



Statens vegvesen

Forvaltningsreformen m.m.

v/ Guro Ranes

Asfaltforeningen - Kompetansedagene 2009

Bergen - 24. november 2009

20.11.2009

Disposisjon

Bakgrunn og mål med reformen

Reformen og vegsektoren

Sams vegadministrasjon

Finansiering

Nasjonale føringer

Arbeidet med reformen



Innledning

Reformen gjennomføres 1.1.2010,
litt over **1 måned**.

Stor reform innenfor vegsektoren og dels forskning.

Noe mindre innenfor andre sektorer.

Angår dette dere?

Ja!!



Bakgrunn og mål med reformen

- Det ble på 1990-tallet konstatert et økende demokratisk underskudd på regionalt og lokalt nivå.
- Stortinget har vedtatt 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.
- I St.meld nr 12 (2006-2007) er det angitt 4 mål for reformen.
 - a. Styrke folkestyret på regionalt/lokalt nivå
 - b. Ta hele landet i bruk i verdiproduksjonen og sikre bosetning, likeverdig velferd og like vilkår for næringslivet i hele landet.
 - c. Mer effektiv offentlig sektor basert på helhetlige vurderinger og økt nærhet mellom bruker og beslutningstaker
 - d. Effektiv ivaretagelse av nasjonale mål
- Statens vegvesen vil bidra til at målene kan nås.



Reformen og Vegsektoren

Innhold og noen konsekvenser



Reformen innenfor vegsektoren i et "nøtteskall".

1. Staten skal ha ansvar for et nasjonalt riksvegnett med tilhørende ferjesamband. Trafikant og kjøretøyfunksjonen forblir statlig og samlet i Statens vegvesen. Staten har fortsatt sektoransvar, jf NTP.
2. Ansvar for det meste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband overføres fra staten til fylkeskommunene 1.1.2010 og blir fylkesveg (i Oslo kommunal veg).
3. Fylkeskommunene (inkl. Oslo) får gjennom dette økt ansvar for trafikksikkerhet, næringslivets transporter, personbiltransport, gange og sykkeltransport, kollektivtransport på veg, beredskap m.m.
4. 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.
5. Fylkeskommunene får økt ansvar for at nasjonale mål nås innenfor transport, trafikksikkerhet, klima m.m.



Hvem bestemmer hva vi skal gjøre? Før 01.01.2010

	Stortinget Samferdsle- dept.	Fylkes- kommune
Stamveger:	Bestemmer inn- sats på hver rute	Har uttalerett
Øvrige riksveger:	Bestemmer ramma til fylka	Prioriterer innenfor ramme
Fylkesveger:		Prioriterer investeringer og drift
Drift, vedlikehold trafikanter og kjøretøy	Gir rammer med krav til mål og resultat	



Hvem bestemmer hva vi skal gjøre? Etter 01.01.2010

	Stortinget Samferdsle- dept.	Fylkes- kommune
Regionale veger	Bestemmer inn- sats på hver rute Krav til mål og resultat Investering, drift, vedlikehold, trafikanter og kjøretøy	Har uttalerett
Fylkesveger	Fylka får ramme i kommune- proposisjon	Prioriterer investeringer og drift



Konsekvenser

Mer fylkesveg – mindre riksveg etter 2010

OFFENTLIG VEGNETT I DAG

Riksveger		Fylkesveg	Kommunal veg
Stamveg	Øvrig riksveg		
8.800	18.200	27.000	38.000
km	km	km	km

OFFENTLIG VEGNETT ETTER 1.1.2010

Riksveg	Fylkesveg veg	Kommunal veg
10.200	43.800	38.000
km	Km	Km





Statens vegvesen



Riksvegar frå 2010:

- E39 Kyststamvegen
- Rv15 over Strynefjellet
- E16 over Filefjell
- Rv 52 over Hemsedal
- E134 over Haukeli
- Rv13 Sandnes – Røldal
- Rv13 Jøsandal – Voss
- Rv13/55 Vinje – Vangsnes - Sogndal
- Rv7 Hardangervidda
- Arm til Måløy, Sotra, Sola, Risavika, Flesland og Karmsund



Noen andre konsekvenser.

