



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

MOTTATT  
- 1 SEP 2009

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse)  
200903757-7/8.T73/BJORMI

Dykkar ref.:  
09/1626-TRS

Bergen, 31. august 2009

### Høyringsuttale til "NOU 2009:3 På sikker veg – vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen".

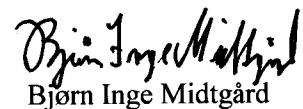
Vi viser til brev frå Samferdselsdepartementet datert 24.04.2009 der det vert bedt om innspel og kommentarar til utgreiinga "NOU 2009:3 På sikker veg – vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen". Fylkesutvalet i Hordaland handsama sak om vegtilsyn i møte 25.08.2009 og gjorde følgjande vedtak:

- "1. Fylkesutvalet viser til utgreiinga "NOU 2009:3 På sikker veg". I tråd med fleirtalet i utvalet går fylkesutvalet inn for å etablera eit eige offentleg organ for tilsyn med veginfrastrukturen.*
- "2. Fylkesutvalet støttar også fleirtalet i at departementet føretek ei fornya vurdering av om det bør opprettast eit frittståande tilsyn for trafikktryggleik som ikkje er avgrensa til infrastrukturen."*

Vedlagt følgjer fylkesrådmannen sitt saksframlegg.

Med helsing

  
Magnus Vestrheim

  
Bjørn Inge Midtgård



Arkivsak 200903757-4  
Arkivnr. 8.T73  
Saksh. Midtgård, Bjørn Inge

Saksgang	Møtedato
Samferdselsutvalet	19.08.2009
Fylkesutvalet	24.08.2009

## HØYRINGSUTTALE - PÅ SIKKER VEG - ETABLERING AV VEGTILSYN

Rapporten NOU 2009:3 *På sikker veg – vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen* låg føre 16.02.2009. Samferdselsdepartementet har i brev datert 24.04.2009 bedt om innspel og kommentarar til utgreinga med høyringsfrist 14.08.2009. Fylkesrådmannen bad om utsett frist. Samferdselsdepartementet svara at grunna vidare sakshandsaming, kan ein ikkje garantera at høyringsuttalar innkomne etter utløpet av høyringsfristens vil bli tillagt vekt.

Årleg er det omlag 250 som vert drepne og 1000 som vert varig skadde i trafikkulukker. Årsakene er knytt til trafikantåtferd, køyretøyfeil og tilhøve ved veginfrastrukturen. Trafikantåtferd er medverkande årsak i nesten alle alvorlege ulukker. Men analyser og ekspertvurderingar kan tyda på at forhold ved veginfrastrukturen har vore medverkande årsak i 20-30 % av dødsulukkene. I nokre tilfelle er veginfrastrukturen også utløyssande årsak til ulukker.

Fleirtalet i utvalet rår til at det bør opprettast eit statleg tilsyn for veginfrastruktur. Forslaget inneber at det noverande ansvaret for tilsyn med infrastrukturtryggleik vert overført frå Statens vegvesen til eit nyoppretta vegtilsyn. Fleirtalet tilrår at departementet føretek ei fornya vurdering av om det no eller seinare bør opprettast eit vegtilsyn for trafikktryggleik som ikkje er avgrensa til infrastruktur, men som også omfattar trafikantar og køyretøy.

Mindretalet i utvalet uttalar at verknaden på tryggleiken av å oppretta eit nytt statleg organ er usikker og rår til at ressursane som vil gå med til eit slikt tilsynsorgan heller vert nytta til tiltak med dokumenterte gode effektar. Etter mindretalet sitt syn er det viktig å halda oppgåvene med veginfrastruktur, trafikkåtferd og køyretøyutvikling samla. Til å utføra tilsyn med internkontrollsystema hjå veghaldar, rår mindretalet til at departementet nyttar kompetente eksterne aktørar heller enn å oppretta eit eige vegtilsyn.

Fylkesrådmannen stør mindretalet i utvalet sitt syn. Truleg vil andre tiltak, som alt har dokumenterte effektar, vera meir veileigna for å nå måla om sikrere infrastruktur.

## **FORSLAG TIL INNSTILLING**

1. Fylkesutvalet viser til utgreiinga NOU 2009:3 *På sikker veg*. Fylkesutvalet går i mot å etablera eit eige offentleg organ for tilsyn med veginfrastrukturen.
2. Fylkesutvalet meiner at etablering av eit vegtilsyn vil medføra ei unødig ”byråkratisering” av tryggleiksarbeidet. Ressursane til trafikksikringstiltak må heller nyttast til tiltak som ein veit har dokumenterte gode effektar.

