

**Sammendrag:**

# Oppgavefordeling i samferdselssektoren

Det er siden 2000 avgitt flere offentlige utredninger som berører fordelingen av oppgaver og myndighet mellom ulike forvaltningsnivåer: Oppgavefordelingsutvalget (NOU 2000:22), Planlovutvalget (NOU 2003:14), Effektutvalget (NOU 2004:2) og Distriktskommisjonen (NOU 2004:19). Alle disse utredningene berører samferdselssektoren, og flere av dem har forslag til flytting av ansvar for samferdselsoppgaver fra statlige organer til folkevalgte regionale organer.

Det foregår altså en bred politisk og faglig diskusjon om hvor mange forvaltningsnivå vi bør ha i Norge og hvilke oppgaver de skal ha.

I Regjeringen Stoltenberg II sin politiske plattform blir det slått fast at: "Det skal være tre folkevalgte forvaltningsnivåer i Norge. Et fornyet og styrket regionalt forvaltningsnivå skal etableres." Dermed ser det ut til at spørsmålet om *antall* forvaltningsnivå er avklart i alle fall i denne stortingsperioden. Hvilke *oppgaver* det regionale nivået skal få, skal regjeringen utrede (Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet 2005:32).

I denne utredningen, som Transportøkonomisk institutt har gjort på oppdrag av Samferdselsdepartementet, har vi tatt utgangspunkt i *samferdselssektoren* og de oppgaver og utfordringer som må løses sett fra et samferdselsperspektiv. Vi har altså ikke som forutsetning at det *skal* etableres et styrket regionalt forvaltningsnivå. Likevel bør også oppgavene innen samferdselssektoren vurderes ut fra om de best lar seg løse på statlig, regionalt eller lokalt nivå. Våre vurderinger bygger på om det ut fra *samferdselssektoren* kan være grunn til å finne fram til en annen ansvarsdeling mellom stat, fylke (eller region) og kommune, og ikke om det ut fra *hensynet til forvaltningsnivåene* er grunn til å endre ansvarsdelingen i samferdselssektoren.

I vurderingen av hvilke forvaltningsnivå som er best egnet til å løse de enkelte oppgavene, har vi lagt et sett av prinsipper eller hensyn til grunn:

- *Nærhetsprinsippet*: Hvis oppgavene løses nærmest mulig dem de gjelder, kan løsningene tilpasses de lokale forholdene og befolkningen kan øke sin innflytelse.
- *Behov for skjønnsutøvelse*: Oppgaveløsning som krever utstrakt bruk av skjønn bør legges til politisk styrte eller oppnevnte organer. Regelstyrte oppgaver eller der det er ønske om standardisering og nasjonal helhet, bør legges til et statlig organ.
- *Effektiv oppgaveløsning*: Hvis oppgaven krever lokale ressurser og lokale virkemidler, bør den plasseres lokalt. Jo mer spesialisert kompetanse som kreves, desto mer sentralisert bør oppgaven legges.

- *Effektiv ressursallokering:* Oppgavene bør legges til det forvaltningsnivået som sikrer en mest mulig samfunnsøkonomisk riktig allokering av samfunnets samlede ressurser. Prioriteringseffektivitet betyr at ressursene fordeles slik at omfanget, sammensetningen og standarden på de offentlige tjenestene er tilpasset befolkningens preferanser.
- *Ivaretaking av andre hensyn:* Ansvarer må plasseres slik at også andre sentrale samfunnshensyn blir ivare tatt. Dette kan være redusert forurensning, trengsel og ulykkeskostnader, ønsket om geografisk fordeling og ivaretaking av nettverkshensyn.

Disse hensynene er så lagt til grunn i vår vurdering av hvor de ulike oppgavene innen vegsektoren, jernbanesektoren og luftfarten kan plasseres. I tillegg har vi sett nærmere på arealplanlegging og kollektivtransporten for øvrig.

## Vegsektoren

Den fysiske planleggingen og prosjekteringen av veginfrastruktur foregår på regionalt nivå (vegvesenets regioner). Å flytte vegvesenets regioner til den fylkeskommunale eller regionale administrasjonen, vil bryte opp strukturen i Statens vegvesen og med stor sannsynlighet svekke den spesialiserte fagkompetansen som Statens vegvesen sitter på i dag. Bestillerrollen har, med anbudsutsetting av all produksjon, blitt en av de viktigste myndighetsfunksjonene til Statens vegvesen. Også denne oppgaven krever spesialisert kompetanse. Markedet for vegproduksjon har oligopol-lignende trekk, der en håndfull store, nordiske selskaper dominerer markedet. Faren for asymmetrisk informasjon er stor. Å bryte opp bestillerkompetansen kan øke asymmetrien og leverandørens markedsrett. Alt i alt er det sterke argumenter for at Statens vegvesen bør beholdes som en integrert statlig myndighet.