	Før 2010		Etter 2010	
	Riksveg (Stamveg + øvrig riksveg)	Fylkesveg	Riksveg	Fylkesveg
Ferjesamband	95 12 + 83	27	18	104
Tunneler	797 395 + 402	155	Ca 410	Ca 540
Drepte (2006)	189 109 + 80	35	Ca 115	Ca 115
Hardt skadde (2006) (meget alvorlig og alvorlig skadde)	592 296 + 296	176	Ca 300	Ca 470



Konsekvenser - trafiksikkerhet på veg

1. Antall drepte i trafikken:

- Før 2010: Flest drept på riksveg - forholdstall Rv/Fv er 85/15
- Etter 2010: Forholdstallet Rv/Fv er ca50/50

2. Antall alvorlig/meget alvorlig skadde:

- Før 2010: Flest hardt skadde på riksveg – Rv/Fv er 80/20
- Etter 2010: Forholdstallet Rv/Fv er 40/60

3. Fylkeskommunene står overfor en annen og mye større trafiksikkerhetsutfordring i fylket sitt etter 2010.

Fylkeskommunene må etter 2010 bidra i betydelig større grad til at nasjonale TS-mål blir nådd.

4. Staten vil fortsatt ha sektoransvar og ansvar for trafiksikkerhet knyttet til riksvegene.



Konsekvenser - næringslivets transport, persontransport med bil m.m.

- Fylkeskommunene overtar det vesentligste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband
- Fylkeskommunene får økt ansvar for å tilrettelegge for en sikker, effektiv og forutsigbar biltransport på veg, som bidrar til en bærekraftig utvikling. Det gjelder:
 - næringslivets transport,
 - persontransport med bil og motorsykkel,
 - utrykningskjøretøyer,
 - m.fl.



Konsekvenser - Gang og sykkeltransport

1. Fylkeskommunene (inkl. Oslo kommunen) overtar ansvaret for gange- og sykkelveg langs øvrig riksveg som omklassifiseres.
2. De blir etter 2010 en betydelig viktigere aktør i arbeidet med å utvikle, drifte og vedlikeholde sammenhengende hovedsykkelvegnett både i og utenfor byer og tettsteder, i samarbeid med kommunene (kommunal veg) og staten (riksveg).
3. Staten vil fortsatt ha:
 - ansvar for sykkelveger langs framtidig riksveg.
 - sektoransvar for gange- og sykkeltransport på veg.



Konsekvenser - Kollektivtransport på veg

1. Fylkeskommunene (inkl. 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 således ved omklassifiseringen, en enda viktigere aktør for å tilrettelegge for økt kollektivtransport på veg.

2. Staten vil fortsatt ha:
 - ansvar for å tilrettelegge for kollektivtransport på det framtidige riksvegnettet.
 - sektoransvar for kollektivtransport.

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



Noen andre konsekvenser

Fylkeskommunene, i Oslo kommunen, får ved omklassifiseringen i tillegg økt ansvar bl.a. for:

- Planleggbar og akutt (krise) beredskap, både den knyttet til fylkesvegnettet og samfunnssikkerhet generelt
- Å redusere støy og lokal luftforurensing fra biltrafikken
- Universell utforming knyttet til vegtransport
- Turistveger og verneverdige objekter knyttet til vegnettet
- At nasjonale mål blir nådd, herunder nasjonale klimamål



