



Samferdselsdepartementet PB 8010 Dep 0030 OSLO	Dato 10.08.2009	Arkiv
	Vår ref. HH/-/09	Deres ref.

## Svar på høring om NOU 2009:3 På sikker veg

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund har mottatt høringsbrev av 24.04.09 vedrørende NOU 2009:3 fra Samferdselsdepartementet og har behandlet høringssaken.

Med bakgrunn i at ATL var en av de initierende organisasjonene for ordningen, er vi godt tilfreds med at det foreligger et flertall i utvalget for opprettelse av et uavhengig tilsyn med vegtrafikken. ATL støtter på generelt grunnlag flertallet i utvalget sitt forslag.

De fleste av våre veier har dårlig standard, noe som øker risikoen for ulykker. Våre myndigheter har vedtatt en nullvisjon for trafikksikkerhetsarbeidet. Det innebærer at ingen skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken. I 2008 ble 253 drept og over 12 000 skadet i trafikken. Dette er uakseptabelt. Vi mener dette også er et ansvar for offentlige myndigheter.

Dårlige veier gir også dårligere miljø fordi det øker utslippene fra bilene. Miljømessig er det viktig å holde en jevn hastighet, noe som er vanskelig på norske veier.

Det legges ofte stor vekt på trafikantens betydning for ulykkene i vegtrafikken og i mindre grad hvilken påvirkning de omkringliggende faktorer som vei- og føreforhold har på ulykkesstatistikken. ATL mener at veistandard, veimerking, midtdelere og øvrig infrastruktur har stor betydning for trafikantenes valg av trafikal handling, og således er klare insentiver til at det gjøres ulykkesfremmende vurderinger og valg av trafikantene. Gode veier reduserer ulykkesrisikoen og er mer "tilgivende", og er således viktig for dem som ferdes på veien.

Det er med bakgrunn i dette et behov for at det etableres bindende minstestandarder.

Bindende minstestandarder vil være en nødvendighet for at et godt tilsynsarbeid skal kunne utføres og reaksjoner iverksettes.

Som del av endringene ved innføring av forvaltningsreformen fra 2010 vil fylkeskommunen motta rammetilskudd fra staten, hvor fylkeskommunen selv må prioritere ressursbruken mellom en rekke samfunnsområder. Et uavhengig vegtilsyn vil etter vårt syn kunne følge opp trafikantenes behov for sikkerhet også på den delen av vegnettet som overtas av fylkeskommunen fra 2010.

## Vurdering av om et tilsyn må være et risikobasert systemtilsyn

ATL finner det som en nødvendig oppgave for et tilsyn å drive risikobasert systemtilsyn, slik at aktiviteten i hovedsak rettes mot områder og strekninger med høy ulykkesrisiko. Slikt tilsyn må gjennomføres på bakgrunn av klare minstestandarder, slik at trafikantenes ulykkesrisiko reduseres og er forutsigbar på tilsvarende veier. Mindestandarder gir tilsynet også en tydeligere grense for reaksjoner overfor veieier.

### **Vurderinger til oppgave- og ansvars grensene mellom et tilsyn og de andre aktørene**

Tilsynet må etableres som et uavhengig organ. En tilknytning til eksisterende tilsynsmiljøer som for eksempel Statens havarikommisjon for transport bør etableres for faglig utveksling. Uavhengigheten er vesentlig for gjennomføring av de tiltenkte oppgavene til tilsynet.

Det er vesentlig at tilsynes gis oppgaver knyttet til informasjon, planlegging, godkjenning, drift og vedlikehold av infrastrukturen.

Øvrige vegmyndigheter bør fortsatt utarbeide og vedta forskrifter og bindende normaler knyttet til trafiksikkerhet og veistandard.

### **Vurderinger knyttet til hvem som er tilsynsobjekt og pliktsubjekt**

ATL deler utvalgets syn på vurderingen av innholdet i begrepene tilsynsobjekt og pliktsubjekt.

### **Vurderinger av sanksjoner et tilsyn må ha til rådighet**

Et tilsyn må gis de nødvendige sanksjonsmuligheter overfor veieier, slik at man kan fremtvinge den gjeldende standard som tilsynet er ført etter. ATL mener at et uavhengig veitilsyn i tillegg til advarsel må kunne gi tvangsmulkt, overtredelsesgebyr, pålegg om utbedring, og i grove tilfeller, forlange stenging av en veistrekning.

### **Vurderinger knyttet til ressursbruk ved å etablere et tilsyn med infrastrukturen og vurderingene av den alternative bruken av disse midlene**

ATL mener at et uavhengig veitilsyn er av avgjørende karakter for vurdering og oppfølging av veinettet, at en viss kostnadsøkning for opprettelse og drift må aksepteres. Det er likevel slik at flere ressurser kan overføres fra dagens forvaltning, slik at det totale kostnadsbilde blir ikke nødvendigvis så stort som det initieres av utvalget.

### **Utvalgets vurderinger knyttet til samspillet mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur og de eventuelle utfordringene dette vil gi hvis det blir etablert et tilsyn for infrastrukturen.**

ATL finner det naturlig at også andre områder med betydning for trafiksikkerheten tilføres etter noe tid. Det bør derfor som utvalget tilrår gjennomføres en senere vurdering om at det nå eller senere bør opprettes et veitilsyn for trafiksikkerhet som ikke er avgrenset til infrastruktur. En samordning av tilsynsfunksjonene på infrastruktur-, trafikant- og kjøretøyområdet vil kunne gi en større effekt på trafiksikkerhet enn et rent infrastrukturtilsyn.

ATL ønsker likevel at det i første rekke dannes et tilsyn på infrastrukturområdet så snart som mulig, og at dette tilsynet i senere anledning tillegges et utvidet ansvarsfelt.

Med vennelig hilsen

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund



Henning Harsem

administrerende direktør