Med den ”veg-faglige” kompetansen intakt i Statens vegvesen, er det *mulig* å delegerer en større del av prioriteringsansvaret i vegpolitikken til lavere forvaltningsnivå. Spørsmålet er om det likevel er *ønskelig* og om hensynene til effektiv ressursallokering, fordelings effekter og nettverkseffekter da vil bli ivare tatt i tilstrekkelig grad.

Vi har tatt utgangspunkt i fire alternativer for endret ansvarsfordeling i vegsektoren: Å overføre det fulle ansvaret for de øvrige riksvegene (riksveger som ikke er stamveger) til fylkeskommunene eller større regioner, å trekke tilbake dagens ordning med at fylkeskommunene skal ha avgjørende innflytelse over prioriteringene på det øvrige riksvegnettet, en todeling av vegnettet der stat og kommune er eneste vegholdere, og en todeling av vegnettet der stat og fylke (region) er eneste vegholdere.

### Overføre ansvaret for øvrige riksveger til fylkeskommunene eller regionene

- Ansvarer for å prioritere tiltak bør følges av et ansvar for å finansiere tiltakene. Hvis fylkeskommunene fortsatt skal ha avgjørende innflytelse på prioriteringene på det øvrige riksvegnettet (riksveger med unntak av stamveger), taler dette for at den fylkesfordelte rammen innlemmes i fylkeskommunenes rammetilskudd – altså bevilges som frie midler. En naturlig

følge av dette vil være å omklassifisere det øvrige riksvegnettet til fylkesveger (eller eventuelt regionale veger).

- Fylkeskommunene står da fritt til å vurdere om det er investeringer på det øvrige riksvegnettet eller andre transportpolitiske tiltak som på den mest effektive måten løser de problemene de står overfor. Fylkeskommunene får også anledning til å vurdere innsats innen transportsektoren opp mot andre samfunnssektorer. En slik løsning vil kunne bidra til økt *prioriterings-effektivitet* og til mer *effektiv ressursallokering* på regionalt nivå. På den andre siden er noen av de oppgavene som vegsektoren skal vurderes opp mot, lovpålagte. Det er god grunn til å tro at lovpålagte oppgaver prioriteres framfor de som ikke er det.
- Et delegert ansvar vil være i tråd med *nærhetsprinsippet*. Når det gjelder infrastrukturinvesteringer er det likevel ikke gitt at "dem det gjelder" befinner seg innenfor avgrensede geografiske områder. Riksvegene er del av et større nettverk, og prioriteringen innen en region vil påvirke nytten av investeringene i en annen. Ulike prioriteringer mellom regionene kan skape negative *nettverks-effekter* og *naboregionproblemer*. En effektiv ressursallokering *innen* regionene er derfor ikke nødvendigvis effektiv ressursallokering sett i et *nasjonalt* perspektiv. Hensynet til nettverkseffekter taler mot at de øvrige riksvegene omklassifiseres til fylkesveger.
- Det er en fordel om prioriteringen mellom investeringer i det øvrige riksvegnettet og drift av kollektivtransport blir mer reell. Det taler for at prioriterings- og finansieringsansvaret for begge disse oppgavene plasseres på samme hånd. Dette er imidlertid først og fremst en utfordring i byområdene – altså et *lavere* forvaltningsnivå enn fylkene. For byområdene kan den største utfordringen være å få fylkeskommunene til å prioritere bytransporten høyt nok i forhold til for eksempel skoleskyss og investeringer i distriktene. En omklassifisering av det øvrige riksvegnettet til fylkesveger vil ikke løse byområdenes problemer.
- Ansvar for arealplanlegging, parkeringspolitikk og eventuelt vegprising ligger i dag på kommunalt nivå. For at veginvesteringer skal ses i sammenheng med disse virkemidlene, bør flere investeringsbeslutninger delegeres til kommunenivå og ikke til fylkene eller et eventuelt nytt og større regionalt nivå. I motsatt fall bør ansvaret for arealplanlegging og for eksempel parkeringspolitikk flyttes til fylkene eller regionene – altså en sentralisering av disse oppgavene. I og med at parkeringspolitikk og for eksempel vegprising har effekt for hele pendlingsområdet, kan det argumenteres for at slike avgjørelser bør tas på et høyere forvaltningsnivå enn kommunene. Så langt har dette ikke vært aktuell politikk.
- Det er ikke gitt at miljø- og trafiksikkerhetshensyn vil bli ivaretatt på en bedre måte med delegert ansvar. Samferdselspolitikken eventuelle geografiske fordelingspolitiske funksjon vil også svekkes. For å sikre disse hensynene er alternativet å kombinere delegert ansvar med sterke nasjonale føringer. Da faller på den andre siden noe av argumentet for delegert ansvar bort.
- Vår konklusjon er at de øvrige riksvegene ikke er spesielt godt *egnet* for en generell delegering av oppgaver fra nasjonalt til regionalt nivå, selv om det er *mulig*. En mer pragmatisk tilnærming, der man går gjennom strekning for

