



Oslo kommune  
**Byrådsavdeling for samferdsel, miljø og næring**

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Dato: 01.09.2009

Deres ref:  
09/1626-TRS

Vår ref (saksnr):  
200900794-8

Saksbeh:  
Ellen-Christine Koren, 23461512

Arkivkode:  
600

**OSLO KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE - NOU 2009:3 PÅ SIKKER VEG**

Vi viser til brev av 24.04.2009.

Vedlagt oversendes Oslo kommunes høringsuttalelse til NOU:3 På sikker veg.

Med hilsen

Bente Meinert  
konst. kommunaldirektør

Ivar Sørli  
samferdselssjef

**Godkjent og ekspedert elektronisk**

**Vedlegg:** Byrådssak 1120/09 av 27.08.2009  
Protokoll

**Kopi til:** Samferdselsetaten



**OSLO KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE - NOU 2009:3 PÅ SIKKER VEG -  
VURDERING AV EIT SJØLVSTENDIG ORGAN FOR TILSYN MED  
VEGINFRASTRUKTUREN**

Sammendrag:

Oslo kommune har ved brev av 24.04.2009 mottatt NOU 2009:3 om etablering av veitilsyn på høring fra Samferdselsdepartementet. Høringsfristen er satt til 14.08.2009. Etter samtale med Samferdselsdepartementet har kommunen fått utsatt høringsfristen til 18.08.2009.

Et flertall i utvalget går inn for å etablere et tilsyn i veisektoren. Et mindretall i utvalget tilrår at det ikke blir etablert et eget tilsynsorgan for veiinfrastrukturen. Et samlet utvalg påpeker at en løsning med to statlige tilsyn for trafikksikkerhet, slik flertallet tilrår, ikke er ideelt.

En eventuell oppfølging av tilrådningene fra utvalget vil kreve endringer i regelverket på ulike nivå samt organisatoriske endringer. Før Samferdselsdepartementet eventuelt setter i gang et slikt arbeid, vil departementet gjennomføre en bred offentlig høring av utredningen for sikre at alle sider av saken er tilstrekkelig vurdert.

Oslo kommune slutter seg til vurderingene til mindretallet i utvalget og tilrår at det ikke opprettes et eget tilsynsorgan for veiinfrastrukturen.

Saksfremstilling:

Regjeringen nedsatte høsten 2007 et offentlig utvalg for å utrede behovet for opprettelse av et selvstendig tilsyn for veginfrastruktur. NOU 2009:3 *På sikker veg – Vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen* ble overlevert samferdselsministeren 16. februar 2009.

Dersom utvalget tilrårde et selvstendig tilsyn med veiinfrastruktur skulle det tilrås ansvarsområde, avgrensning mot andre aktører og utvalget skulle utrede økonomiske og administrative konsekvenser av et eventuelt tilsyn.

Vegdirektoratet er i dag det mest sentrale, statlige fagorganet for trafikksikkerhet. Vegdirektoratet har det overordnede faglige og økonomiske ansvaret for veiplanlegging, veibygging, veivedlikehold, veidrift, føreropplæring, kjøretøyforskrifter, kontroll av kjøretøy og verksteder, samt register over førere og kjøretøy. Vegdirektoratet vedtar blant annet veinormaler, retningslinjer for veiplanlegging, kjøretøyforskrifter og normalplaner for opplæring til førerprøven. Flere avdelinger og seksjoner i Vegdirektoratet arbeider med disse spørsmålene.

Veimyndighetene (Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene) har ansvar for at veiinfrastrukturen for offentlig vei er i samsvar med gjeldende normer og regler. Dette skjer som en integrert del av virksomheten. Statens vegvesen har tidligere hatt

tilsynsansvar for private veier, men dette ansvaret falt bort ved en lovendring i veglova i 1996, jf. Ot.prp. nr 60 (1994-95). Saksbehandling etter plan- og bygningsloven og kommunene sitt ansvar for kontroll ble ved lovendringen sett på som tilstrekkelig for sikkerheten.

