



Skien 26. september 2017

Justis- og beredskapsdepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 Oslo

**TELEMARK FYLKES TRAFIKKSIKERHETSUTVALGS HØRINGSSVAR TIL NOU
2017:11**

(Bedre bistand. Bedre beredskap. Fremtidig organisering av politiets særorganer)

INNLEDNING

Telemark fylkes trafikk sikkerhetsutvalg (Telemark FTU) har ansvaret for å samordne og anbefale tiltak for å fremme trafikk sikkerheten i fylket. Utvalget skal være pådriver i trafikk sikkerhetsarbeidet, og ha ett spesielt fokus på det gode samarbeidet mellom de ulike aktørene i trafikk sikkerhetsarbeidet. Telemark FTU består av tre valgte fylkespolitikere og ti rådgivende medlemmer.

Telemark FTU har med interesse lest «Frøstrups utvalgets» utredning om fremtidig organisering av politiets særorganer. Vårt høringssvar omhandler naturlig nok vår bekymring knyttet til en eventuell nedleggelse av Utrykningspolitiet (UP), og en eventuell overføring av kontroller - og andre trafikk sikkerhetsoppgaver til politidistriktene.

SAMMENDRAG OG OPPSUMMERING

Telemark FTU er av den oppfatning at UP representerer en del av politiet som har svært høy tillit og troverdighet i befolkningen. Vi mener videre at UPs tilstedeværelse på vegnettet har en svært preventiv effekt på trafikantenes atferd, og øker den enkelte trafikants subjektive oppdagelsesrisiko.

Telemark FTU reagerer på tidspunktet Regjeringen har valgt for å utrede særorganordningen av flere årsaker. For det første finner vi det merkelig at Regjeringen ikke overlater til POD å vurdere organiseringen av politiet. For det andre finner vi det merkelig at utredningen kommer på ett tidspunkt hvor ingen politiske partier har noe programfestet ønske om å utrede særorganordningen i politiet, eller noe ønske om å legge ned UP.

Telemark FTU er sterkt bekymret for eventuelle konsekvenser dersom UP legges ned. Dette er forsøkt synliggjort gjennom denne høringsuttalelsen. Norge trenger ett sterkt UP, som en spydspiss i politiets trafikk sikkerhetsarbeid, og som ett operativt bistandsorgan for politidistriktene ved alvorlige, ekstraordinære hendelser, slik som i dag. Vi mener følgelig at UP bør bestå.

**FRØSTRUP UTVALGETS HOVEDANBEFALINGER HVA ANGÅR
TRAFIKKSIKERHETSARBEIDET.**

Frøstrup utvalget har i sin anbefaling vektlagt at alle oppgaver som kan løses lokalt, bør løses lokalt, og at trafikk oppgavene følgelig bør overføres fra UP til politidistriktene. På den måten mener Frøstrup utvalget at man oppnår en mer fleksibel og effektiv bruk av politikraft til alle former for kriminalitets- bekjempelse. Videre pekes det på at en Politidirektoratet (POD), gjennom styringssignaler og styrings muligheter, kan føre kontroll med at politidistriktene faktisk prioriterer trafikk tjenesten.

Telemark FTU er i motsetning til Frøstrup utvalget redd for at så ikke vil skje. Selv om politimesterne og politidistriktene har de beste intensjoner om å videreføre- og prioritere trafikk sikkerhetsarbeidet, tror vi trafikk sikkerhetsarbeidet i distriktene i løpet av svært kort tid vil bli nedprioritert.

Politidistriktene har klare sentrale føringer, fra både Riksadvokat og fagdirektorat, på hvilke oppgaver som skal prioriteres. For å imøtekomme disse føringene med begrensede ressurser, tror Telemark FTU at politidistriktene i praksis ikke vil makte å videreføre UPs oppgaver på samme måte som i dag.

Historien viser at trafikkjeneste blir salderingsposten, når det må gjøres strenge valg mellom de ulike politiopp gavene som skal gis fortrinn og prioriteres høyest.

SÆRORGANET UTRYKNINGSPOLITIET

Utrykningspolitiet har eksistert som en nasjonal bistandsenhet siden 1937, og har vært en spydspiss i politiets trafikksikkerhetsarbeid siden 1960. Historien viser at det i årenes løp har vært gjentatte diskusjoner og utredninger om hvorvidt UP har sin berettigelse eller ikke. Den siste store høringen i så henseende skjedde i 2002, etter «Reform 2000». Da ble det politisk besluttet at UP skulle bestå som særorgan. Mange av de argumentene som ble brukt for å opprettholde UP i 2002, er fortsatt like aktuelle.

Utrykningspolitiet har siden den gang utviklet seg enormt i positiv retning. UP kaller i dag sin tjeneste for «Polititjeneste på veg». De tjenestemenn som beordres til tjenesten i UP er svært interesserte i- og motiverte for denne typen politiarbeid. Tjenestemennene blir ved oppstart i UP skolert og tilført ytterligere faglig kompetanse.

UP har utviklet seg til å bli ett nasjonalt faglig kompetansesenter, som blant annet forestår utprøving av trafikkteknisk utstyr, og foretar nødvendig opplæring av både instruktører og brukere av slikt utstyr. UP er videre en viktig nasjonal og internasjonal samarbeidspartner når det gjelder utvikling og forskning på trafikksikkerhet, og benyttes som veileder for påtalemyndigheten i politidistriktene innenfor vegtrafikkrett.

