grunn at takstmyndigheten knyttet til fylkesvegferjene overføres til fylkeskommunene.

KS mener dessuten at fylkeskommunene må få det fulle og hele ansvaret for oppgavene som overføres, med myndighet og ressurser til å ivareta opp-

gaven. KS går imot forslag til endringer i vegloven §§ 16 og 62, samt vegtrafikkloven § 40a. Merkestnader som følge av nye standarder må kompenseres.

KS går imot modellen for felles vegadministrasjon. Fylkeskommunen må styrkes med ressurser knyttet til bestillerfunksjon, strategisk/overordnet planlegging, utbyggingspakker, budsjetter og ferjedrift. Distriktene i Statens vegvesen bør slås sammen og følge fylkesgrensene. Fylkeskommunene bør overta ansvaret for å godkjenne bompengepakker som berører lokale og regionale veger.

Høringsuttalelsene fra *Oslo kommune og fylkeskommunene* går i korthet ut på at det må kompenseres for bl.a. vedlikeholdsetterslepet (enkelte foreslår at det opprettes et infrastrukturfond), at omklassifiseringen av vegnettet ikke må skje uten å anvende § 7 i vegloven (at det iallfall må bøtes på med økonomisk kompensasjon). Det aksepteres ikke føringer mht. minstestandard på vegnettet og intern organisering av tiltak knyttet til trafikksikkerhet (enkelte mener at føringer må gå klart fram av loven og ikke i form av forskrifter). De aksepterer heller ikke den foreslåtte modellen for felles vegadministrasjon, og vil at fylkeskommunen skal styrkes med ressurser knyttet til bestillerfunksjon, overordnet planlegging, budsjetter, ferjedrift m.m.

Videre foreslås det at vegdistriktene slås sammen for å følge fylkesgrensene, og at leder av fylkesvegdistriktene bør benevnes fylkesvegsjef. Det bør utarbeides en samarbeidsavtale mellom Statens vegvesenregionalt og fylkeskommunene der ansvar, roller og oppgaver klargjøres. Fylkeskommunene vil overta ansvaret for å godkjenne lokale og regionale bompengepakker. Enkelte vil at takstmyndigheten knyttet til fylkesvegferjene skal overføres til fylkeskommunen i tråd med det finansielle ansvarsprinsippet. Enkelte foreslår at det må kompenseres for at garantiansvaret etter ordningen med «betinget refusjon» overføres vegeier. Flere har med et punkt om at det i de nye funksjonskontraktene ikke må legges opp til økt standard eller økt omfang – uten etter nærmere samarbeid med fylkeskommunene.

KRD forutsetter at nasjonale føringer om minstestandarder for utbygging og vedlikehold av fylkeskommunalt vegnett, følges opp med bevilgninger. KRD påpeker at omfattende standardkrav generelt gir lite rom for lokale vurderinger, og vil bidra til å begrense det lokale handlingsrommet. Omfattende forskriftsfesting av standardkrav bør derfor unngås. KRD mener det er sentralt å vurdere om framtidige statlige føringer kan dekkes gjennom håndbøker og andre retningslinjer, eller «veiledning».

Under henvisning til at det foreslås en hjemmel i vegloven til i forskrift å kunne gi nærmere bestemmelser om tiltak knyttet til trafikksikkerhet, understreker KRD at kommuner og fylkeskommuner bør ha generell frihet til å løse sine oppgaver tilpasset lokale forhold. Statlige påbud om oppgaveløsning og bestemte føringer/påbud om særskilt organisering skal unngås. Det er svært uvanlig å forskriftsfeste organiseringen av en kommunal/fylkeskommunal oppgave.

KRD forutsetter videre, under henvisning til at fylkeskommunene må ha en viss kompetanse i egen organisasjon, at fylkeskommunene tilføres nødvendige administrative ressurser til å ivareta sitt økte ansvar knyttet til blant annet bestilling av tjenester, planlegging, klagebehandling, rapportering og trafikksikkerhetsarbeid.