Et flertall i utvalget går inn for å etablere et tilsyn i veisektoren. Et mindretall i utvalget tilrår at det ikke blir etablert et eget tilsynsorgan for veiinfrastrukturen. Et samlet utvalg påpeker at en løsning med to statlige tilsyn for trafikksikkerhet, slik flertallet tilrår, ikke er ideelt. I NOU'en heter det videre på side 8:

*Utvalet har vurdert dei overordna rammene for ei oppgåvefordeling mellom eit eventuelt vegtilsyn på den eine sida og Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet på den andre, slik mandatet ber om.*

*Innanfor utvalet si tidsramme har det ikkje vore mogleg å konkretisere ei oppgåvefordeling. Dette er eit omfattande arbeid som eit fleirtal i utvalet meiner må gjerast dersom ein går vidare i arbeidet med å etablere eit nytt tilsynsorgan.*

*Eit mindretallet i utvalet meiner oppgåvefordelinga mellom eit eventuelt vegtilsyn og dei andre aktørane er eit kritisk punkt for å kunne vurdere om oppretting av eit vegtilsyn er hensiktsmessig eller ikkje.*

*Utvalet er samd om at det òg innanfor dagens organisering er mogleg med eit betre tryggleiksarbeid i vegsektoren, og har vist til nokre tiltak som utvalet meiner kan ha ein positiv effekt..*

Utvalget har med andre ord ikke konkretisert en oppgavefordeling mellom et eventuelt vegtilsyn og de andre aktørene. Dette er et omfattende arbeid som utvalget meiner må gjøres dersom en vil gå videre i arbeidet med å etablere et nytt tilsynsorgan.

Utvalget har lagt til grunn at et veitilsyn bare skal ha tilsyn med offentlige veier (riksvei, fylkesvei og kommunal vei) og tilhørende veiforvaltere (Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene, jf kap 6.2.3).

Et veitilsyn for infrastruktursikkerhet som driver et risikobasert systemtilsyn kan i utgangspunktet trolig trenge årsverk i intervallet 50 til 100 stk. Et nytt tilsynsorgan for veiinfrastrukturen vil på sikt føre til en økning i årlige statlige driftskostnader i størrelsesorden 50 til 100 millioner kroner.

#### Intern høring

NOU'en har vært på intern høring hos Samferdselsetaten. I den interne høringen skriver Samferdselsetaten bl.a. følgende:

*Samferdselsetaten har i dag et godt samarbeid med Statens vegvesen Region øst (SvRø) ang. trafikksikkerhetsarbeidet og er av den oppfatning at SvRø ivaretar det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet på en god måte. Et evt. nytt utvalg vil måtte bruke lang tid for å kunne etablere seg på det nivået SvRø fremstår i dag. Det arbeides målbevisst og godt med trafikksikkerhetsarbeidet i Oslo i dag, og vi vurderer derfor etablering av et nytt utvalg (både for veiinfrastrukturen alene og et utvalg som dekker hele sektoren) som lite hensiktsmessig. Ressurser bør heller brukes til forbedring av dagens system.*

Samferdselsdepartementet har særlig bedt om innspill til en del enkeltspørsmål. Samferdselsetatens kommentarer er gjengitt samme med spørsmålene.

- Utvalet si vurdering av at eit tilsyn med veginfrastrukturen må vere eit risikobasert systemtilsyn.  
*Et evt. tilsyn med veiinfrastrukturen bør jobbe ut i fra et risikobasert og et hendelsesbasert system. Dette for å få den helheten og faglige tyngde en behøver for å kunne knytte sanksjoner til sine vurderinger.*