Vegadministrasjon for riks- og fylkesveg

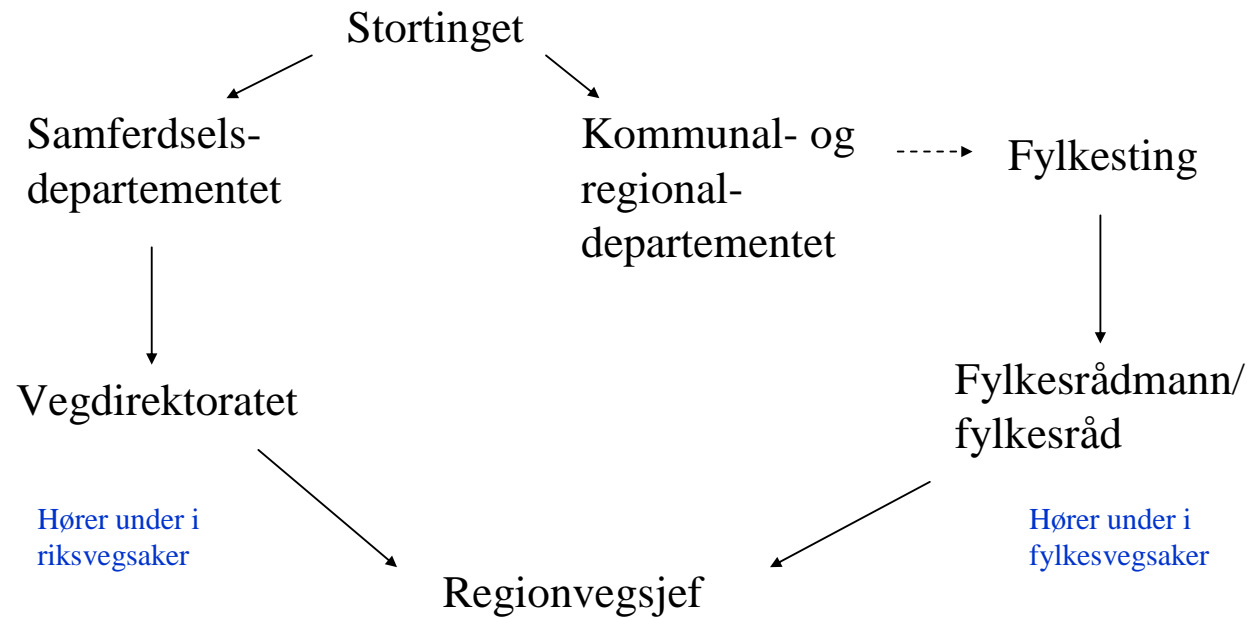


Vegadministrasjon for riks- og fylkesveg

- Norge har i lang tid hatt felles (sams) vegadministrasjon på regionalt nivå for det som i dag benevnes riks- og fylkesveg. (Vegloven av 1963).
- Stortinget vedtok i juni 2009 at ordningen med felles (sams) vegadministrasjon for riks- og fylkesvegsaker på regionalt nivå, skal fortsette.
- I dette ligger at regionvegsjefen i praksis er:
 - vegadministrasjon for fylkeskommunene i fylkesvegsaker og
 - vegadministrasjon for staten i riksvegsaker og andre veg- og vegtransportsaker for staten.



Sams vegadministrasjon på regionalt nivå. Skisse.



Statlig sams vegadministrasjon



Sams vegadministrasjon

- » Bistå fylkeskommunen med faglige underlag i arbeidet med fylkesvegnettet (langtidsplan, handlingsprogram, fylkesvegbudsjett, div. utgreiingar knytt til fylkesvegsaker.
- » Stå for operativ oppfølging av fylkesvegnettet (planlegging, bygging, utbetring, drift, beredskap, vedlikehald, grunnerverv)
- » Bistå fylkeskommunen med administrative støtte-funksjonar/-system, informasjon og kundebehandling knytt til fylkesveg. Til dømes: Vegtrafikksentralen, Nasjonal vegdatabank (NVDB), bruregister, tunnelregister, ulukkesregister, veg- og eigedomsforvaltning m.m.
- » Bistå med nødvendige underlag/ rapportar for fylkeskommunen si styring av verksemda og rapportering eksternt.



