

MOTTATT

19 AUG 2009

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: VS	S.BEH.: TRS
19 AUG. 2009	
S.NR.: 09/1626-59	AVSKREVET:
ARKIVKODE: 411.1	



LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING

Samferdselsdepartementet
Postboks 8100 Dep.,
0030 OSLO

Oslo, den 14. august 2009

NOU 2009:3 På sikker veg – Høring

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) takker for anledning til å avgi uttalelse til utredningen "NOU 2009:3 På sikker veg – Høring". Det er vår ufravelige oppfatning at effektive tiltak må treffes for å redusere antallet drepte og skadede i trafikken. I det lys er det fortjenestfullt at et utvalg er blitt nedsatt for å se om et tilsyn for infrastrukturens sikkerhet kan være et egnet tiltak. Imidlertid er ikke innstillingen, slik vi ser det, overbevisende som grunnlag for å anse et slikt tiltak som tilstrekkelig egnet for formålet. Det faktum at utvalget har delt seg i en flertall- og en mindretallsfraksjon (for og imot et nytt tilsynsorgan) medvirker sterkt til å la tanken om et nytt tilsyn fare. LTL merker seg i den forbindelse at mindretallet anbefaler at " ... ressursene som vil gå med til eit nytt statlig tilsynsorgan med usikker verknad på tryggleiken heller blir nytta til tiltak med dokumenterte gode effektar."

Prinsipielt

Rent prinsipielt er det ikke tvilsomt at funksjonen som utfører og som tilsyn med utføreren bør være atskilt. Å la "hesten passe havresekken" er ingen god rettesnor. Imidlertid innebærer ikke prinsippet i seg selv god nok grunn til å opprette egne tilsyn for alle oppgaver der det offentlige har en rolle som utfører. En slik kontrollordning er mer åpenbar der det er snakk om private utførere, der fortjenestemotivet kan bli mer dominerende enn forutsatt og gå på bekostning av de rammer samfunnet har satt. I den forbindelse kan det tenkes at det offentlige med utbytte kan etablere et eget tilsyn (eks. Kredittilsynet).

Det var raset i Hanekleivtunnelen på E18 som utløste det politiske behovet for et utvalg til å vurdere et eget tilsyn for vei-infrastruktur. Tilsvarende gav Åsta-ulykken på jernbanen støtet til etablering av Statens jernbanetilsyn. Vi står på mange måter overfor et fenomen på den politiske arena, der en ansvarlig politiker som ønsker å vise handlekraft, gjerne varsler en utredning.

Kompetanse

Når det gjelder vei-infrastruktur, er det ingen grunn å mene at Statens vegvesen, i egenskap av byggherre, initierer eller lar gjennomføre veiutbygginger der man er på det rene med at prosjektet vil bidra til økning i tallet på ulykker. Gjennom kontrakter med konsulentfirmaer og entreprenører kan vegvesenet dessuten kontrollere at løsningene som bys fram av disse, holder trafiksikkerhetsmessig mål. Et tilsyn for



vei-infrastrukturen må tiltrekke seg samme kompetanse som de nevnte virksomhetene. En slik organisering er det vanskelig å oppdage merverdien ved.

I utvalgets utredning er personellbehovet i et eventuelt nytt tilsyn anslått til mellom 50 og 100 personer. I Statens jernbanetilsyn er det p.t. om lag 40 ansatte. Dette innebærer økt kamp om allerede knappe ressurser, i tillegg til at tilsyn gjerne ønsker seg regelverk som de kan håndheve (eks. jernbanesektoren). Dette åpner lett for kompetansestrid og for mer byråkrati – uten at det er åpenbart at trafikksituasjonen blir så mye bedre. Derimot kan vi risikere en mindre smidig trafikkavvikling, som i sin tur kan motvirke norsk næringslivs behov for effektivitet med sikte på økt verdiskaping og bedre konkurransekraft. Et aktuelt eksempel er praktisering av regelen om vognkort i traller, der bokstavtroskaper i betydelig grad overgår formålet med bestemmelsen.

Mange tilsyn

På veiområdet fins også trafikanter og kjøretøy. Biltilsynet tar seg av kjøretøyene, mens det er en politioppgave å ta seg av håndhevelsen av reglene for fremferd i trafikken. Også Statens vegvesen har kontrolloppgaver overfor trafikantene, bl.a. kjøre- og hviletidsbestemmelsene. I tillegg kommer Trygg Trafikk, som må anses for å være et myndighetsredskap for å promotere best mulig trafikkatferd. Enda et tilsyn inviterer til kompetansestrid/-uklarhet i spørsmål om det er trafikantene, kjøretøyene eller vegenes beskaffenhet som det må gjøres noe med for å bedre trafikksikkerheten.

Forvaltningsreformen

Flertallet i utvalget ser forvaltningsreformen som et viktig argument for et vegtilsyn for infrastruktur. Det har sammenheng med at fylkeskommunene skal overta ansvaret for en rekke riksveger. Utvalgsflertallet mener at et tilsyn vil øke synliggjøring av behovet for trafikksikkerhet i planlegging og drift. Det er neppe mer synliggjør til en dyr penge (drift av et tilsyn) som skal til, men nok penger til å sikre jevn og god nok kvalitet på det gjennomgående veinettet når de mange fylkeskommunene skal overta ansvar. Bruk av sanksjoner fra tilsynets side overfor fylkeskommuner som benytter sin selvråderett og prioriterer på en måte som tilsynet ikke liker, blir antakeligvis som løse slag i luften.

Penger og politisk vilje

LTL vil ellers peke på:

... ved tilstrekkelige bevilgninger er det mulig å bygge trafikksikrere veger (for eksempel E6 nordover fra Oslo og ny E18 nedover mot Vestfold). Gjennom årelange forsømmelser fra skiftende regjeringer er denne muligheten ikke utnyttet godt nok.

... standarden på vegnettet varierer, ikke minst innenfor samme rute. Sammenhengende utbygginger ville kunne bøte på det. Varierende standard avstedkommer gjerne uforsvarlige forbikjøringar og kjøring som ikke mestres når veiens standard plutselig blir mindre god. Respekten for den fylkeskommunale selvråderett vil kunne øke andelen varierende standarder på vegnettet.

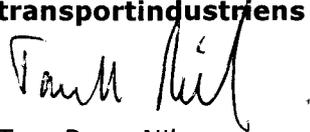
... Norge har en gjennomsnittlig alder på kjøretøyene som er svært høy i europeisk sammenheng. En av årsakene er at det er økonomisk krevende å bytte til ny bil. Alderstegen kjøretøypark bidrar ikke til økt trafikksikkerhet.

... når Statens vegvesen kunngjør konkurranser med sikte på å gjøre kontrakt om utbygging eller vedlikehold av vegstrekninger, legges stor vekt på pris. Det er ingenting i veien for å legge økt vekt på kvalitative hensyn, som for eksempel trafiksikkerhet. Rett nok kan regningen da bli høyere, men effekten av slike tiltak større enn etablering av et tilsyn.

Etter vårt syn står vi overfor behovet for politisk vilje for å fremme gode tiltak til beste for økt trafiksikkerhet. Etablering av et veitilsyn, enten på egne ben eller som ledd i et samlet tilsyn for kjøretøy, trafikanter og infrastruktur, er ikke et slikt. LTL kan ikke se at utvalgsflertallet har ført argumentasjon som godtgjør et slikt forslag, og finner derfor å gå imot forslaget om et egen tilsyn for vei-infrastruktur.

Med hilsen

**Logistikk- og
transportindustriens landsforening**



Tom Rune Nilsen
adm.dir.