



Statens vegvesen

Forvaltningsreformen

Ekstern orientering

02.05.2009

02.05.2009

Bakgrunn og målet med reformen

- Bakgrunn: Det ble på 1990-tallet konstatert et økende demokratisk underskudd på regionalt og lokalt nivå.
- Stortinget ønsket å gjøre noe med dette ved å flytte
 - makt (oppgaver og midler) fra staten til regionalt folkevalgt nivå
 - beslutninger som innebærer skjønn og prioritering fra administrative til politiske organer.
- Kortversjon: Målet med reformen er å gjøre fylkeskommunene og Oslo kommune til sterkere regionale plan- og utviklingsaktører.
- Statens vegvesen vil bidra til at målet kan nås.



Reformen innenfor vegsektoren i et "nøtteskall".

1. Staten skal ha ansvar for et intermodalt stamvegnett med tilhørende ferjesamband. Staten har fortsatt sektoransvar, jf NTP. Trafikant og kjøretøyfunksjonen forblir statlig og samlet i Statens vegvesen.
2. Dagens fylkeskommuner opprettholdes
3. Ansvar for det meste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband overføres fra staten til fylkeskommunene 1.1.2010.
4. Fylkeskommunene får økt ansvar for gange og sykkeltransport.
5. Fylkeskommunene får økt ansvar for kollektivtransporten i fylket.
6. Statens vegvesen beholdes samlet med en felles (sams) statlig vegadministrasjon på regionalt nivå. Dvs at regionvegsjefene fortsetter å høre under Vegdirektoratet i riksvegsaker og fylkeskommunene i fylkesvegsaker, veglovens § 10.



Noen konsekvenser av reformen innenfor vegsektoren



Mer fylkesveg – mindre riksveg etter 2010

OFFENTLIG VEGNETT I DAG

Riksveger		Fylkesveg	Kommunal veg
Stamveg	Øvrig riksveg		
8.800	18.000	27.000	38.000
km	km	km	km

OFFENTLIG VEGNETT ETTER 1.1.2010

(Vegdirektoratets høringsutkast)

Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg
9.600	44.200	38.000
km	Km	Km



Trafikksikkerhet

1. Antall drepte i trafikken:
 - Før 2010: Flest drept på riksveg (forholdstall Rv/Fv 85/15)
 - Etter 2010: Forholdstallet ca50/50 for Rv/Fv
2. Antall alvorlig/meget alvorlig skadde:
 - Før 2010: Flest hardt skadde på riksveg (80/20)
 - Etter 2010: Forholdstallet 40/60 for Rv/Fv
3. Fylkeskommunene står overfor en helt annen og mye større trafikksikkerhetsutfordring etter 2010.
Fylkeskommunene må etter 2010 bidra i betydelig større grad til at nasjonale TS-mål blir nådd.



Gange og sykkeltransport

1. Fylkeskommunene, i Oslo kommunen, overtar ansvaret for gange- og sykkelveg langs øvrig riksveg som omklassifiseres.
2. Fylkeskommunene får etter 2010 et vesentlig større ansvar for gange og sykkeltransport både i og utenfor byer/tettsteder.
3. Fylkeskommunene blir en viktigere aktør i arbeidet med å utvikle, drifte og vedlikeholde sammenhengende hovedsykkelvegnett i byer og tettsteder, sammen med kommunene og staten.
4. Staten vil fortsatt ha ansvar for de sykkelveger som hører til framtidig riksveg.

Staten vil fortsatt ha sektoransvar for gange- og sykkeltransport på veg.



Kollektivtransport på veg

1. Fylkeskommunene, i Oslo kommunen, overtar ansvaret for å tilrettelegge for kollektivtransport på øvrig riksveg som omklassifiseres. Det gjelder kollektivfelt, holdeplasser, terminaler m.m. (Fylkeskommunenes resterende ansvar for kollektivtransport omtales ikke her).

