



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 12.02.2009
Deres dato 16.01.2009
Vår referanse JL
Deres referanse 09/278

Høring - forslag til lov om overføring og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen og endring i vegloven

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) viser til høringsbrev av 16. januar 2009 med forslag til lov om overføring og forpliktelser ved gjennomføring av forvaltningsreformen, samt endring i vegloven.

I det videre følger NHOs merknader til forslaget. Uttalelsen er utarbeidet på grunnlag av innspill fra region- og landsforeninger i NHO. Enkelte landsforeninger vil i tillegg avgi egne høringsuttalelser med utgangspunkt i særinteressene/-behovene til sine bransjer.

NHO imøteser gjerne en oppfølgende dialog med departementet omkring spørsmål som er av stor betydning for næringslivets konkurransevne. Dette gjelder særskilt vurderingen av spørsmålet om nasjonale føringer om minstestandard for tiltak ved utbygging og vedlikehold av det fylkeskommunale veinettet (tiltaksstandard) samt drift (tilstandsstandard). Disse spørsmål er særskilt viktig for å forhindre at kvaliteten på veinettet blir forskjellig i ulike deler av landet, avhengig av regionenes prioriteringer innenfor rammetilskuddet fra staten.

NHO har i tidligere høringsuttalelser til forvaltningsreformen argumentert imot ansvarsoverføringen av øvrige riksveier. Et helhetlig og godt transportsystem er særskilt viktig for næringslivet. Vi frykter at samordningsfunksjonen og helhetsvurderingen av transportsystemet på tvers av regioner og forvaltningsnivåer forringes.

Ettersom Stortinget alt har vedtatt ansvarsoverføringen støtter NHO bruken av lovs form om overføring av rettigheter ved gjennomføringen av forvaltningsreformen. Loven gir overgangsbestemmelser i tilknytning til overføring av øvrig riksveinett ved gjennomføring av reformen. Egen lov vil forhindre tvil om plikt- og ansvarsforhold knyttet til omklassifiseringen av veinettet som overføres til fylkeskommunene. Løsningen fremstår som den eneste forsvarlige og praktiske for å frigjøre overdragelse av statens forpliktelser og rettigheter.

Erfaringer fra overføring av statlige oppgaver til regionale folkevalgte nivå har i mange tilfeller ikke vært fulgt opp med tilstrekkelige økonomiske midler. Vi frykter at dette kan skje i etterkant av denne reformen også, og foreslår derfor 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 veiene som skal overtas av fylkeskommunene.

Vi stiller videre spørsmål ved rolle- og kompetansefordelingen mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene. I forbindelse med at kommunene tidligere overtok ansvaret for en del fylkeskommunale veier, ble det i forkant av overtakelsen bevilget midler til opprustning av disse veiene, slik at de ved overtakelsen fremsto i god stand. Vi mener det bør foreligge planer om en lignende opprustning av dagens riksveier før overtakelsen i 2010. Hvis dette ikke er mulig, må det legges inn en opprustningsplan; jf. pkt. c) ovenfor. Fylkeskommunene har selv med henvisning til veiloven uttrykt skepsis til å overta riksveiene i den stand de er i dag.

Standarden på fylkesveiene er blitt dårligere de senere årene. Vi frykter at dette forfallet vil fortsette på eksisterende fylkesveinett og de nye, tidligere riksveiene, som skal forvaltes av fylkeskommunen fra 2010. Dette understreker betydningen av statlige føringer i form av lov eller forskrift som sikrer minstestandarder, samt systemer for dispensasjoner som sørger for at føringene blir fulgt opp.