strekning og vurdere om den egner seg for nedklassifisering, vil være å foretrekke.

### Å ta fra fylkeskommunene innflytelsen over det øvrige riksvegnettet

- En slik modell vil legge ansvaret for å finansiere og for å prioritere innen det øvrige riksvegnettet til samme forvaltningsnivå, nemlig staten. Med de rammene som legges i Nasjonal transportplan og retningslinjene fra Samferdselsdepartementet, prioriterer fylkeskommunene ikke særlig annerledes enn det Statens vegvesen spiller inn i planprosessen. Om fylkeskommunene skulle ønske å prioritere investeringsmidlene annerledes, har de likevel, med de økonomiske bindingene og andre føringer som ligger fra statens side, et begrenset handlingsrom. Likevel vil en slik endring være i strid med *nærhetsprinsippet*, og det er usikkert om det vil øke *prioriteringseffektiviteten* i særlig grad sammenlignet med dagens situasjon.
- Om delegeringen til fylkeskommunene skulle gjenkalles, vil det være et spørsmål om det er Stortinget eller Statens vegvesen som skal foreta prioriteringene. Om prioriteringsansvaret gis til Statens vegvesen, vil investeringene på det øvrige riksvegnettet ikke komme til politisk behandling. Om Stortinget skal gjøre prioriteringene, er det å reversere utviklingen i retning av at Stortinget i mindre grad skal fatte konkrete investeringsbeslutninger.
- Alt i alt kan vi ikke se at det er store gevinster å oppnå ved å gjenkalle delegeringen. Denne konklusjonen er imidlertid *betenget av* at Stortinget og departementet fremdeles gir klare føringer på bruken av midlene til de øvrige riksvegene. Jo større frihet fylkeskommunene har, desto større misforhold kan det bli mellom statens (og vegholders) prioriteringer og fylkeskommunenes. Det taler i tilfelle for at fylkeskommunene overtar det fulle ansvaret for det øvrige riksvegnettet, noe vi altså ikke anbefaler som generell reform.

### Todeling av vegnettet: Riksveger og kommunale vegger

- Det er kommunene som har ansvar for arealplanlegging og som også sitter med nøkkelen til andre tiltak som kan påvirke transportmønster og transportbehov. Det kan derfor være gode grunner for at kommunene skal overta ansvaret for det som i dag er fylkesveger. Det vil være i tråd med *nærhetsprinsippet* og det vil kunne bidra positivt til en mer *effektiv oppgaveløsning* i og med at flere tiltak kan ses i sammenheng.
- Også en slik løsning vil kunne skape *naboregionproblemer* og uheldige *nettverkseffekter*. Det er likevel grunn til å tro at virkningene vil være mindre dramatiske med en nedklassifisering av de vegene som i dag er fylkesveger enn det ville vært med de øvrige riksvegene.
- Anbudsutsetting av drift og vedlikehold vil antakelig bli mer effektivt om oppgavene omfattet *større* geografiske områder enn dagens kommuner. Muligheten for å koble områder og forhandle ulike løsninger er da større enn det som er mulig innen begrensede geografiske områder. Dette taler mot en ytterligere desentralisering av vegholderansvaret.
- Ansvaret for kjøp av lokal kollektivtransport ligger i dag til fylkeskommunen. En desentralisering av en større del av ansvaret i vegpolitikken til kommunene

vil altså ikke legge til rette for at disse to områdene blir sett i sammenheng. Dette taler mot en slik endring.