Fylkeskommunene (i Oslo kommunen) blir ved omklassifiseringen en enda viktigere aktør for å tilrettelegge for økt kollektivtransport på veg, sammen med kommunene og staten.

Fylkeskommunene får ved det også et økt ansvar for å bidra til av nasjonale klimamål blir nådd.

2. Staten vil fortsatt ha ansvar for å tilrettelegge for kollektivtransport på det som blir framtidig riksveg.

Staten vil fortsatt ha sektoransvar for kollektivtransport på veg.

(Statens ansvar for jernbane og annen kollektivtransport omtales ikke her).



Noen andre konsekvenser

1. Fylkeskommunene, i Oslo kommunen, får ved omklassifiseringen i tillegg økt ansvar for bl.a.:
 - Å tilrettelegge for en sikker, effektiv og forutsigbar transport for næringslivet, utrykningskjøretøyer og persontransport med motorkjøretøy på veg
 - Planleggbar og akutt beredskap, både den på vegen og samfunnssikkerhet generelt
 - Å redusere støy og lokal luftforurensing fra biltrafikken
 - Universell utforming knyttet til vegtransport
 - Turistveger og verneverdige objekter knyttet til vegtransport



x

Vegadministrasjon



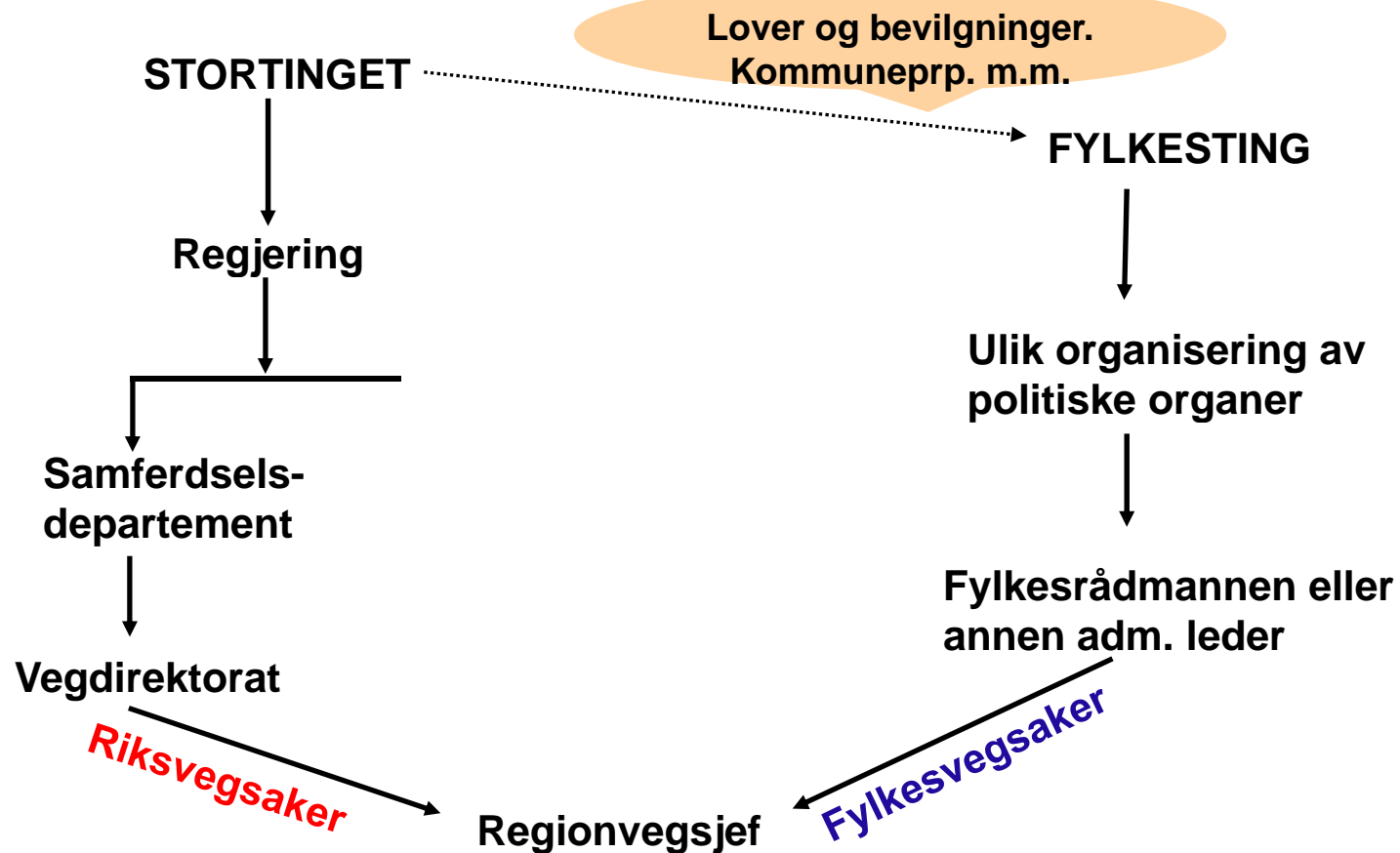
Statens vegvesen

Felles vegadministrasjon for riks- og fylkesveg

- Den felles (sams) vegadministrasjonen for riks- og fylkesveg videreføres, jf Ot prp. nr 68 (2008 – 2009) om lovendringer innenfor samferdselssektoren.
- I dette ligger at Statens vegvesen ikke skal deles opp men fortsatt være statens vegadministrasjon i riksvegsaker og fylkeskommunenes vegadministrasjon i fylkesvegsaker som i dag.
- Dette er ikke til hinder for at fylkeskommunene som følge av ny ansvarsdeling vil kunne ønske å tilsette noen folk. Det må fylkeskommunene selv vurdere.
