



Innst. S. nr. 141

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:30 (2006-2007)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Odd Einar Dørum, Trond Helleland og Øyvind Halleraker om etablering av et frittstående vegtilsyn

Til Stortinget

SAMANDRAG

I dokumentet vert det fremma følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et frittstående vegtilsyn for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet."

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Framstegspartiet, Bård Hoksrud, leiaren Per Sandberg og Arne Sortevis, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Lange, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte fråsegn datert 26. januar 2007 og 28. februar 2007 frå Samferdselsdepartementet v/statsråden i saka.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Noreg er mellom dei landa i Europa som byggjer flest vegtunnlar. Lærdalstunnelen er jamvel verdas lengste (24 505 meter). Det er no over 900 vegtunnlar her til lands, og berre sidan tidleg på 1990-talet har talet på riksveg-tunnlar auka med om lag 25 pst. Fleirtalet vil peike på

at raset i den relativt nye Hanekleivtunnelen 25. desember 2006 har medverka til eit offentleg ordskifte om trafikktryggleik og trygge tunnelar. I tillegg har debatten om etablering av eit frittstående vegtilsyn dukka opp på ny.

Fleirtalet viser til at denne saka har vore omtalt og drøfta tidlegare, jf. NOU 2000:24. Det finst openbert argument både for og mot å etablere eit nytt vegtilsyn. Fleirtalet meiner no og inntil vidare, at det ikkje er sannsynleggjort på noko overtydande vis at eit frittstående vegtilsyn vil føre til auka trafikktryggleik på norske vegar.

Fleirtalet viser vidare til St.meld. nr. 17 (2002-2003) Om statlege tilsyn, der Bondevik II-regjeringa ikkje gjekk inn for å opprette eit eige vegtilsyn.

I dag driv Statens vegvesen tilsynsarbeid i eigen organisasjon. Fleirtalet meiner det er naudsynleg at dette arbeidet held høg kvalitet, og ikkje minst at det blir følgt nøye frå departementet si side.

Fleirtalet har merka seg at samferdselsministeren i brev til komiteen, dagsett 26. januar 2007, skriv at ho i ein samleproposisjon seinare i vår vil gjere greie for problemstillingar knytte til kontroll av trafikktryggleik og etablering av eit frittstående vegtilsyn. Fleirtalet meiner det er føremålstenleg å handsame desse problemstillingane i nett den samanhengen, og at saka såleis blir sikra ei brei og grundig handsaming i komiteen. Det vil vere naturleg å opne for høyring i samband med denne handsaminga.

Fleirtalet foreslår difor å leggje dokumentet ved protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det er uheldig at Statens vegvesen i dag driver tilsyn med eget arbeid. Disse medlemmer mener dette gjør det vanskelig for uavhengige aktører og offentligheten å etterprøve sikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen. Disse medlemmer mener det er uheldig at Statens vegvesen sitter på

alle sider av bordet innenfor et område som til enhver tid krever stor åpenhet og ydmykhet overfor publikum. Disse medlemmer tror dessverre at organiseringen av sikkerhetsarbeidet i vegsektoren i dag bidrar til å svekke tilliten til myndighetene blant folk.

Disse medlemmer vil fremheve at den store utfordringen med å redusere antallet skadde og drepte i trafikken er en god grunn til å opprette et frittstående vegtilsyn. Disse medlemmer vil også vise til at tilsynsmyndigheter innen luftfarten og jernbanen er frittstående.

Disse medlemmer vil også vise til at det i Sverige er opprettet et frittstående organ, Väginspektionen, med tilsynsoppgaver knyttet til de mål sentrale myndigheter har satt for trafikksikkerheten. Väginspektionen skal blant annet analysere og følge forhold knyttet til utformingen og funksjonen av vegsystemet knyttet opp mot de mål som er satt. Disse medlemmer vil peke på at organiseringen av Väginspektionen kan være et utgangspunkt for et frittstående vegtilsyn i Norge.

