

Samferdselsdepartementet  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Deres ref:

Vår ref: TG

Oslo, 14. august 2009

## **NOU 2009:3 På sikker veg - Høringsuttalelse fra NLF vedrørende vegtilsyn**

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 24.04.09 vedrørende NOU 2009:3 På sikker veg.

NLF har tidligere på mer prinsippielt grunnlag ment at det bør opprettes et uavhengig (helt frikoblet fra Statens vegvesen, fylker og kommuner), statlig vegtilsyn for veginfrastrukturen underlagt Samferdselsdepartementet som skal føre tilsyn med det arbeidet infrastruktureierne gjør på det offentlige vegnettet både hva gjelder planlegging, prosjektering, ombygging, nybygging, drift og vedlikehold. For NLF handler dette både om fremkommelighet og trafikksikkerhet. Dette hovedsynspunktet står ved lag – vi trenger en "vaktbikkje", men vi vil i dette brevet kort kommentere nærmere noen av de momentene som kommer frem i den offentlige utredningen og som tas opp i høringsbrevet.

### **Risikobasert systemtilsyn**

NLF er enig i at tilsynsarbeidet knyttet til infrastrukturen må være et risikobasert systemtilsyn, men vi mener at det også er behov for fysiske inspeksjoner av det arbeidet som gjøres med og på det offentlige vegnettet, dvs at tilsynet må ut i terrenget. All rapportering må skje til vegeier, som må følge opp i forhold til entreprenører/leverandører.

### **Oppgave- og ansvarsdeling**

Vegtilsynet må være kompetent og effektivt og føre til en klarere rolle- og ansvarsdeling i vegsektoren. NLF er skeptisk til alt som kan innebære rolleblandinger, selv om organiseringen av Statens vegvesen har blitt bedre på dette området. Det må skilles enda klarere mellom forvaltningsoppgaver og tilsynsoppgaver. Det er også forskjell på kontroll- og tilsynsoppgaver.

NLF mener at et eventuelt vegtilsyn må føre tilsyn med det arbeidet Statens vegvesen, fylker og kommuner gjør hva gjelder planlegging, prosjektering, ombygging, nybygging, drift og vedlikehold av veger. Det må etter vår oppfatning innbefatte fysiske inspeksjoner i tillegg til systemrevisjoner. Vi ser ikke for oss at vegtilsynet skal utarbeide forskrifter og vegnormaler, godkjenne anlegg eller behandle søknader om avkjørsler. Vegtilsynet bør derimot avgjøre søknader om fravik fra vegnormaler etter innstilling fra Statens vegvesen. Det må vurderes nærmere hvem som skal fastsette forskrifter, godkjenne håndbøker og retningslinjer mv.

NLF foreslår at det settes ned et brukerutvalg som kan være rådgivende for et eventuelt vegtilsyn.

## Sanksjoner

Det må være en forutsetning for en eventuell opprettelse at et vegtilsyn har virkningsfulle sanksjonsmuligheter. Selv om vi er de siste til å ønske at veger stenges, så kan dette være en sanksjonsmulighet i ytterste konsekvens. Pålegg om for eksempel rassikring, asfaltering og drenering kan være et eksempel på en annen sanksjonsmulighet.

## Ressursbruk

NLF har ingen klar oppfatning av hvor stor bemanning et nytt vegtilsyn bør ha, da det vil avhenge av oppgavene. NLF foreslår uansett at man går litt sakte frem med tanke på ansettelser og oppbygging av en ny organisasjon ut over grunnbemanningen, dvs at dette vurderes fortløpende etter hvert som organisasjonen utvikler seg. Et eventuelt vegtilsyn bør ha et lite ytre apparat, som har nærkontakt med vegnettet i Norge.

## Samspill mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur

NLF mener at det viktigste er å gi et eventuelt vegtilsyn ansvar for tilsyn med arbeidet som foregår i tilknytning til veginfrastrukturen da det er her faren for rolleblandinger er størst og hvor det er mange synlige mangler ved standarden i dag. Det ligger bak våre uttalelser at vi tror et vegtilsyn vil virke skjerpene på vegeierne og at vegstandarden blir bedre bare av den grunn.

NLF mener at et vegtilsyn ikke bør drive med kontroll av trafikanter og kjøretøyer, men kan føre tilsyn med kontrollarbeidet til Statens vegvesen. Vi har fra tidligere flere eksempler på at Statens vegvesens kontroller av lastebilnæringen gjennomføres ulikt fra kontrollstasjon til kontrollstasjon, dvs at det er manglende likebehandling. En uavhengig tilsynsmyndighet kunne da eventuelt ha undersøkt og påpekt avvik i Statens vegvesens kontrollvirksomhet.

## Konklusjon

Dersom man ender opp med å samle tilsynsoppgavene, mener vi at tilsynet med trafikanter og kjøretøy må bli et risikobasert systemtilsyn der Statens vegvesen og politiet fortsatt står for selve den fysiske kontrollvirksomheten. Innen veginfrastrukturen er det som nevnt ovenfor behov for mer enn et systemtilsyn, som i hovedsak dreier seg om kontrollere at vegeierne har relevante styrings- og kontrollsystemer, at de følges, at de lærer av egne feil, samt påpeke eventuelle avvik med tilhørende sanksjoner. Særlig innen drift og vedlikehold av vegnettet opplever vi så store mangler at noe må gjøres utover å sjekke om vegeierne har papirene i orden.

Oppsummert foreslår NLF at det opprettes et uavhengig vegtilsyn med følgende mandat:

1. Infrastruktur: Systembasert tilsyn og fysiske inspeksjoner
2. Trafikanter: Systembasert tilsyn med kontrollarbeidet til Statens vegvesen
3. Kjøretøyer: Systembasert tilsyn med kontrollarbeidet til Statens vegvesen

Med hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**



Olav Slaatsveen  
Adm. direktør



Terje Grytbakk  
Fagsjef veg og samferdsel