- Statens vegvesen legger opp til å videreføre det gode samarbeidet med fylkeskommunene og at tilgjengelige ressurser utnyttes best mulig.



Sams vegadministrasjon på regionalt nivå. Skisse.



"Sams" vegadministrasjon
(*"hører under", veigl. §10 og instruksen*)



Nasjonale føringer for standard, trafikksikkerhet m.m. på fylkesvegnettet.



Nasjonale føringer.

- Vi har i dag en rekke nasjonale føringer for standard, trafiksikkerhet m.m. for øvrig riksvegnett.

Føringene er gitt i lov, forskrift og instruks (rundskriv, håndbøker med bindende bestemmelser m.m.) og gjelder både ved utbygging, drift og vedlikehold.

Eks. Vegnormaler, tunnelsikkerhetsforskriften, Håndbok 111 for drift og vedlikehold, skiltforskrifter, forskrifter etter forurensingsloven m.m.

- Viktig: De nasjonale føringene skal sikre trafikantene en mest mulig trygg, forutsigbar og effektiv vegtransport, samt bidra til bærekraftig utvikling.
- Flere av føringene kan ved omklassifiseringen falle bort dersom man ikke gjør noe.



Nasjonale føringer.

- Flertallet i Stortinget " ---understreker viktigheten av en fullgod standard på det regionale vegnettet, et akseptabelt nivå på veginvesteringene og en fullgod trafikksikkerhetspolitikk i alle regioner" (les fylkeskommuner), se Innst. S. nr. 166 (2006-2007).
- I Ot.prp. nr 68 (2008-2009) er det forutsatt at det skal vurderes nasjonale føringer (bindende bestemmelser) for standarden på fylkesvegene og trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunene.

Lovforslaget sikrer hjemler for at slike føringer kan gis i form av forskrifter både knyttet til utbygging, drift, vedlikehold og trafikksikkerhetsarbeidet.



Nasjonale føringer.