- Gjennom forsøket med alternativ forvaltningsorganisering og belønningsordningen for kollektivtransporten er det etablert egne tilskuddsordninger for kollektivtransport i by som kan videreutvikles og videreføres. Også uten en endring av oppgavefordelingen mellom fylker og kommuner innen vegsektoren generelt, er det gode grunner for at tilskuddsordningene for kollektivtransport i byområder og arbeidsdelingen mellom fylkene og byområdene bør vurderes.
- Jo lavere nivå avgjørelsene tas på, desto større grunn er det å frykte negative *nettverkseffekter* og *naboregionproblemer*. Det er likevel ikke gitt at kommunene vil prioritere veger som har viktige tilførselsfunksjoner til det øvrige transportnett, lavere enn det fylkeskommunene gjør i dag. Naboregionproblemet er likevel potensielt større når ansvaret legges til mange små kommuner enn til fylkeskommunene.

### Todeling av vegnettet: Riksveger og regionale veger

- En slik endring vil bety en økt sentralisering av vegholderansvaret og vil være i strid med *nærhetsprinsippet*. Det er med den arbeidsdelingen som i dag gjelder mellom fylker og kommuner på andre områder, også tvilsomt om det vil gi mer *effektiv oppgaveløsning*. Unntaket er kjøp av drifts- og vedlikeholdsoppgaver på vegnettet.
- Hvis fylkeskommunene eller nye større regioner får flere oppgaver i vegpolitikken, vil flere oppgaver være plassert på samme nivå som ansvaret for kjøp av lokal kollektivtransport. Det er en fordel og vil fremme *prioriterings-effektivitet*. Likevel er det først og fremst i byområdene at denne gevinsten kan hentes ut. Det er heller ikke gitt at større regioner vil ivareta storbyenes særegne transportproblemer på en bedre måte enn det dagens fylkeskommuner gjør. Unntaket fra dette er Oslo-regionen, der det er åpenbare gevinster å hente om transportproblemene i storregionen kan vurderes i en helhet.

## Jernbanesektoren

### Infrastruktur

- I enda større grad enn for vegsektoren, har jernbaneinfrastrukturen eksterne *nettverkseffekter*. Det vil være svært vanskelig, om ikke umulig, å dele infrastrukturen etter om den har nasjonale, regionale eller lokale funksjoner. *Naboregionproblemer* vil kunne bli svært store. Det er heller ikke myndighets- eller bestillerkompetanse for jernbanestruktur på regionalt nivå. En desentralisering av ansvaret for jernbaneinfrastrukturen vil være i tråd med *nærhetsprinsippet*, men vil antakelig ikke føre til en mer *effektiv oppgaveløsning*. En avveining mellom disse hensynene tilsier at *laveste effektive nivå* for ansvaret for jernbaneinfrastrukturen er det nasjonale nivået.
- Infrastrukturplanlegging og -prioritering i de største byområdene, og særlig i *hovedstadsområdet*, er en særskilt utfordring, og jernbaneinfrastruktur bør

sees i sammenheng med utbygging av vegnettet. De særlige utfordringene i hovedstadsområdet kan ikke løses med en generell delegering av ansvaret for infrastrukturen til dagens fylker eller eventuelt større regioner. De bør heller løses ved alternative samarbeidsmekanismer for dette området. Hovedstadsområdets utfordringer kan ikke være styrende for hvordan oppgavene skal plasseres i resten av landet.