Finansiering

Basert på kommuneproposisjon 2010



Finansiering - fylkesveg

- I St.meld.nr 12 og Innst. S nr 166 (2006-2007) er det understreket at fylkeskommunen skal ha fullt prioriterings- og finansieringsansvar også for de nye oppgavene. Gjelder også Oslo kommune.
- I St.prp nr 68 (2008-2009) Kommuneproposisjon 2010 er dette fulgt opp ved å øke rammetilskuddet til fylkeskommunene og Oslo kommune.
- Finansieringspakken ved overføring av øvrig riksveg og øvrige riksvegferjesamband er sammensatt og består av:
 - Økning av rammetilskuddet med 6,9 Mrd kroner
 - En rentekompensasjonsordning med låneramme 2 Mrd kroner per år
 - Rassikringsmidler over riksvegbudsjettet
 - Turistvegprosjektet fortsetter med midler over riksvegbudsjettet.
- I tillegg opprettholdes finansieringen av dagens fylkesveg



Nasjonale føringer for standarden på fylkesvegnettet og fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid.



Nasjonale føringer – noen utgangspunkt

- Fylkeskommunene:
 - er et selvstendig folkevalgt forvaltningsnivå
 - er enkeltvis selvstendige rettsssubjekter
 - har fullt prioriterings- og finansieringsansvar for oppgavene som de har ansvaret for, se bl.a. St.meld.nr 12 og Innst. S nr 166 (2006-2007) der dette prinsippet er understreket.
- Som et utgangspunkt tilligger det m.a.o. fylkeskommunene å fatte nødvendige beslutninger i alle saker som de har ansvar for (herunder prioriterer mellom oppgaver, prioriterer og finansiere tiltak, m.m.).
- Staten styrer kommunesektoren (herunder fylkeskommunene) med et sett av virkemidler, dels sterke slik som lov og forskrift og dels myke som dialog og samhandling (skisse neste foil).



Nasjonale føringer - øvrige riksveger.

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

Føringene er gitt dels i lov og forskrift og dels i instruks (rundskriv, håndbøker m.m. som er bindende for Statens vegvesens virksomhet på øvrige riksveger. Instruksene er **ikke bindende** for virksomhet på fylkesveg).

Føringene gjelder både ved utbygging, drift og vedlikehold (Eks. Vegnormaler, tunnelsikkerhetsforskriften, Håndbok 111 for drift og vedlikehold, skilteforskrifter, bruprojektering, forskrifter etter forurensingsloven m.m.)

Viktig:

- **Nasjonale føringer er til for å sikre trafikantene (kjørende, gående, syklende m.m.) og samfunnet en mest mulig trygg, forutsigbar og effektiv vegtransport, samt bidra til bærekraftig utvikling.**

Flere av de bindende bestemmelsene knyttet til øvrig riksveg (føringer gitt i instruks) vil ved omklassifiseringen opphøre å være bindende. Hva kan det bety for trafikanten (traileren, bussen, sykebil, personbil, sykkel, den gående m.fl.)?



Nasjonale føringer

Noen overordnede retningslinjer for arbeidet.