- I Ot.prp. Nr. 68 er det forutsatt at arbeidet med nasjonale føringer skjer i form av en prosess:
- Trinn 1: Eksisterende forskrifter i veglov og vegtrafikklov tilpasses ny ansvarsdeling til reformen trer i kraft.
- Trinn 2: Parallelt utarbeides og vedtas enkelte nye forskrifter som av hensyn til trafikantene og brukerne for øvrig må være på plass til reformen trer i kraft.
- Trinn 3: Et permanent og komplett sett nasjonale føringer for fylkesveg utredes i prosesser der næringsliv, vegbrukere, fylkeskommunene og staten deltar. Basert på utredningen utarbeider, behandler og beslutter staten de nasjonale føringene.
- Trinn 4: Arbeidet i trinn 3 vil ikke være ferdig til reformen trer i kraft. Behov for midlertidige føringer fra 1.1.2010.



x

Finansiering



Statens vegvesen

Finansiering og prioritering m.m. innenfor vegsektoren?

1. Statlige midler til øvrige riksveger, tas ut av riksvegbudsjettet og midler tilføres som hovedregel gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene og Oslo kommune.
2. Fylkeskommunene og Oslo kommune skal ha fullt finansierings- og prioriteringsansvar innenfor nasjonale føringer.

I dette ligger bl.a. at fylkeskommunene får ansvaret for å prioritere midler mellom skole, veg, kollektivtransport, næring, kultur, m.m.



x

Kort om framdrift



Statens vegvesen

Overordnet framdrift

1. Lovendringer – veglov, vegtrafikklov, overføringslov - er fremmet i Ot.prp. nr 68 (2008-2009). Lagt fram 24. april 2009. Behandles av Stortinget i vårsesjonen.
2. NTP (St.meld. nr 16 (2008-2009) er tilpasset ny ansvarsdeling. Lagt fram 13. mars 2009. Behandles av Stortinget i vårsesjonen.
3. Omklassifisering av øvrig riksveg til fylkesveg og kommunal veg og opptak av kommunal veg og fylkesveg til riksveg, legges fram i egnet stortingsproposisjon i mai. Omklassifisering vedtas av Stortinget på strekningsnivå.
4. Kommuneøkonomiproposisjonen – rammetilskuddet m.m. for fylkeskommunen. Legges fram i mai.
5. Statsbudsjettet 2010 – Legges fram i oktober og behandles i høstsesjonen. Nødvendige gjenstående avklaringer kan tas med der.
6. Reformen iverksettes 1.1.2010.



Kort oppsummert

Fylkeskommunene og Oslo kommune gis gjennom reformen nye muligheter.

Innenfor vegsektoren får fylkeskommunene og Oslo kommune mer veg, mer penger og mer ansvar.

Fylkeskommunene og Oslo kommune får også økt ansvar for at nasjonale mål blir nådd.

Vi må bidra til at reformen blir vellykket for trafikantene, fylkeskommunene, kommunene, staten og samfunnet for øvrig.



Noen viktige oppgaver som det må arbeides med
regionalt/lokalt for at reformen skal kunne
gjennomføres fra 1.1.2010

I tillegg kommer arbeidet sentralt i departement, Regjering og
Storting, jf overordnet framdrift.



Oppgaver som det må arbeides med i 2009 regionalt/lokalt

- Gjennomføre omklassifiseringen fra riksveg til fylkesveg og i Oslo kommunal veg
- Gjennomføre opptaket av fylkesveg og kommunal veg til riksveg
- I nødvendig grad endre vegnummer og vegskilt
- Overføre rettigheter og forpliktelser
- Overføre eiendoms- og bruksrett til veggrunn
- Budsjett 2010 og handlingsprogram for "fylkesveg 2010", i Oslo kommunal veg.
- Regnskapsavslutning per 31.12.2009 for veger som omklassifiseres til fylkesveg, i Oslo kommunal veg, eller tas opp til riksveg.