Regjeringsadvokaten har gitt uttalelse i to brev. Det ene gjelder overføringsloven og det andre omhandler endringer i vegloven og vegtrafikkloven. Den første uttalelsen er omtalt under kap. 5 og store deler tatt hensyn til ved utforming av overføringsloven. Den andre er omtalt og kommentert i kap. 9.12.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet (FAD) legger til grunn at innsigelseskompetansen i fylkesvegsaker videreføres som i dag. Videre ber FAD om at det blir vurdert å gi fylkesmannen klagekompetansen i avkjørselssaker for fylkesveger, slik ordningen er for riksveger og for avkjørsler fastsatt ved kommunale reguleringsvedtak.

Helse- og omsorgsdepartementet (HOD) støtter forslaget til endringer i vegtrafikkloven § 40 a som innebærer hjemmelsgrunnlag for å gi forskrifter med nærmere bestemmelser om pålegg om utarbeiding og gjennomføring av ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet. HOD foreslår at det i tillegg tas inn i lovtekst og/eller lovmerknader til vegloven § 16 bestemmelser eller omtale av utbygging, drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger.

Politidirektoratet slutter seg til forslaget om å endre vegtrafikkloven § 40 a, slik at Samferdselsdepartementet får hjemmel til å gi forskrifter om pålegg om utarbeidelse og gjennomføring av ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet. Et viktig virkemiddel er Automatisk trafikkontroll (ATK). Direktoratet slutter seg til at det kan være aktuelt med særlige nasjonale føringer mht. ATK-virkomheten og annet nasjonalt trafikksikkerhetsarbeid.

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) og de organisasjonene som sluttet seg til uttalelsen, er i motsetning til fylkeskommunene positive til minstestandarder 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.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) er i utgangspunktet ikke opptatt av hvem som er vegmyndighet, men er bekymret for oppfølgingen av den pågående og offensive satsingen Statens vegvesen har innenfor universell utforming. *FFO* anbefaler at ansvaret for holdeplassene langs dagens riksvegnett forblir på statlig nivå.

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 minstestandarder.

Transportbedriftenes Landsforening (TL) støtter også at det innføres hjemmel for minstestandard 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 unødig 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 minstestandard, 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.

Syklistenes Landsforening viser til at sammenhengende nasjonalt transportnett skal være et statlig ansvar, og mener at som en konsekvens av dette vil de ni sykkelrutene som Statens vegvesen har ansvar for også bli riksveger i framtiden.

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.

Norges Taxiforbund slutter seg til lovforslagene og ser ikke grunnlag for endringer mht. felles vegadministrasjon

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. *LO* slutter seg til at den felles vegadministrasjon skal bestå. 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

- a) dagens bevilgningsnivå
- b) bevilgningsnivå for 5 og 10 år siden
- c) behov for bevilgninger de neste 5 – 10 år for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på de aktuelle vegene som overtas av fylkeskommunene

NHO er i tvil om nasjonale føringer er tilstrekkelige for å ivareta produktet Nasjonale Turistveger. De 18 planlagte strekningene utgjør hver for seg og samlet produktet Nasjonale Turistveger. Det er en

avgjørende forutsetning at arbeidet gjennomføres som et landsdekkende prosjekt, eid og styrt av Statens vegvesen og det oppnevnte kvalitetsstyret. *NHO* slutter seg til uttalelsen fra Rederienes Landsforening om at felles konkurransemessig grunnlag benyttes ved utlysning av tilbud på ferjer. *NHO* foreslår at stamvegbegrepet opprettholdes i vegloven, da stamvegnettet er hovedpulsåren i det norske vegsystemet. Omklassifiseringen kan gi behov for et eget vegtilsyn. *NHO* slutter seg til forslaget om å opprettholde en felles vegadministrasjon, og viser til at *NHO* tidligere har signalisert at det sterke nasjonale kompetansemiljøet som er bygget opp og stordriftsfordeler som er oppnådd gjennom de siste års omorganiseringer ikke forringes.

NITO Statens vegvesen anbefaler på det sterkeste at det fastsettes minimumskrav til standard slik at en i framtiden sikrer vegkapital, framkommelighet og sikkerhet. Det vises videre til den omfattende og brede kompetanse Statens vegvesen har, og at den vil være nødvendig for å sikre tilfredsstillende vegstandard også etter at øvrige riksveger er overført til fylkene. Kompetansen er imidlertid fordelt på relativt få mennesker. Både hensynet til økonomi og kvalitet tilsier at kompetansemiljøet må holdes samlet. *NITO* vil på det sterkeste oppfordre til at fylkene pålegges å benytte den statlige kompetansen de blir tilbudt gjennom den statlige vegadministrasjonen.