- Utvalet sine vurderingar knyttet til oppgåve- og ansvarsgrensene mellom eit vegtilsyn og dei andre aktørane i sektoren  
*Ingen kommentarer.*
- Utvalet sine vurderingar knytte til kven som er høvevis tilsynsobjekt og pliktsubjekt (kven og kva tilsynet skal rette seg mot).  
*Ingen kommentarer*
- Utvalet sine vurderingar knytte til sanksjonar eit vegtilsyn må ha til rådvelde  
*Ingen kommentarer*
- Utvalet sine vurderingar knytte til ressursbruk med å etablere eit tilsyn med veginfrastrukturen og vurderingane av den alternative bruken av desse midlane  
*Vi vurderer at bruken av midlene (ca. 100 millioner) som et tilsyn vil koste å drift årlig, er samfunnsøkonomisk best benyttet som beskrevet i kap 9.2. Alternativ bruk av midlene.*
- Utvalet sine vurderingar knytte til samspelet mellom trafikant, køyretøy og infrastruktur og dei eventuelle utfordringane som dette vil gje om det blir etablert eit tilsyn for veginfrastrukturen.  
*Ingen kommentarer utover det som er beskrevet over.*

#### Byråden bemerker

Byråden slutter seg til mindretallets skepsis til at et nytt tilsynsorgan vil medføre økt sikkerhet i veisektoren. Byråden mener i likhet med mindretallet i utvalget at ressursene som vil gå med til et nytt statlig tilsynsorgan heller bør benyttes til tiltak med dokumenterte gode effekter.

Som det framgår av saksframstillingen over skal utvalget bare vurdere behovet for et selvstendig tilsyn for veiinfrastrukturen, og ikke for tilsynet med trafikanter og kjøretøy, noe som per i dag er Statens vegvesen sitt ansvar. Med tanke på sammenhengene som utvalget har sett mellom trafikant, kjøretøy og veiinfrastruktur påpeker utvalget at denne avgrensingen ikke uproblematisk. Et tilsynsansvar tillagt et eksternt tilsynsorgan, men avgrenset til veiinfrastrukturen, vil gi utfordringer fordi tilsynet ikke har ansvaret for hele bredden av virkemidler i trafikktrygghetsarbeidet. Byråden er skeptisk til en slik oppdeling av tilsynsoppgaver.

Mindretallet i utvalget mener oppgavefordelingen mellom et eventuelt veitilsyn og de andre aktørene er et kritisk punkt for å kunne vurdere om det er hensiktsmessig eller ikke å opprette et tilsyn. I likhet med mindretallet i utvalget mener byråden at for å ta endelig stilling til om opprettelse av et veitilsyn vil løse eventuelle rollekonflikter, er det nødvendig å ta stilling til hvilke oppgaver som skal overføres fra dagens veimyndigheter (Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner) til et nytt organ.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Denne saken er en høringsuttalelse som i seg selv ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser.

#### *Vedtakskompetanse*

Byrådet er delegert fullmakt til å avgi uttalelse i henhold til bystyrets vedtak av 30.05.2001, sak 218.

#### Byråden for miljø og samferdsel innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

Byrådet avgir i henhold til delegert fullmakt følgende høringsuttalelse til NOU 2009:3 På sikker veg – vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen:

Oslo kommune mener at grunnlaget for å vurdere om det bør etableres et nytt tilsyn ikke er fullverdig all den tid man ikke har oversikt over de ansvarsgrensene som vil gjelde mellom det nye tilsynet og bl.a. Statens vegvesen.

Ut fra den foreliggende utredningen mener likevel Oslo kommune at det ikke synes hensiktsmessig å etablere et nytt veitilsyn i Norge. Samferdselsetaten har i dag et godt samarbeid med Statens vegvesen Region øst (SvRø) ang. trafikksikkerhetsarbeidet og er av den oppfatning at SvRø ivaretar det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet på en god måte. Et eventuelt nytt tilsyn vil måtte bruke lang tid for å kunne etablere seg på det nivået SvRø fremstår i dag.

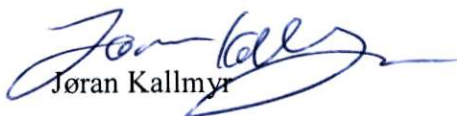
Den trafikksikkerhetsmessige effekten av å etablere et nytt tilsyn framstår også som høyst usikker. Oslo kommune mener derfor at de økonomiske ressursene det vil kreve å etablere og drive et veitilsyn heller bør benyttes til konkrete tiltak med dokumenterte gode effekter.