### Offentlig kjøp av persontransport

- *Nærhetsprinsippet* og økt *prioriteringseffektivitet* på regionalt nivå kan tilsi et mer desentralt ansvar for kjøp på de strekningene som hovedsakelig betjener regional trafikk. Det er også mulig at samfunnet totalt sett vil oppnå en høyere *allokeringseffektivitet* ved regionalisering av disse offentlige kjøpene. En regionalisering av prioriterings- og finansieringsansvaret for kjøp av tjenester på jernbanenettet kan imidlertid gi store negative *nettverkseffekter* og *nabo-regionproblemer* som igjen vil øke andre negative eksterne effekter.
- Faren for asymmetrisk informasjon er overhengende i et marked med få dominante aktører og vil kunne føre til store effektivitetstap for kjøper. Transaksjonskostnadene er tilsvarende store – også om tjenesten kjøpes fra ett nasjonalt statlig selskap. Dette taler mot å spre kompetansen og å regionalisere ansvaret for kjøp av jernbanetjenester.
- En eventuell regionalisering av kjøpsansvaret bør bety at tilskuddet til offentlig kjøp innlemmes i rammetilskuddet. Det kan gi *regional prioriteringseffektivitet*. I og med at kollektivreiser med buss er billigere, vil resultatet sannsynlig bli mindre offentlig kjøp av jernbanetjenester. Det vil på den ene siden gi mer *effektiv ressursallokering*. På den andre siden vil det vil svekke den regionale persontransporten på jernbanen, som igjen vil gi store *nettverks-virkninger* for den totale jernbanetransporten. Det vil være vanskelig å opprettholde store offentlige kjøp av lange personreiser på jernbanen, og samtidig styre mot en reduksjon i det lokale og regionale tilbudet.
- *Hovedstadsområdet* står i en særstilling når det gjelder persontransport. Det er også her det er markedsmessig grunnlag for at jernbanen kan ha en betydelig markedsandel. En regionalisering av ansvaret til de nåværende fylkene vil være svært lite hensiktsmessig. De fleste regionalalternativene som er blitt drøftet, vil ikke løse dette problemet. Løsninger som passer godt til ”hele Norge” eller ”resten av Norge” kan passe svært dårlig for hovedstadsområdet, og omvendt.
- Argumentene mot å regionalisere kjøp av transporttjenester, kan tale for å samordne *alt offentlig kjøp* av transporttjenester på sentralt hold – altså en ytterligere *sentralisering*. Sverige har en slik modell ved at Rikstrafiken er ansvarlig for alt statlig kjøp av transporttjenester. En slik modell forutsetter at flere av de statlige transportkjøpene innlemmes i kjøpsordningen. Modellen kan tilpasses ulike territoriale inndelinger, der den statlige myndigheten opptrer på vegne av eller sammen med regionale samferdselsmyndigheter. De fylkeskommunale (eller regionale) myndighetene kan få (avgjørende) innflytelse på utformingen av anbudskravene for den delen av transporttilbudet som er klart regionalt avgrenset. Vi anbefaler at man studerer erfaringene fra Sverige nærmere.

## Lufttransport

### Infrastruktur

- Ansvar for flysikkerheten bør være sentralisert. Kravene til *spesialistkompetanse* er store og kompetansemiljøet bør ikke spres på mange svært små organisasjoner.
- Avinors virksomhet er i dag selvfinansierende i henhold til myndighetenes krav. Det innebærer at det er optimalt å la store flyplasser "kryssfinansiere" de små. En regionalisering av ansvaret for flyplassene forutsetter at finansierings-systemet endres. Dersom det finansielle ansvaret ble overført til regioner vil en kunne få en mer reell vurdering av behovet for nærhet til flyplass og *prioriteringseffektiviteten* vil øke.
- De flytekniske oppgavene som tårn, rullebaner og innflygningssystemer bør ivaretas av staten. Terminaler og den rene kommersielle driften av flyplassene, det vil si parkering, utleie av areal og salg av avgiftsfrie varer, kan eventuelt overføres til det regionale nivået. Dette vil redusere inntektsgrunnlaget for dagens Avionor A/S med en tredel, som da må finansieres på andre måter. Samtidig vil regionene kunne komme ulikt ut avhengig av om flyplassene forventes å gi overskudd eller ikke.

### Offentlig kjøp av transporttjenester

- Å legge ansvaret for prioriteringen mellom flytilbud og andre transporttilbud til samme nivå (fylkeskommunalt eller regionalt nivå) kan øke *prioriteringseffektiviteten* og redusere det lokale presset mot en (for) høy kvalitet i flytilbudet. Men som i jernbanesektoren tilsier behovet for bestillerkompetanse, høye transaksjonskostnader og asymmetrisk informasjon et fortsatt nasjonalt kjøp av flyruter.