Vegdirektoratet har i sin uttalelse foreslått presiseringer og tillegg.

5.5 Samferdselsdepartementets vurderinger

Klassifiseringen av det øvrige riksvegnett ved gjennomføring av forvaltningsreformen er utredet av Vegdirektoratet. Utredningen er basert på de kriteriene for klassifisering som er beskrevet i Kommunal- og regionaldepartementets høringsnotat av 26.02.08. Saken har vært på bred høring. Samferdselsdepartementet har lagt fram forslag til klassifisering av vegnettet i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Forslaget vil bli forelagt Stortinget for formelt vedtak.

Ut fra de gitte forutsetningene for overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene og Oslo kommune har *Samferdselsdepartementet* funnet det mest hensiktsmessig å håndtere omklassifiseringen gjennom en egen overgangsbestemmelse i vegloven. Tilsvarende framgangsmåte ble benyttet i tilknytning til iverksettelse av vegloven av 1963, jf. hjemmel i vegloven § 62 annet ledd til ikke å følge §§ 3 og 7 i vegloven.

Den økonomiske siden ved reformen er et sentralt tema. En betydelig del av statens midler vil bli

trukket ut av Samferdselsdepartementets budsjett og overført til fylkeskommunene og Oslo kommune. Et samlet økonomisk opplegg for reformen presenteres i kommuneproposisjonen for 2010.

Statens vegvesen har satt i gang et omfattende prosjekt for å vurdere organiseringen av etaten. En viktig målsetting er å organisere etaten slik at den blir en mer effektiv tjenesteyter for fylkeskommunene.

Som det går fram av kap. 11 om høringsinstansenes synspunkter, er det stort sett samme tema som opptar KS, fylkeskommunene og Oslo kommune. Dette gjelder krav om økonomisk kompensasjon for overføring av vegnettet, styrking av fylkeskommunenes administrasjon, prosessen i tilknytning til omklassifiseringen, motforestillinger til opprettholdelse av felles vegadministrasjon, statlige føringer, myndighet til å innføre bompenger, overføring av takstmyndighet knyttet til fylkesvegferjer, krav til standard på ferjer og ferjekaier, at det gis tilstrekkelige midler til å sikre krav om universell utforming på ferjer, krav om at garantiansvart etter ordningen med betinget refusjon blir overført til vegieier og at dette blir kompensert, mv.

Under henvisning til disse synspunktene vil *Samferdselsdepartementet* bemerke at det framgår av Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen) at fylkeskommunene og Oslo kommune overtar ansvaret for øvrig riksvegnett med den standard det har, og tilhørende rettigheter og forpliktelser slik de er på overtakelsestidspunktet.

Samferdselsdepartementet vil påpeke at det vil være behov for tett dialog mellom staten (v/Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen) og fylkeskommunene og Oslo kommune om innholdet i de eventuelle statlige føringer knyttet til standard på vegnettet.

Det økonomiske opplegget blir som nevnt presentert i kommuneproposisjonen. Temaet er ikke gjenstand for drøfting i denne proposisjonen.

Behovet for statlige føringer vil bli vurdert nærmere, og det er hjemmel for å kunne gi føringer på ulike områder som denne proposisjonen omhandler. Styrking av fylkeskommunens administrasjon vil bli vurdert.

Innføring av bompenger på offentlig vegnett krever samtykke fra Stortinget, jf. vegloven § 27. Fylkeskommunene har dermed ikke adgang til selv å godkjenne bompengepakker.

Fylkeskommunene vil få takstmyndigheten knyttet til fylkesvegferjene. Som det framgår av kap. 9.8 vil departementet på et senere tidspunkt

vurdere behovet for nasjonale føringer for ferjemateriell.

Når det gjelder merknaden fra KS og enkelte av fylkeskommunene til ordningen med betinget refusjon, vil *Samferdselsdepartementet* påpeke at dette blir kompensert gjennom de ordinære økonomiske rammer til nåværende øvrige riksveger, som blir overført fylkeskommunene.