Nylig ble UP tilført ansvaret for det nasjonale ATK senteret, og har selv uttalt at de har kapasitet til å overta alle ATK saker fra politidistriktene. Dette vil i så fall frigjøre ressurser i politidistriktene. Telemark FTU synes for øvrig det er merkelig at ATK senteret ble overført til Utrykningspolitiet omtrent samtidig som Frøstrup utvalget ble pålagt å vurdere om UP i det hele tatt skal bestå.

UP patruljene fremstår som selvstendige, mobile og operative enheter, som er synlig tilstede på vegen mesteparten av tjenestetiden. UP patruljene er «online», med tilgang til informasjon, som gjør dem i stand til å operere der behovet for kontroll er størst (ulykkesbelastede strekninger). Teknologien i patruljebilene – automatisk nummeregjenkjenning (ANPR) - gjør dem samtidig i stand til å plukke ut, og fokusere på de kjøretøy og trafikantgrupper som er viktigst å kontrollere/få bort fra vegen.

UP patruljene er tilgjengelige som bistandsressurs for politidistriktet hele den tiden de er på tjeneste, og kan raskt bistå om behov for ekstraordinær bistand oppstår i eget politidistrikt.

Tilsvarende kan UP i løpet av svært kort tid mobilisere og forflytte store bistandsressurser/operativt personell til andre distrikt. Med dagens ordning kan de øvrige politidistrikt driftes ordinært, og utføre sine mange gjøremål uforstyrret, selv om det pågår en stor, ekstraordinær hendelse i ett politidistrikt.

Telemark FTU kjenner til at det er flere gode eksempler på at UPs innsats har vært uvurderlig for politidistriktene, blant annet i forbindelse med den tragiske hendelsen på Utøya.

Vår oppfatning er at man trenger både lokalt politi og UP ute på vegene. Det er UP som avdekker desidert flest fartsovertredelser og andre grove trafikklovbrudd. Vi vet også at UP patruljene gjennom sin tilstedeværelse på vegen avdekker mye annen kriminalitet enn trafikk, og mener det er ett ytterligere argument for å opprettholde UP. Vi vet også at politidistriktets patruljer avdekker ett stort antall ruspåvirkede førere. Informasjonen over er bekreftet av FTU sine rådgivende medlemmer fra politiet, henholdsvis politidistriktets trafikk koordinator og UPs distriktsleder Telemark FTU

SAMFUNNSØKONOMISKE KONSEKVENSER

I samfunnsdebatten pekes det til stadighet på hvor mange polititjenestemenn som skal til for å ha en enkelt patrulje operativ 24/7. Legger man denne informasjonen til grunn, kan Telemark FTU ikke se hvilken personellmessig økning av betydning hvert politidistrikt vil få, eller hvilken nytte disse mannskapene vil utgjøre, om UPs nåværende stillingshjemler blir overført

til politidistriktene.

Vi tror forøvrig at UP må være ledende i politiet, med hensyn til hvor lite av deres ressurser som brukes til ledelse og administrasjon.

Trafikksikkerhet er noe de aller fleste er opptatt av og som angår oss alle. Det nasjonale trafikksikkerhets- samarbeidet bygger på nullvisjonen. En visjon om null drepte og null alvorlig/varig skadde i trafikkulykker. Det er hevet over tvil at Norge i stor grad har lyktes med dette arbeidet.

Til tross for stadig flere registrerte kjøretøy, og stadig flere utkjørte kilometer på norske veger, viser tendensen en meget positiv utvikling.

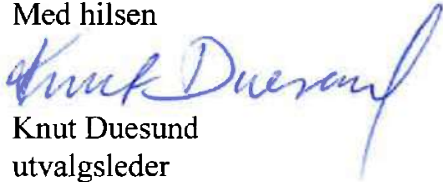
I ett samfunnsøkonomisk perspektiv må opprettholdelse av Utrykningspolitiet være riktig. Det er enkelt å regne seg fram til at statens inntekter knyttet til bøter fra ulik trafikkriminalitet, langt overstiger hva det faktisk koster å opprettholde UP. Transportøkonomisk Institutt (TØI), har beregnet at en dødsulykke i trafikken koster samfunnet ca. 38 millioner kroner, og at én enkelt person i kategorien «alvorlig skadd» koster samfunnet mer enn 28 millioner kroner. Man kan følgelig tenke seg hvor mye penger, og i tillegg hvor mye lidelse og savn som spares for hver trafikkulykke UP gjennom sin tjeneste klarer å forebygge.

Det er mange aktører og mange ulike tiltak som til sammen har gitt de gode resultatene i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Arbeidet er likevel ikke slutført, og innsatsen må holdes på minst samme nivå i årene fremover, for at Norge skal beholde sin posisjon som ett av de tryggeste land i verden å ferdes i trafikken.

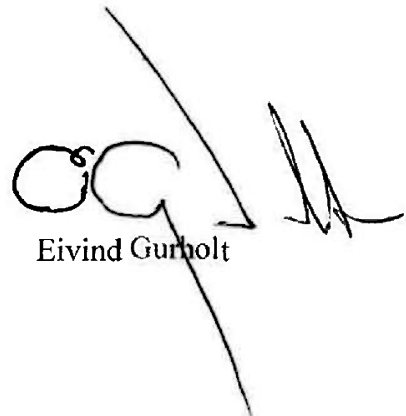
UP har definitivt vært sterkt medvirkende til den gode utviklingen, og Telemark FTU mener at det er svært viktig at UP får bestå som en garantist for politiets gode innsats i trafikksikkerhetsarbeidet.

Fylkets trafikksikkerhetsutval, Telemark (FTU)

Med hilsen



Knut Duesund
utvalgsleder



Eivind Gurholt