Reiseliv

Innenfor reiselivsnæringen vil ansvarsendringen for øvrige riksveier kunne bli et vesentlig tilbakeskritt i arbeidet med å etablere et unikt nasjonalt reiselivsprodukt. De fleste av de utpekte strekningene ligger på øvrige riksveier, som vil bli fylkeskommunale ved gjennomføring av forvaltningsreformen. Vi ser behovet for nasjonale føringer, men er usikre på om dette er tilfredsstillende for å ivareta produktet Nasjonale Turistveier. Vi frykter at ansvarsoverføringen til fylkene vil ha svært negative konsekvenser for produktet. De 18 planlagte strekningene utgjør hver for seg og samlet produktet Nasjonale Turistveier. For å lykkes med dette er det en avgjørende forutsetning at arbeidet gjennomføres som et landsdekkende prosjekt, eid av Statens vegvesen og styrt av Statens vegvesen og det oppnevnte kvalitetsstyret. Kvalitetsstyret er tildelt det overordnede ansvaret for nasjonal kvalitet på turistattraksjonen Nasjonale Turistveier, og fastlegger de faglige retningslinjene for arbeidet. Dette ansvaret må ikke pulveriseres. Arbeidet må følge de opptrukne nasjonale retningslinjene for at totalproduktet skal framstå helhetlig og troverdig.

Ferger

Rederiene bruker mye ressurser på utarbeiding av tilbud. Særlig utfordrende er det når mange utlysninger kommer samtidig. 2009 vil bli et hektisk år med mange utlysninger. Siden utlysningene har kommet ganske tett de siste årene vil det blir en noe mer stille periode fremover. Det er derfor viktig at når avtaleperiodene går ut og mange samband igjen lyses ut, at et felles konkurransegrunnlag benyttes. Det vil føre til bedre gjennomarbeidede tilbud fra rederiene, noe som igjen fører til rimeligere tjenester. Det kan generaliseres til annen transportvirksomhet ikke bare innkjøp av båtjenester. Vi viser nærmere til høringsuttalelsen til Rederienes Landsforening i saken.

Stamveier

Departementet foreslår at begrepet stamvei tas ut av lovteksten, og at statens veier benevnes riksveier. NHO foreslår at stamveibegrepet i lovteksten opprettholdes og erstatter riksveibenevnelsen. Vi mener dette vil skape en tydeligere distinksjon mellom veier

underlagt henholdsvis statens og fylkenes eierskap. Stamveinettet er hovedpulsåren i det norske veisystemet og inngår som en integrert del av stamnettet for de øvrige transportsektorene. I tillegg mener vi veienes interregionale karakter og betydning for nyttetransporten gjør stamveibegrepet mer dekkende som benevnelse.

Departementet mener omklassifiseringen av øvrige riksveier til fylkesveier eller kommunal vei ikke må føre til at kravet til blant annet sikkerhet på de omklassifiserte veiene reduseres. Omklassifiseringen kan gi behov for et eget veitilsyn. Utvalget som regjeringen har oppnevnt for å vurdere behovet for et eventuelt veitilsyn har fortsatt ikke lagt frem sin innstilling. Innstillingen fra dette utvalget vil ha betydning for NHOs standpunkt. Med bakgrunn i at Statens vegvesen fremdeles er planlagt å fungere som felles veiadministrasjon som skal forholde seg både til fylkeskommunen og til staten som veiholdere, kan dette underbygge betydningen av et statlig veitilsyn. Dette vil vi derfor komme tilbake til når innstillingen fra veitilsynsutvalget kommer ut til høring.

Organiseringen

Departementet etterlyser særskilt høringsinstansenes syn knyttet til forslaget om å opprettholde organisering av Statens vegvesen og at veiadministrasjonen består som i dag. NHO støtter dette. Vi har tidligere signalisert at det sterke nasjonale kompetansemiljøet som er bygget opp og stordriftsfordeler som er oppnådd gjennom de siste års omorganiseringer ikke forringes. Det vil også kunne medføre økt byråkrati og økte kostnader. Videre vil en overføringen i seg selv innebære et omfattende administrativt arbeid. Vi holder fast ved dette i denne uttalelsen.

Vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Avd. Innovasjon



Inger Aarvig
Avd.direktør