JDs forslag til klargjøringer i teksten er i stor grad innarbeidet. Det samme gjelder VDs forslag til presiseringer og tillegg.

Under henvisning til FADs merknad om innsigelseskompetanse, er det i dag gjennom ordningen med felles vegadministrasjon, vanligvis Statens vegvesen som fremmer innsigelse på vegne av fylkeskommunen. Det er fylkeskommunen som vegmyndighet som i samråd med Statens vegvesen følger opp ved mekling og eventuell videre behandling i saken. Det er gjennom forslaget om opprettholdelse av felles vegadministrasjon tilrettelagt for at ordningen kan videreføres.

Når det gjelder FADs forslag om at fylkesmannen bør bli klageinstans i avkjørselssaker på fylkesvegnettet, vil *Samferdselsdepartementet* bemerke at spørsmålet om klageinstans i avkjørselssaker ble behandlet i forbindelse med Ot.prp. nr. 60 (1994-95) om endringer i vegloven. For å forenkle et komplisert klagesystem ble det gitt hjemmel for at fylkesmannen skulle være klageinstans for alle saker om avkjørsler i riksvegsammenheng, enten vedtaket er gjort i eller utenfor plansammenheng. Ut fra forvaltningslovens klageregler finner *Samferdselsdepartementet* det ikke riktig at fylkesmannen skal være klageinstans i avkjørselsaker på fylkesvegnettet.

Under henvisning til HODs innspill, vil *Samferdselsdepartementet* bemerke at det ikke er naturlig å ta inn i vegloven § 16 eller merknaden til denne, nasjonale mål som går på utbygging, drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger spesielt. Sykkelpolitikken er tema i Nasjonal transportplan.

Under henvisning til FFOs merknad om universell utforming, vil *Samferdselsdepartementet* påpeke det er den respektive vegmyndighet som får ansvar for å tilrettelegge for universell utforming. Etter § 9 tredje ledd i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven har offentlig og privat virksomhet rettet mot allmenheten, i utgangspunktet plikt til å sikre universell utforming.

Under henvisning til LO og NHOS s forslag til hva som må legges til grunn ved overføring av midler til fylkeskommunene, vil *Samferdselsdepartementet* bemerke at det økonomiske opplegget blir presentert i Kommuneproposisjonen for 2010.

NHO er som nevnt foran i tvil om nasjonale før-

ringer er tilstrekkelig til å ivareta produktet Nasjonale Turistveger. Det må gjennomføres som et landsdekkende prosjekt, eid og styrt av staten. *Samferdselsdepartementet* vil påpeke at nasjonale turistveger ikke inngår i kriteriene for klassifisering. For å ivareta nasjonale interesser, er det foreslått at *Samferdselsdepartementet* med hjemmel i vegloven § 16 kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om drift og vedlikehold og annen oppfølging. Dette kan også være aktuelt i forhold til nasjonale turistveger.

NITO Statens vegvesen mener at det må gis pålegg om bruk av statlig kompetanse gjennom felles vegadministrasjon. *Samferdselsdepartementet* mener et slikt pålegg ikke er hensiktsmessig av hensyn til fylkeskommunens handlefrihet. Departementet legger vekt på at det ikke er lagt opp til en ordning der fylkeskommunene i større grad enn i dag skal benytte den felles vegadministrasjon.

Under henvisning til uttalelsen fra Syklistenes Landsforening, vil *Samferdselsdepartementet* bemerke at sykkelrutene som staten har ansvaret for, ikke inngår i kriteriene for klassifisering. Gang- og sykkelveger langs øvrige riksveger klassifiseres som fylkesveger, i Oslo kommunale veger, og fylkeskommunene får dermed økt ansvar for sykkeltransport og gange.

Høringsnotatene ble ikke sendt til kabel- og røreiere, noe både Telenor og EBL mener er uheldig. Telenor viser til at vegloven § 32 ikke er omtalt i høringen og Telenor er usikker på hvilke konsekvenser reformen får for ledningseiere. Det vises også til rapporten «I vegen for hverandre» som bransjen selv fikk utarbeidet.