Paul M. Nilsen

Magnus Vestrheim

### Vedlegg:

1. Høyringsbrev frå samferdselsdepartementet 24.04.2009
2. NOU 2009:3 - framside og samandrag.

## FYLKESRÅDMANNEN, 5.08.2009:

### Bakgrunn

Årleg er det omlag 250 som vert drepne og 1000 som vert varig skadde i trafikkulukker. Årsakene er knytt til trafikantåtferd, køyretøyfeil og tilhøve ved veginfrastrukturen. Trafikantåtferd er medverkande årsak i nesten alle alvorlege ulukker. Men analyser og ekspertvurderingar kan tyda på at forhold ved veginfrastrukturen har vore medverkande årsak i 20-30 % av dødsulukkene. I nokre tilfelle er veginfrastrukturen også utløyssande årsak til ulukker.

Regjeringa sette 30.11.2007 ned eit utval som skulle utgreia behovet for eit sjølvstendig tilsynsorgan med ansvar for infrastrukturtryggleiken i vegsektoren. Oppretting av eit eige vegtilsyn har tidlegare vore omhandla i NOU 2002:24 *Et sårbart samfunn* og i *St. meld. Nr. 17 (2002-2003) Om statlige tilsyn*, og vart politisk aktualisert gjennom raset i Hanekleivtunnelen på E18 i 2006.

Dersom utvalet tilrår eit sjølvstendig tilsyn med veginfrastrukturen, skal det og tilrå ansvarsområde, avgrensingar mot andre aktørar og utgreia økonomiske og administrative konsekvensar av eit tilsyn.

Rapporten NOU 2009:3 *På sikker veg – vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen* låg føre 16.02.2009. Fleirtalet i utvalet rår her til at det vert etablert eit eige vegtilsyn. Samferdselsdepartementet har i brev datert 24.04.2009 bedt om innspel og kommentarar til utgreiinga. Høyringsfristen er 14.08.2009. Fylkesrådmannen bad om utsett frist. Samferdselsdepartementet svara at grunna vidare sakshandsaming, kan ein ikkje garantera at høyringsuttalar innkomne etter utløpet av høyringsfristen vil bli tillagt vekt.

Utgreiinga og høyringsdokumenta elles finn ein her:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2009>

### Oppgåver for eit vegtilsyn

Utvalet har i kapittel 6.2.6 (s.42) gjort greie for aktuelle oppgåver for eit vegtilsyn. Eit vegtilsyn er tenkt å ha fire hovudoppgåver:

- Tilsyn – kontroll av at staten, fylkeskommunar og kommunar etterlever gjeldande formelle tryggleikskrav, samt reaksjonar ved avvik.
- Regulering og normerande vedtak – å fatta enkeltvedtak når det er naudsynt og utarbeida forskrifter.
- Informasjon – generell informasjon om føremålet med tryggleiksreguleringa av veginfrastruktur, om krav i regelverket og liknande tema av tryggleiksmessig tyding for dei regelverket rettar seg mot.
- Områdeovervaking – å samla inn, systematisera og formidla ulike former for kunnskap knytt til infrastrukturtryggleik.

I samsvar med mandatet har utvalet berre vurdert behovet for eit sjølvstendig tilsyn for veginfrastrukturen. Utvalet har ikkje vurdert å oppretta eit tilsynsorgan som får ansvar for det tilsynet Statens vegvesen i dag har med trafikantar og køyretøy. Men fleirtalet i utvalet opnar opp for at eit vegtilsyn også kan få slike oppgåver, og rår til at:

*”Departementet føretek ei fornya vurdering av om det no eller seinare bør opprettast eit vegtilsyn for trafikktryggleik som ikkje er avgrensa til infrastruktur.”*

Fleirtalet opnar opp for å vurdere om ein bør få eit samla transporttilsyn for veg, jernbane og luftfart.

### **Fleirtalet sine tilrådingar**

Fleirtalet i utvalet rår til at det bør opprettast eit statleg tilsyn for veginfrastruktur. Forslaget inneber at det noverande ansvaret for tilsyn med infrastrukturtryggleik vert overført frå Statens vegvesen til vegtilsynet.

Fleirtalet skriv at:

*”storleiken på eit slikt tilsyn ligg truleg i intervallet om lag 50 til om lag 100 årsverk, men dette må utgreiast nærare. Eit vegtilsyn vil føre systemretta tilsyn basert på vurdering av risiko, og i utgangspunktet ikkje kontrollere tekniske detaljar.”*

Fleirtalet føreslår at det blir etablert ei formalisert ordning eller ein avtale mellom vegtilsynet og Statens vegvesen om arbeid med trafikktryggleik.

