



Til: Samferdselsdepartementet  
Ref: Ingun Hagesveen

Fra: Norsk Motorcykkel Union (NMCU)  
Ref: Morten Hansen

Dato: 20. april 2016

**Vedr: Høring - Forslag til endring i lov 21. juni 1963 nr. 23 om veier – nytt kapittel om statlig tilsyn med riksvegsinfrastrukturen for offentlig veg**

Takk for mottatt høring.

Både NMCU og de fleste av de andre trafikantorganisasjonene var skeptiske til at den rød/grønne regjeringen ikke opprettet Vegtilsynet som et uavhengig tilsyn i 2009. Vi fryktet en «bukken og havresekken» situasjon, der Vegtilsynet kanskje ikke ville gå Statens vegvesen nøye nok etter i sømmene.

Nå har imidlertid praksis vist at Vegtilsynets virksomhet har vært atskillig mer «uavhengig» enn vi kanskje kunne ha fryktet. I flere tilsynsrapporter har Vegtilsynet påpekt avvik i sikkerhetssystemene til Statens vegvesen på viktige områder som planlegging, bygging, drift og vedlikehold, og kommet med presise anbefalinger om endringer.

Likevel hilser NMCU forslaget om et uavhengig Vegtilsyn, som et eget forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet, velkommen. Ikke minst fordi det legges opp til at Vegtilsynet også skal føre tilsyn med virksomheten til utbyggingselskapet Nye Veier AS, noe som virker både faglig fornuftig og effektivt. NMCU kan ikke se at dette vil føre til store endringer i innretningen på Vegtilsynets arbeid, men at det antagelig vil kreve økte ressurser om man skal føre tilsyn med to pliktsubjekt i stedet for ett.

Oppdraget er at Vegtilsynet skal føre et risikobasert systemtilsyn. I den forbindelse vil NMCU bare anføre at det er viktig å se for seg at et slikt regelmessig tilsyn, med konstruktive anbefalinger om endringer ved avvik, etter hvert vil føre til utvikling av en solid (trafikk)sikkerhetskultur i alle deler av Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Allerede i høringsrunden som ledet fram til opprettelsen av Vegtilsynet i 2009 tok NMCU til orde for at tilsynet måtte få reelle sanksjonsmuligheter dersom avvik ikke ble lukket innen rimelig tid. Vi holder fast ved dette synet, og støtter derfor departementets forslag om å gi Vegtilsynet myndighet til å vedta pålegg og tvangsmulkt dersom det skulle være nødvendig. Vi forstår imidlertid ikke hvorfor Vegtilsynet ikke likevel skal kunne videreføre dagens vellykkede praksis med først å komme med anbefalinger om endringer?

Det heter at Vegtilsynet skal prioritere sin innsats der risikoen for ulykker er størst. Det er et faktum at forvaltningsreformen (2010), som overførte 17 000 km riksveg til fylkeskommunene, har ført til at det i dag er langt flere trafikkulykker på fylkesvegnettet enn på riks- og europavegnettet. For NMCU blir det derfor litt underlig at Vegtilsynets virksomhet avgrenses til ikke å omfatte fylkesvegnettet.

I 2009 sa de fleste trafikantorganisasjonene i sitt hørings svar at de primært ønsket et tilsyn som samordnet tilsynsfunksjonene på infrastruktur-, trafikant- og kjøretøyområdet fordi dette ville gi en større trafikksikkerhetseffekt enn et rent infrastrukturtilsyn. Når et tilsyn skal vurdere om pliktsubjektene har gjort gode nok risikovurderinger, bør dette også bli gjort i forhold til de trafikantene som skal bruke infrastrukturen. I en slik tilsynsvurdering kan det like godt hende at tilsynet ser behov for oppgradering av en trafikantgruppes kompetanse eller kvaliteten på kjøretøyene de benytter, som en påpekning av mangler i det fysiske veimiljøet. NMCU vil derfor benytte høringen til igjen å be departementet vurdere om dette kanskje er en svært god anledning til å utvide Vegtilsynet til å bli et *Vegtrafikktilsyn*.

Selv om det antagelig ligger på et underliggende detaljnivå vil NMCU likevel benytte anledningen til å peke på viktigheten av at det også føres tilsyn med kvaliteten på byggherres kontrakter med leverandører, og leverandørenes oppfølging av de forpliktelsene som ligger i disse kontraktene.

Vennlig hilsen  
Norsk Motorcykel Union



Morten Hansen