Samferdselsdepartementet vil bemerke at Telenor har rett i at Telenor og andre ledningseiere som nytter vegarealet som framføringskorridor for sin infrastruktur blir berørt av reformen, men ikke på annen måte enn at Telenor m.fl. må forholde seg til en ny vegmyndighet. Eksisterende rettigheter og plikter overføres som ved annen omklassifisering av veg.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 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 (utbyg-

gingskontrakter), funksjonskontrakter (drift og vedlikehold), kontrakter med rederier om ferjedrift, asfaltkontrakter og kontrakter for vegoppmerking.

Av utbyggingskontrakter er det ca. 1 000 løpende kontrakter på stamveger og øvrige riksveger som enten løper eller har en garantitid ut over 2010. Mange av kontraktene er av mindre omfang, under 10 millioner kroner. Det antas at små kontrakter er overrepresentert på det øvrige riksvegnett som vil bli fylkesveger. Antall kontrakter som er inngått eller som vil bli inngått og som overføres til fylkesvegnettet, er således omfattende. 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 milliarder 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.

De ferjeforbindelsene som per 1. januar 2010 ikke har påbegynt en kontraktperiode som følge av konkurranseutsettingen, vil fortsatt være en del av rammetilskuddsordningen for ferjedriften. Dette vil gjelde om lag halvparten av ferjeforbindelsene. 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. For ferjestrekninger på øvrige riksveger uten anbudsavgjørelse per 1. januar 2010, vil tildelingsvedtak og løyvevedtak måtte foretas i fylkeskommunene for øvrig riksveg som omklassifiseres til fylkesveg. I og med at konkurransegrunnlaget er utarbeidet av Statens vegvesen, kreves et samarbeid mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen.

Flere forbindelser utlyses i samme anbud i såkalte pakker. Det antas at det vil være i underkant av 40 kontrakter som samlet vil inneholde ferjeforbindelser på dagens øvrig riksvegnett, hvorav 9 pakker med forbindelse både på dagens stamveg og øvrige riksvegnett.

Ved iverksettelse av reformen overføres statens rettigheter og forpliktelser for de 78 riksvegforbindelsene til fylkeskommunene. For de av forbindelsene som ligger under rammetilskuddsordningen, overføres statens rettigheter og forpliktelse til fylkeskommunen i henhold til avtaleverk knyttet til

denne. 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. Totalt kontraktsbeløp er vanskelig å fastslå, men vil være betydelig.

Ordinære asfaltkontrakter for 2010 blir ikke utlyst før etter årsskiftet 2009/2010. Asfaltkontraktene har også normalt en reklamasjonsperiode som i mange tilfeller vil gå over i 2010.

Nye kontrakter for vegoppmerking inngås vanligvis for 2 år av gangen med inntil 2 års opsjon. Kontraktene som skal lyses ut for 2009, blir imidlertid avgrenset til å gjelde for bare dette året. Vegoppmerkingskontraktene har 2 års reklamasjonsperiode. Det innebærer at kontraktene som inngås for arbeider i 2009 vil ha i seg reklamasjonsrett- og ansvar knyttet til enkelte vegstrekninger som blir omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg. For eksisterende kontrakter som videreføres i 2009 ved bruk av opsjon, vil det også være reklamasjonsadgang.

Ved overføring av ansvaret for det vesentligste av øvrig riksvegnett til fylkeskommunene og Oslo kommune er det lagt opp til at fylkeskommunene benytter den felles vegadministrasjonen i sin saksbehandling. Fylkeskommunen vil imidlertid bli ansvarlig rettssubjekt i et større antall avtaler, tvister og andre fylkesvegsaker enn i dag, med mulig behov for en viss styrking av sin kompetanse for å behandle klager, følge opp tvistemål med mer.

Noen av ferjerederiene som leverer tilbud på riksvegforbindelser i dag, har fylkeskommunale eierinteresser. Ved gjennomføring av reformen vil en stor del av ferjeforbindelsene på det øvrige riksvegnettet overføres til fylkeskommunene, og det vil kunne oppstå situasjoner der fylkeskommunen både står som oppdragsgiver og er eier/medeier i rederiet som leverer ferjetjenesten. I prinsippet er dette en situasjon som både staten og fylkeskommunene har i andre sammenhenger i dag, og som må løses i det enkelte tilfellet slik at rolleblanding og innhabilitet ikke oppstår. Gjennomføring av forvaltningsreformen synes ikke å utløse et umiddelbart behov for ny lovgivning på dette saksfeltet. I tilfelle dette blir en problemstilling i framtiden, må det trolig løses generelt og ikke innenfor vegsektoren spesielt.

