

17 AUG 2009



Samferdselsdepartementet  
Boks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.: 09/1626-TRS

Vår ref.:44/09-322

Dato: 14. august 2009

## NOU 2009:3 På sikker veg – Høring

### 1. Innledning

Vi viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 24. april 2009 vedrørende NOU 2009:3 På sikker veg. Trygg trafikk vil med dette gi sine kommentarer til rapporten.

### 2. Generelt

Trygg Trafikk har tidligere, sammen med våre medlemsorganisasjoner, bedt om en utredning av et uavhengig veitilsyn. Organisasjonen er derfor svært tilfreds med at denne utredningen er kommet i mål og at det foreligger en grundig og vel gjennomarbeidet rapport fra det regjeringsoppnevnte utvalget. Trygg Trafikk er også svært tilfreds med at et klart flertall i utvalget går inn for et uavhengig tilsyn i veitrafikken, selv om det hadde vært ønskelig med et enstemmig utvalg. Trygg Trafikk vil på generelt grunnlag støtte utvalgsflertallets forslag, og samtidig kommentere de enkelte punktene som er listet opp i høringsbrevet.

Trygg Trafikk og medlemsorganisasjonene mener det er behov for et uavhengig organ, som ser til at aktørene gjennom sine interne rutiner, prioriterer trafikksikkerhet høyt nok. Årsakene til ulykkene er sammensatte.

Når det gjelder mindretallet viser dette til at det er gjort beregninger som slår fast at det er mulig å øke trafikksikkerheten gjennom tiltak i eksisterende infrastruktur, dersom trafikksikkerhet blir prioritert høyere enn de andre transportpolitiske målene (fremkommelighet, miljø og tilgjengelighet). Selv om det i utgangspunktet er departementet og Stortinget som må gjøre slike prioriteringer, er det etter vår mening også behov for et uavhengig organ, som ser til at aktørene (Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen) gjennom sine interne rutiner, prioriterer trafikksikkerhet høyt nok.

Prioritering i denne sammenhengen dreier seg altså ikke bare om en avveining mellom ulike samferdselspolitiske mål, men også om å prioritere sikkerhet foran økonomiske og tidsmessige faktorer. Ved innføring av forvaltningsreformen fra 2010 vil fylkeskommunen



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

Årsakene til ulykkene er sammensatte. Selv om trafikantfeil er medvirkende årsak i de fleste ulykkene, har infrastrukturen stor betydning. Den kvalitative veistandarden vil i mange tilfeller ha betydning for trafikantenes atferd. Et misforhold mellom kvalitativ standard og trafikantenes kompetanse fører til farlige situasjoner og ulykker. Trygg Trafikk og medlemsorganisasjonene har tidligere påpekt behovet for at det etableres bindende minstestandarder for alle deler av veisektoren. Bindende minstestandarder vil være et godt utgangspunkt å føre tilsyn etter.

### **3. Til de enkelte punktene i høringsbrev/innstilling**

Når vi i det følgende opererer med begrepet *"utvalget"*, vil det i det vesentlige være flertallets innstilling som omtales.

#### **A. Utvalget sin vurdering av et tilsyn med veginfrastrukturen må være et risikobasert systemtilsyn**

Vi deler utvalgets syn på at et veitilsyn må drive et risikobasert systemtilsyn. Vi mener virksomheten må baseres på risikovurderinger, det vil si trafikkisikkerhetsvurderinger, og ikke på for eksempel mobilitet eller komfort. Begrepet systemtilsyn bør imidlertid tolkes i en videst mulig forstand. Tilsynet må ivareta både dokumentasjon og fysisk inspeksjon. Kontroll av rutiner er således ikke etter vår mening tilstrekkelig. Et forfall som skyldes svikt i regelverksoppfølging vil kunne få betydning for samfunnets evne til å prioritere sikkerhet for liv og helse, ved at ressurser blir bundet opp til reparasjoner fremfor investering i sikre løsninger. Med et risikobasert tilsyn vil aktiviteten først og fremst rettes mot områder og strekninger med høy ulykkesrisiko. Dette vil bidra til å redusere omfanget av tilsynsvirksomheten og samtidig gi fokus på tilsynets hovedfunksjon, å bidra til best mulig trafikkisikkerhet.

#### **B. Utvalgets vurderinger knyttet til oppgave- og ansvarsgrensene mellom et vegtilsyn og de andre aktørene i sektoren**

I høringsbrevet ber departementet om kommentarer til avgrensninger mot andre aktører i sektoren. Trygg Trafikk tolker spørsmålet som "andre aktører i veisektoren", og ikke "transportsektoren". Vi mener dermed at veitilsynet skal rapportere til Samferdselsdepartementet og dette departementet alene. Tilsynet kan da fungere pro-aktivt og på egen hånd fremme tilsynssaker. Samtidig vil tilsynet være et sterkt og uavhengig fagorgan som departementet kan aktivere når det kommer klager fra innbyggerne, det vil for eksempel si organisasjoner, media, politikere og enkeltpersoner. Tilsynets reelle uavhengighet må sikres ved at departementet ikke har daglig instruksjonsmyndighet eller kan styre utvalgets arbeid og prioriteringer.

Et systembasert tilsyn vil gi aktørene (pliktsubjektene) ansvar for utforming av det spesifikke regelverket. Dermed vil tilsynet kunne stå for fastsettelse av det overordnede regelverket. Tilsynets oppgave blir dermed å kontrollere at aktørene følger forskriftene og har normaler, retningslinjer og prosedyrer som skal følges opp. På denne måten hviler ansvaret for utførelsen fortsatt på aktøren. Tilsynet vil dermed kunne kontrollere at det finnes et system for avviksrapportering og at lærdom fra avvikene føres tilbake til organisasjonen. Trygg Trafikk med medlemsorganisasjonene mener at en slik modell vil bidra til å sikre fokus på trafikksikkerhet hos aktørene. Aktørene vil fortsatt ha ansvar for å prioritere trafikksikkerhet i all tjenesteproduksjon. Tilsynets uavhengighet er en forutsetning for at modellen skal virke etter hensikten.