Dersom Samferdselsdepartementet ønsker å gå videre med å utrede etableringen av et nytt veitilsyn er det viktig å klargjøre ansvarsforholdene mellom de ulike aktørene innenfor sektoren. Hvordan roller og ansvar skal fordeles har Oslo kommune ingen kommentarer til på nåværende tidspunkt.

Når det gjelder departementets konkrete spørsmål i høringsbrevet om et tilsyn med veiinfrastrukturen må være et risikobasert systemtilsyn, mener Oslo kommune at et evt. tilsyn med veiinfrastrukturen bør jobbe ut i fra et risikobasert og et hendelsesbasert system. Dette for å få den helheten og faglige tyngde en behøver for å kunne knytte sanksjoner til sine vurderinger.

Oslo kommune mener også at for å få til en mer effektiv statlig tilsynsvirksomhet bør det vurderes om samtlige tilsyn innenfor transportsektoren (vei, bane, luft og sjø) bør samles i én organisasjon, slik det nå er gjort i Sverige.

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, den 19 AUG 2009

  
Jøran Kallmyr

Vedlegg tilgjengelig på Internett: Ingen

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett: Ingen

OSLO KOMMUNE  
BYRÅDET

Byrådsavdeling for samferdsel, miljø og næring

**Behandling av sak: Oslo kommunes høringsuttalelse - NOU 2009:3 På sikker veg -  
Vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen**

Byrådet behandlet den 27.08.2009 vedlagte sak nr. 1120

Byrådet fattet slikt vedtak:

Byrådet avgir i henhold til delegert fullmakt følgende høringsuttalelse til NOU 2009:3 På sikker veg – vurdering av eit sjølvstendig organ for tilsyn med veginfrastrukturen:

Oslo kommune mener at grunnlaget for å vurdere om det bør etableres et nytt tilsyn ikke er fullverdig all den tid man ikke har oversikt over de ansvarsgrenser som vil gjelde mellom det nye tilsynet og bl.a. Statens vegvesen.

Ut fra den foreliggende utredningen mener likevel Oslo kommune at det ikke synes hensiktsmessig å etablere et nytt veitilsyn i Norge. Samferdselsetaten har i dag et godt samarbeid med Statens vegvesen Region øst (SvRø) ang. trafikksikkerhetsarbeidet og er av den oppfatning at SvRø ivaretar det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet på en god måte. Et eventuelt nytt tilsyn vil måtte bruke lang tid for å kunne etablere seg på det nivået SvRø fremstår i dag.

Den trafikksikkerhetsmessige effekten av å etablere et nytt tilsyn framstår også som høyst usikker. Oslo kommune mener derfor at de økonomiske ressursene det vil kreve å etablere og drive et veitilsyn heller bør benyttes til konkrete tiltak med dokumenterte gode effekter.

Dersom Samferdselsdepartementet ønsker å gå videre med å utrede etableringen av et nytt veitilsyn er det viktig å klargjøre ansvarsforholdene mellom de ulike aktørene innenfor sektoren. Hvordan roller og ansvar skal fordeles har Oslo kommune ingen kommentarer til på nåværende tidspunkt.



Når det gjelder departementets konkrete spørsmål i høringsbrevet om et tilsyn med veiinfrastrukturen må være et risikobasert systemtilsyn, mener Oslo kommune at et evt. tilsyn med veiinfrastrukturen bør jobbe ut i fra et risikobasert og et hendelsesbasert system. Dette for å få den helheten og faglige tyngde en behøver for å kunne knytte sanksjoner til sine vurderinger.

Oslo kommune mener også at for å få til en mer effektiv statlig tilsynsvirksomhet bør det vurderes om samtlige tilsyn innenfor transportsektoren (vei, bane, luft og sjø) bør samles i én organisasjon, slik det nå er gjort i Sverige.

Byrådets kontor, den 27.08.2009

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Pedersen'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'K' and a long, sweeping underline.