Overføringen av plikter vil i prinsippet tilsvare den ordningen som ble fastlagt da Statens vegvesens produksjonsvirksomhet ble skilt ut i 2003, jf

Ot.prp. nr. 6 (2002-2003), jf. også overføring av virksomhet til regionale helseforetak i Ot.prp. nr. 3. (2002-2003).

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

6.2 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. Statlige midler til det samlede fylkesvegnettet forutsettes bevilget som del av rammetilskuddet til fylkeskommunene over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett, med fullt finansierings- og prioriteringsansvar for fylkeskommunene, jf. St.meld. nr. 12 (2006-2007) og Innst. S. nr. 166 (2006–2007). 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. Den administrative behandlingen av klagesakene for den delen av vegnettet som omklassifiseres, vil imidlertid ligge til ny vegmyndighet. Fylkeskommunen kan i stor utstrekning benytte den felles vegadministrasjonen for innhenting av nødvendige tekniske og faglige opplysninger i klagesaksbehandlingen. Fylkeskommunen må imidlertid som klageinstans ha den kompetanse som er nødvendig for å vurdere saksbehandlingen og beslutningsgrunnlaget på selvstendig vis. Kommunelovens særlige habilitetsbestemmelser ved klage kan medføre noe merarbeid for den felles vegadministrasjonen.

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 ram-

metilskuddet. Utkast til forskrift vil bli sendt på høring, og aktuelle økonomiske, administrative og eventuelle andre konsekvenser for bl.a. fylkeskommunen, vil da bli omtalt. Disse spørsmål vil også kunne inngå i konsultasjonsordningen mellom staten og kommunesektoren v/KS. Nærmere omtale av ordningen er gitt i Ot.prp. nr. 10 (2008-2009).

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. Dette vil innebære en viss samlet styrking på noen områder, men vil kunne være nødvendig for at staten og fylkene skal kunne ivareta sitt ansvar og sine oppgaver på en forsvarlig måte. De økonomiske konsekvensene vil være avhengig av i hvilken grad fylkeskommunene vil se behov for hevet kompetanse utover den kompetansen som de har tilgang på gjennom den felles vegadministrasjonen. 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 trafikksikkerhetspolitikk i alle regionene. For å nå disse målene er det aktuelt å gi enkelte statlige føringer. Omfang og innhold i statlige føringer på disse områdene må vurderes ut fra trafikantenes og næringslivets behov, samt nasjonale mål for trafikksikkerhet og andre nasjonale mål gitt i blant annet Nasjonal transportplan. Omfang og innhold i føringene må veies opp mot hensynet til fylkeskommunal og kommunal handlefrihet. De økonomiske og administrative konsekvensene av statlige føringer må også utredes. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette når det nærmere innholdet i forskriftene er nærmere avklart. 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. Parallelt må det utarbeides og vedtas enkelte nye forskrifter som av hensyn til trafikantene og brukerne for øvrig må være på plass til reformen trer i kraft. Dette kan omfatte bestemmelser om plikt for fylkeskommunen til å innhente og å levere nødvendige data til offentlige registre og vegtrafikksentralene og oppfølging av arbeidet med trafikksikkerhet. Et permanent og komplett sett statlige føringer for fylkesveg-

bør utredes i prosessen der næringsliv, vegbrukere, fylkeskommuner og staten deltar. Basert på utredningene utarbeider, behandler og beslutter staten de statlige føringene tilknyttet fylkesveg med mer. Dette arbeidet vil ikke være ferdig til reformen iverksettes (1. januar 2010). I påvente av permanente og komplette statlige føringer, bør det etableres midlertidige ordninger for å ivareta blant annet hensynet til trafikksikkerhet. Disse midlertidige ordninger bør i så fall opprettholdes til permanente føringer er vedtatt. I praksis betyr det at standardkrav i gjeldende forskrifter, instruksjoner m.m. videreføres inntil permanente statlige føringer foreligger.

