

Samferdselsdepartementet  
Boks 8010 Dep.

0030 Oslo

1940 Bjørkelangen, 14. august 2009.

### **Vedr. NOU 2009: 3 På sikker vei – høring.**

Vi viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 24. april 2009, vedrørende NOU: 3 På sikker vei.

Vi har deltatt i Trygg Trafikks referansegruppe som har behandlet saken, og vi slutter oss til Trygg Trafikks høringsuttalelse, men ønsker å understreke en noe videre vurdering enn det som tas opp i høringsrapporten.

Det tas utgangspunkt i trafikksikkerhetsforhold, og at Norge er et av de 4 landene som har oppnådd størst trafikksikkerhet, og dette er selvfølgelig bra. Det er imidlertid også en kjensgjerning at det norske veinettet er preget av mye dårligere standard, ikke minst vedlikeholdsmessig, enn i de aller fleste andre europeiske land.

Når vi støtter forslaget om opprettelse av et uavhengig veitilsyn, mener vi at det ved siden av å følge opp trafikksikkerhetsaspektet, også kan gi den tilleggseffekt at veitilsynet kan følge opp at vei-eiere gjennomfører nødvendig forvaltning, drift og vedlikehold (FDV) av veinettet.

I dagens situasjon opplever vi i en alt for stor grad "en bukken som passer havresekken"-situasjon med Statens Vegvesen som sentral instans. Selv om vi får en endring i ansvarsfordelingen ved at riksveinet overføres til fylkesnivå blir FDV-begrepet enda viktigere for det nye tilsynet. Det er i dag kriterier og standardkrav til respektive veikategorier, og enten man legger opp til utbedring/rehabilitering av eksisterende veinett, eller nybygg, er det viktig å ha et uavhengig veitilsyn som kan følge opp og kontrollere at samfunnsressurser utnyttes optimalt.

I dagens situasjon oppleves stadig at utbedring, rehabilitering eller vedlikehold skjer tilsynelatende både tilfeldig og etter brannutrykningsmetoden, og dette fører heller ikke til optimal utnyttelse av de økonomiske ressurser samfunnet setter inn.

Vei-eierne, Statens Vegvesen, fylkene og kommunene har byggherrefunksjonen på nyanlegg og utbedrings-/rehabiliterings-prosjekter, og kontrollerer at prosjektene gjennomføres etter de faglige kriterier og økonomiske rammer som er satt.

Et uavhengig veitilsyn bør bare i unntakstilfelle gå inn som kontroll-/revisjonsinstans hvis det er mistanke om ureglementerte eller misligholdte forhold, spesielt når det gjelder teknisk/faglig gjennomføring. (Jfr. tunnelkandalene.)

Viktigere er det uavhengige veitilsynets rolle når det gjelder FDV-området. Utilfredsstillende løsninger og gjennomføring kan få direkte konsekvenser for trafikksikkerheten hvis ikke vei-eierne har gjort jobben sin.

Private bedrifter har klart formulerte krav på HMS-området (helse, miljø, sikkerhet) med klare konsekvenser hvis dette ikke følges opp. På tilsvarende måte må vei-eierne tilfredsstillende klart formulerte krav på FDV-området for at trafikantenes HMS-tilbud fra vei-eiers side holder mål.

Det er her det svikter i dag, fordi det mangler et kontrollorgan med sanksjonsformer som et uavhengig veitilsyn vil kunne dekke.

Når et uavhengig veitilsyn er på plass bør en med utgangspunkt i de oppgaver som nevnt ovenfor kunne forvente generelt bedre trafikksikkerhetsforhold på våre offentlige veier – med mindre ulykker som resultat. I tillegg vil vi få et veinett med generelt stadig bedre standard som igjen vil bety en mer effektiv trafikkavvikling med de positive samfunnsmessige gevinster dette kan bety.

Vi har ikke tatt stilling til formell plassering av et uavhengig veitilsyn, men slutter oss her til Trygg Trafikks vurderinger.

Med vennlig hilsen  
DEKKIMPORTØRENE FORENING



Hroar Braathen  
Daglig leder

Kopi: Trygg Trafikk