Fleirtalet rår til at tilsynsorganet vert organsiert under Samferdselsdepartementet, med departementet som klageorgan.

Fleirtalet tilrår at departementet føretek ei fornya vurdering av om det no eller seinare bør opprettast eit vegtilsyn for trafikktryggleik som ikkje er avgrensa til infrastruktur

### **Mindretalet sine tilrådingar**

For å styrkja arbeidet med trafikktryggleiken i vegsektoren, vil eit mindretal i utvalet tilrå at ressursane som vil gå med til eit nytt statleg tilsynsorgan ” *med usikker verknad på tryggleiken heller blir nytta til tiltak med dokumenterte gode effektar*”.

Etter mindretalet sitt syn er det viktig å halda oppgåvene med veginfrastruktur, trafikkåtferd og køyretoyutvikling samla.

Til å utføra tilsyn med internkontrollsystema hjå veghaldar, rår mindretalet til at departementet nyttar kompetente eksterne aktørar heller enn å oppretta eit eige vegtilsyn.

### **Fylkesrådmannen si vurdering**

Fylkesrådmannen meiner at det er viktig å setja fokus på tryggleiken i veginfrastrukturen. Eg er likevel skeptisk til å etablere eit statleg vegtilsyn. Truleg vil andre tiltak, som alt har dokumenterte effektar, vera meir veileigna for å nå måla om sikrere infrastruktur.

Det kan vera synergieffektar i å halda oppgåvene med veginfrastruktur, trafikkåtferd og køyretoyutvikling organisatorisk samla. Mot dette kan ein argumentera med at eit eige vegtilsyn vil kunna bringa inn nye perspektiv i tryggleiksarbeidet. Ein må iallefall hindra at organiseringa fører til at tryggleiksarbeidet vert fragmentarisk.

Fylkesrådmannen er samd med mindretalet i utvalet i at eit vegtilsyn for infrastrukturen utilsikta vil kunna føra til at tryggleikstiltaka på trafikant- og køyretoyområdet vert nedprioriterte. Sjølv om det er viktig å fokusera på infrastrukturen, må ein hugsa på at det er trafikantåtferda - ikkje infrastrukturen - som er medverkande årsak i nesten alle trafikkulukker.

Etablering av eige vegtilsyn for å fremja tryggleiken i veginfrastrukturen, vil også kunna påverka prioriteringa og ressursbruken i høve til dei andre satsingsområda i NTP. Trafikktryggleik vil då truleg verta oppprioritert i høve til framkomst, miljø og universell utforming. Eksistensen av tilsynsorgan vil lett vri resursbruken frå område utan tilsyn til område med tilsyn. Oppprioritering kan bli til overprioritering, slik at andre sentrale oppgåver vert skadelidande. Ressursbruken vert lett overdimensjonert, gjerne i strid med overordna målsetjingar.

Etablering av eit vegtilsynsorgan vil også kunna innskrenka det lokalpolitiske handlingsrommet, noko som vil vera i strid med intensjonane i forvaltningsreforma.

Det vert lagt opp til at tilsynet skal vera eit systemtilsyn. Dette inneber at tilsynet skal ha meir fokus på internkontrollsystema, tryggleikssystema rundt infrastrukturen enn på å inspisera sjølve infrastrukturen. Fylkesrådmannen vil minna om at det ikkje er opplagt at ein tunnel eller ei bru er sikker, sjølv om veghaldar kan visa til eit tilfredstillande styringssystem. Ved å etablere eit vegtilsyn, står ein i fare for unødig å "byråkratisera" tryggleiksarbeidet. Fokuset og ressursbruk hjå veghaldar vil lett kunna dreia seg frå konkret sikringsarbeid til produksjon av dokumentasjon av sikringsarbeid. Systemtilsyn vert allereie i dag utført i noko grad som forvaltningsrevisjon i regi av Riksrevisjonen og av revisorane for kommunane og fylkeskommunane.

**Fylkesrådmannen si tilråding**

Fylkesrådmannen viser til utgreiinga NOU 2009:3 *På sikker veg*. Fylkesrådmannen går i mot å etablere eit eige offentleg organ for tilsyn med veginfrastrukturen.

Fylkesrådmannen meiner at etablering av eit vegtilsyn vil medføre ei unødig "byråkratisering" av tryggleiksarbeidet. Ressursane til trafikksikringstiltak må heller nyttast til tiltak som ein veit har dokumenterte gode effektar.