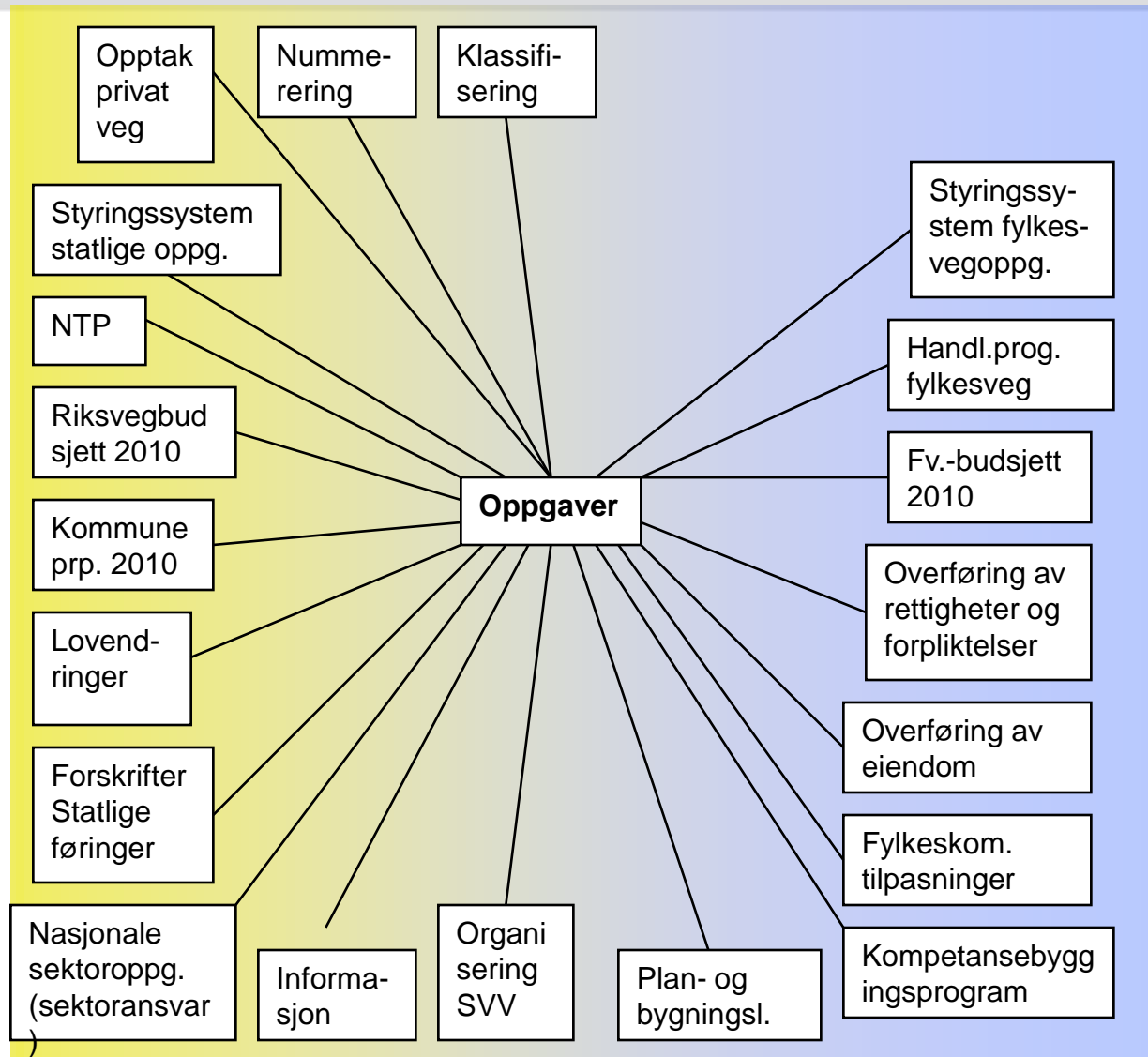
- Flertallet i Stortinget **“---understreker viktigheten av en fullgod standard på det regionale vegnettet, et akseptabelt nivå på veginvesteringene og en fullgod trafikksikkerhetspolitikk i alle regioner.”**
(les fylkeskommuner), se Innst. S. nr. 166 (2006-2007).
- I Ot.prp. nr 68 (2008-2009) er det lagt opp til at det skal vurderes nasjonale føringer (bindende bestemmelser) for standarden på fylkesvegene og trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunene. Det heter der bl.a.: **“ --- 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. ----”**



Arbeidet med å gjennomføre reformen
Vegsektoren.



Oppgaver for å gjennomføre reformen. Oppgavekart



Utfordringer – Samferdsel på Vestlandet



- » Næringslivet har ikke et tjenelig transportsystem!
- » Stort forfall på eksisterende vegnett (vedlikehold)
- » Mange prosjekt er starta i 2009, -store "bindinger" for fylka.
- » Teknologiske nyvinninger og vilje til framtidige storsatsinger må til!!

God samhandling – full fres!!