## Samordnet areal- og transportplanlegging og kollektivtransport

- Gjennom plan- og bygningsloven og de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging, har kommunene sterke planleggings- og styringsinstrumenter for transportutviklingen. Kommunene rår også over virkemidler som parkeringspolitikk og mulighet for innføring av vegprising. Den transport- og arealpolitikken som føres i byområdene, er derfor et langt stykke på veg resultat av lokale og regionale prioriteringer.
- At staten har finansieringsansvaret for riksvegene gjør tiltak i vegsektoren mer forlokkende for lokale og regionale myndigheter enn tiltak de må finansiere selv, for eksempel drift av kollektivtransport. Det er derfor grunn til å vurdere en utvidelse av ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler til for eksempel også å dekke drift av kollektivsystemer.
- Miljø- og trafikkproblemene i storbyene er påtrengende og må løses. Man bør derfor uansett modell for ansvars plasseringen ellers, vurdere å innføre nye og å forsterke de eksisterende virkemidlene som kan bidra til en mer bærekraftig utvikling i storbyområdene. Dette kan skje ved en videreutvikling av belønningsordningen, alternative forvaltningsorganisering for byområdene,

alternativ bruk av riksveginvesteringer og utvikling av ulike former for forpliktende avtaler mellom staten og bykommunene. Noen av disse virkemidlene vil bety mer delegert ansvar, for eksempel utviding av ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler, mens andre vil bety en sterkere sentral styring av det lokale handlingsrommet, for eksempel belønningsordninger og konkretisering av rikspolitiske retningslinjer eller å gi hjemmel for nasjonal eller regional regulering av parkeringspolitikken.

## Hvilke oppgaver bør uansett ligge på nasjonalt nivå?

Ut fra sektorgjennomgangen og de ulike prinsippene og hensynene som oppgaveplasseringen bør vurderes ut fra, har vi kommet fram til at noen oppgaver uansett forvaltningsmodell bør ligge på nasjonalt nivå:

- Finansiering og prioritering av investeringer på stamvegnettet,
- Finansiering og prioritering av infrastruktur på jernbanen,
- Offentlig kjøp av persontransport på jernbanen,
- Offentlig kjøp av lufttransport,
- Flysikkerhet og flytekniske oppgaver,
- Tilsynsoppgaver.

Vi anbefaler altså ikke desentralisering av noen av oppgavene på jernbanen. Det er i første rekke hensynet til *negative nettverkseffekter* og *naboregionproblemer* som tilsier at ansvaret for jernbaneinfrastrukturen bør være nasjonalt. Det samme gjelder stamvegnettet. Kjøp av persontransport på jernbanen og i luftfarten krever *kompetanse* og *forhandlingsmakt*. Dette gjelder også om man ikke lenger ønsker å legge ut alle jernbanestrekninger på anbud, men skal forhandle med ett selskap i monopolposisjon og som samtidig skal drives etter forretningsmessige prinsipper. Dette tilsier heller at man samler *alt offentlig kjøp* av transporttjenester på sentralt hold – altså en ytterligere *sentralisering* sammenlignet med i dag. Tilsynsoppgaver skal være *regelstyrt* og skal ikke løses på ulike måter, avhengig av geografisk område. Disse oppgavene bør ligge på nasjonalt nivå.

## Hvilke oppgaver kan desentraliseres

Selv om noen oppgaver kan delegeres til lavere forvaltningsnivå, konkluderer vi med at transportsektoren ikke er spesielt godt egnet for slik desentralisering. Desentralisering av en større del av vegnettet til det regionale nivået (eller fylkene) ikke vil oppfylle de kriteriene vi har lagt til grunn for en vurdering av ansvarsplasseringen. Om man ønsker en todeling av vegnettet og økt desentralt ansvar, er det heller primærkommunene som peker seg ut som et egnet forvaltningsnivå.

Avinor A/S sitt ansvar *kan* (med unntak av flysikkerhet) splittes opp slik at de flytekniske sidene beholdes på statens hånd, mens ansvaret for venterom, terminaler og den kommersielle driften overføres til lavere forvaltningsnivå. Dette *forutsetter* en annen finansieringsform enn dagens kryssubsidiering.



### **Vil en annen forvaltningsinndeling endre konklusjonene?**

I hovedsak vil konklusjonene fra sektorgjennomgangen være gyldige uansett hvilken inndeling man velger for kommuner og fylker eller regioner. Likevel er det gode argumenter for større kommuner sett fra samferdselssektorens side. Dette gjelder selvsagt enda mer om kommunene skulle få ansvaret for dagens fylkesveger. Det gjelder generelt at naboregionproblemene vil avta jo større regioner som etableres. Med den arbeidsdelingen som i dag eksisterer mellom forvaltningsnivåene, for eksempel for arealplanlegging, gjenstår det likevel at man ikke oppnår særlige transportpolitiske effekter av større regioner med mer ansvar. De største utfordringene i samferdselssektoren er knyttet til byområdene og til Osloområdet spesielt. Byområdenes utfordringer vil ikke kunne løses gjennom en generell forvaltningsreform.