Overføringen av ansvaret for øvrig riksvegnett innebærer et omfattende administrativt arbeid som i tillegg til arbeidet med statlige føringer, blant annet vil omfatte omklassifiseringer, endring av lov- og forskriftsverk og overføring av rettigheter og plikter. Overføringen vil også kunne utløse behov for endring og/eller tilpasning både av regional og statlig styring, organisering med mer. Arbeidet er omfattende uten at dette kan tallfestes. Det må påregnes arbeid både for staten, fylkeskommunene, og Oslo kommune.

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. Opp- tak av privat veg til riksveg vil kunne innebære en viss investeringskostnad for staten, uten at det er mulig å anslå den på dette tidspunktet.

Som nevnt i kap. 5.2.12 vil budsjettmidler som staten har i dag til å dekke eventuelle erstatninger i tvistesaker, vil bli trukket ut av riksvegbudsjettet og tilført fylkeskommunene som del av rammetilskuddet.

Det følger av Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) at Regjeringen legger til grunn at trafikant- og kjøretøyområdet fortsatt skal være statlig som del av statens vegvesen og at gjeldende regelverk forutsettes videreført på dette området. 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.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene i forslaget

Til § 1 Formål

Det vises til nærmere omtale i kap. 1.1 og kap. 4.1.1 når det gjelder overgangsloven. Endringer i vegloven utløser behov for egen overgangslov.

Til § 2 Overføring av rettigheter og forpliktelser

Det vises til nærmere omtale i kap. 4.1.2 – 4.1.5.

Som det går frem av fjerde ledd, innebærer bestemmelsen at Kongens avgjørelse av spørsmålet i forholdet mellom staten og fylkeskommunen/kommunen ikke skal ha virkning for private parter. Det ville være prinsipielt uheldig dersom Kongen kunne avgjøre dette med bindende virkning for de private partene, slik at de private parter avskjæres fra å bringe spørsmålet inn for domstolene.

Til § 3 Endringer i vegloven og vegtrafikkloven

Endringer i vegloven

Til § 2 annet ledd

Det vises til nærmere omtale under kap. 5.2.1.

Tredje ledd blir nytt annet ledd.

Til § 10 nytt tredje ledd

Skadeserstatningslovens § 2-1 knytter erstatningsansvar til arbeidsgiver for skader som en arbeidstaker forvolder. For å klargjøre at det er fylkeskommunen som er erstatningsrettslig ansvarlig når ansatte ved regionvegkontorene utfører arbeid relatert til fylkesveg/fylkesvegsamband, er dette presisert i loven, jf. også nærmere omtale i kap. 5.2.12.

Nåværende tredje ledd blir nytt fjerde ledd.

Til § 16

Det vises til nærmere omtale av nasjonale føringer i kap. 5.2.5.

Departementet foreslår at det sikres hjemmel i vegloven § 16 til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om minstestandard ved drift og vedlikehold og annen oppfølging (eksempelvis nasjonal beredskap, turistveg med mer) av fylkesvegnettet etter iverksettelse av reformen.

Til § 29

Det vises til nærmere omtale av byggegrenser langs veg i kap. 5.2.9.

Annet ledd første punktum endres slik at bestemmelsen angir at den alminnelige byggegrensen langs fylkesveger skal være 50 meter, slik som for øvrige riksveger i dag.

Dette følges opp i de særskilte fastsatte byggegrenser i kryss som følger av dagens fjerde ledd første setning (nytt femte ledd som følge av nytt fjerde ledd). Grensen økes til 60 meter for fylkesveger, fra dagens 40 meter.

Det tas inn et nytt fjerde ledd om mulighet for fylkeskommunen, for særskilt fylkesvegstreking, til å sette ned den alminnelige byggegrensen på 50 meter til en mindre avstand, men likevel ikke mindre enn 15 meter som er dagens alminnelige byggegrense langs fylkesveg. Fylkesvegmyndigheten skal fortsatt som i dag ha mulighet til å fastsette en annen byggegrense for nærmere angitte kryss. Det gjøres ingen endring i dagens bestemmelse.