Veibrukerne gir uttrykk for misnøye med kvaliteten på veistandarden. Et uavhengig veitilsyn bør også fange opp forhold som meldes inn og som vurderes å ha betydning for trafikksikkerheten på punkter og strekninger i vegnettet. Slike forhold må igjen ses i sammenheng med utviklingen av pliktsubjektenes prosedyrer og retningslinjer.

### **C. Utvalgets vurderinger knyttet til hvem som er henholdsvis tilsynsobjekt og pliktsubjekt**

Vi deler utvalgets syn på hva som skal inngå i tilsynsobjektbegrepet. Det er spesielt viktig at begrepet infrastruktur i denne sammenhengen omfatter både drift og vedlikehold av eksisterende vei, og planlegging og bygging av ny vei.

Vi støtter videre utvalgets vurdering av hvem som skal være pliktsubjekt i modellen for et veitilsyn. Entreprenører og konsulenter som utfører bygging, drift og vedlikehold, kan bli underlagt kontroll ved at tilsynet gis rett til innsyn i deres virksomhet gjennom veieier.

### **D. Utvalgets vurderinger knyttet til sanksjoner et vegtilsyn må ha til rådighet**

Utvalget peker på behovet for at et tilsyn har sterkere virkemidler enn bare å kunne gi et pålegg om at feil og mangler må rettes. Rapporten gir imidlertid ikke en oversikt over hvilke reaksjonsformer det kan dreie seg om ved avdekking av grove brudd på regelverket for sikkerhet. Trygg Trafikk mener at et uavhengig veitilsyn i tillegg til pålegg om utbedring, må kunne pålegge dagbøter. I grove tilfeller forlange stenging av en veistrekning. Et tilsynsarbeid basert på dialog og kontinuerlig oppfølging vil sjelden gi behov for en så sterk bruk av virkemidler. Det er imidlertid nødvendig at et uavhengig tilsynsorgan har reell mulighet til å benytte strenge reaksjonsformer, og at reaksjonsformene også er av en slik art at de utgjør en tydelig motivasjonsfaktor for å følge regelverket.

### **E. Utvalgets vurderinger knyttet til ressursbruk ved å etablere et tilsyn med veginfrastrukturen og vurderingene av den alternative bruken av disse midlene**

I følge utvalgsflertallets konklusjon vil et veitilsyn være en ny og uavhengig aktør som, langt tydeligere enn i dag, vil sette trafikksikkerhet på dagsorden og være en pådriver for prioritering av trafikksikkerhet. Dette vil sannsynligvis gi langsiktige effekter på hele trafikksikkerhetsområdet som vanskelig kan sammenlignes med effekten av tidligere

evaluerte tiltak. Systemtiltak av denne typen vil alltid være vanskelig å evaluere, men det bør pekes på de positive erfaringene tilsyn i andre deler av transportsektoren har dokumentert for utvalget. De største kostnadene knyttet til etablering og drift av et veitilsyn ligger på personalsiden. Nødvendige personressurser i veitilsynet må i stor grad hentes fra eksisterende miljøer. Dette betyr at kompetanse kan flyttes fra andre områder i fagmiljøet uten at det totale personellbehovet i sektoren øker.

**F. 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.**

Trygg Trafikk støtter flertallet i utvalget sin tilrådning om at departementet foretar en fornyet vurdering av om det bør opprettes et veitilsyn for trafikksikkerhet som ikke er avgrenset til infrastruktur. En samordning av tilsynsfunksjonene på infrastruktur-, trafikant- og kjøretøyområdet vil kunne gi en større effekt på trafikksikkerhet enn et rent infrastrukturtilsyn. Dette synspunktet er basert på at effekten av å samordne trafikksikkerhetstiltak mellom tiltakskategoriene, gir høyere effekt enn tiltak innenfor den enkelte tiltakskategori. Det er også i samspillet mellom de tre faktorene risiko oppstår. Når et tilsyn skal vurdere om veiholder har gjort gode nok risikovurderinger, bør dette 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.

Mandatet er imidlertid tydelig på at utvalgets vurderinger skulle baseres på et tilsyn på infrastrukturuområdet. Trygg Trafikk mener ut fra ovenstående kommentarer at et slikt tilsyn må på plass snarest og at en utvidelse av arbeidsoppgavene gjennom en sammenslåing, kan komme senere. Et uavhengig veitilsyn på infrastrukturuområdet vil bygge opp kompetanse og erfaring, som senere kan komme de andre tilsynsområdene til gode ved en eventuell sammenslåing.

Med vennlig hilsen  
Trygg Trafikk



Kari Sandberg  
direktør

Følgende av våre landsomfattende medlemsorganisasjoner har gitt sin tilslutning til dette høringssvaret (se siste side):

Roy Wetterstad/s/  
Norges Motorsportforbund

Harald Olimb Norman/s/  
Norsk Pensjonistforbund

Autobransjens Leverandørforening

Jørn Berthelsen/s/  
Norges Taxiforbund

Jan Beckmann/s/  
Kongelig Norsk Automobilklub

Norges Motorcykel Union

Terje Tørring/s/  
MA – Rusfri trafikk og livsstil

Henning Harsem/s/  
Autoriserte Trafikkskolers  
Landsforbund

Arve Lønnum/s/  
Motorsykelimportørenes Forening

Øyvind Solberg Thorsen/s/  
Opplysningsrådet for Veitrafikken