Byggegrensen langs kommunal veg blir ikke endret som følge av at enkelte øvrige riksveger omklassifiseres til kommunal veg.

Til § 40 annet ledd siste punktum

Siste punktum oppheves, da samme bestemmelse følger av § 11 annet ledd. Ved en inkurie ble ikke dette gjort da § 11 annet ledd ble tilføyd i 2000, jf. Ot.prp. nr. 23 (1999-2000). Endringen har ikke sammenheng med forvaltningsreformen.

Til § 52

Det vises til nærmere omtale i kap. 5.2.3.

Overføring av ansvar for øvrige riksveger innebærer at fylkeskommunene og Oslo kommune, blir eier av disse vegene. Verdien av øvrig riksvegnett som overføres skjer uten vederlag. Dette er et generelt prinsipp ved overføring av ansvar for offentlig veg mellom vegmyndighetene. Dette prinsippet vil også gjelde i fremtiden når eksempelvis fylkesveg omklassifiseres til riksveg eller kommunal veg.

Vegloven § 52 endres ved at det tas inn en bestemmelse om at overføring av eiendomsrett eller annen rett til eller i vegeiendom eller tilstøtende eiendom i forbindelse med opp- eller nedklassifisering av veger, skjer ved navneendring i grunnboka og matrikkelen. Det er også presisert i bestemmelsen at det ikke skal betales dokumentavgift eller tinglysningsgebyr.

Til § 62 nytt tredje og fjerde ledd

Fremgangsmåten for omklassifisering av veger i

forbindelse med forvaltningsreformen er omtalt i kap. 5.2.2 og i annet avsnitt i kap. 5.5.

Endringer i vegtrafikkloven

Til § 40 a

Det vises til nærmere omtale i kap. 5.3.

Det innføres hjemmel for at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo kommunen, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikk-sikkerhet.

Hjemmelen gir departementet mulighet til gjennom forskrifter å pålegge fylkeskommunene, i Oslo kommunen, å følge opp nasjonal visjon og nasjonale mål for trafikk-sikkerhet. Fylkeskommunenes arbeid på trafikk-sikkerhetsområdet skal dermed utledes av nasjonalt fastsatte prioriteringer og politikk.

Bestemmelsen gir mulighet for gjennom forskrift å kunne pålegge fylkeskommunene og Oslo kommune en rekke konkrete plikter og oppgaver knyttet til trafikk-sikkerhet på det vegnettet som er fylkesveg og i Oslo kommunal veg etter at reformen er gjennomført. Det kan vanskelig gis en uttømmende oppregning av slike aktuelle plikter og oppgaver. Formålet med hjemmelen er imidlertid å gi staten mulighet til å sikre at alle oppgaver knyttet til trafikk-sikkerhet som tidligere har vært utført av staten i forhold til det vegnettet som skal overføres til fylkeskommunene og Oslo kommune, blir ivaretatt også etter overføringen. I tillegg skal hjemmelen sikre at også nye oppgaver innen dette området skal kunne pålegges fylkeskommunene, i Oslo kommunen, for å opprettholde et helhetlig nasjonalt trafikk-sikkerhetsarbeid. Nærmere konkretisering av fylkeskommunenes, i Oslo kommunens, plikter og oppgaver knyttet til trafikk-sikkerhetsarbeidet vil bli gjort i forbindelse med utarbeiding av forskrifter etter bestemmelsen. Fylkeskommunen og Oslo kommune skal kompenseres for eventuelle ekstra kostnader dette medfører.

Samferdselsdepartementet

til rår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

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 gjelden-

de at overføringen utgjør en bortfallsgrunn for rettsforholdet.

Ved uenighet mellom stat og fylkeskommune eller Oslo kommune om hvilke rettigheter eller forpliktelser 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 riksveg 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 riksveg 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 riksveg og gjere vedtak om at riksveg vert gjort om til fylkesveg eller kommunal veg i samband med gjennomføring av forvaltningsreforma, jf. § 1, utan at føresegnene i §§ 3 og 7 er følgt.

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 gjøres følgende endringer:

§ 40 a nytt annet ledd skal lyde:

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

§ 4 Ikrafttredelse

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



Trykk: A/S O. Fredr. Arnesen, April 2009