Disse medlemmer vil peke på at det i etterkant av fremleggelsen av Dokument nr. 8:30 (2006-2007) har fremkommet nye opplysninger knyttet til raset i Hanekleivtunnelen som underbygger behovet og begrunnelsen for et frittstående vegtilsyn. Disse medlemmer vil vise til rapporten fra undersøkelsesgruppen etter raset i Hanekleivtunnelen 25. desember 2006. I rapporten fremkommer det at raset er et resultat av mangelfull ingeniørgeologisk kompetanse i prosjektet, sammenblanding av roller, uklar ansvarsfordeling knyttet til fastsettelse av permanent sikring i tunnelen, mangelfull kartlegging av geologiske forhold og manglende dokumentasjon på utført sikringsarbeid. Disse medlemmer mener at en frittstående tilsynsmyndighet i større grad vil være i stand til å etterprøve, stille spørsmål ved og for øvrig fange opp mangler ved det utførte arbeidet i slike prosjekter. Disse medlemmer mener at et frittstående vegtilsyn vil bidra til å forebygge slike uønskede hendelser i fremtiden og styrke trafikksikkerheten.

Disse medlemmer vil peke på at nyskapingen med OPS-selskap/prosjekter innenfor norsk vegbygging, hvor et ikke-statlig selskap har ansvar for prosjekter, anlegg og vedlikehold, også tilsier etablering av et frittstående tilsynsorgan.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til Dokument nr. 8:30 (2006-2007) hvor forslaget om å opprette et frittstående vegtilsyn fremmes på bakgrunn av prinsippet om at kontroll- og tilsynsoppgaver må foregå uavhengig av de partene som har sikkerhetsansvar og økonomisk ansvar.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til forslaget i Dokument nr. 8:30 (2006-2007) og foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et frittstående vegtilsyn for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behandling av Nasjonal transportplan

(2006-2015), jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Innst. S. nr. 240 (2003-2004), der Fremskrittspartiet fremmet følgende forslag:

"Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen om å overføre Luftfartstilsynet, Post- og teletilsynet, samt Jernbanetilsynet fra Samferdselsdepartementet til et annet departement."

"Forslag 15

Stortinget ber Regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (veg og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges."

Disse medlemmer viser til at ingen av de øvrige partiene - heller ikke partiene Høyre og Venstre som forslagstillerne representerer, stemte for disse forslagene.

Disse medlemmer viser også til forslag fra Fremskrittspartiet i forbindelse med samferdselsbudsjettet for 2007, forslag som vil gi et transporttilsyn/vegtilsyn viktig grunnlag for tilsynsvirksomheten:

"Forslag 22

Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i vegtrafikkloven for ulykker som skyldes vegholder."

"Forslag 23

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av vegnettet i Norge."

Disse medlemmer har merket seg at heller ikke disse forslagene fikk tilslutning fra andre partier.

Disse medlemmer understreker at etablering av et samlet tilsynsorgan for hele transportsektoren er en viktig og programfestet sak for Fremskrittspartiet. Transportsektorene jernbane og luftfart har lenge hatt egne tilsyn. Etter disse medlemmers syn gjør disse to tilsynene en viktig jobb med å sikre sikkerheten innenfor de to transportsektorene. Likevel bør de etter disse medlemmers syn flyttes til et annet departement enn Samferdselsdepartementet.

Disse medlemmer vil vise til at innenfor vegsektoren finnes det ikke eget tilsyn. Her fremstår fagstaten Statens vegvesen/Vegdirektoratet som ansvarshavende for vegsikkerheten, vegholder (= eier), bestiller, delvis utfører og som et slags "tilsyn" med de samme oppgavene.

Disse medlemmer mener en slik ordning er svært uheldig. Disse medlemmer viser til at det både historisk og gjennom nyere eksempler, er dokumentert at det slett ikke er en god løsning at Statens vegvesen slipper å forholde seg til en frittstående tilsynsmyndighet. Tilsynsmyndigheten driver selvsagt ikke detaljkontroll, men det viktige ved et frittstående tilsyn er at både varslede og ikke-varslede tilsynsbesøk der etatens egen etterlevelse av lover, forskrifter og egne kvalitetssikringsrutiner blir kontrollert. Norge har et omfattende vegnett, som er viktig for verdiskaping og for bosetting i hele landet. Vegnettet har tre eiernivå men en felles forvalter for to av disse. Vegstandard, vedlikehold og drift er svært varierende. Behovet for et

frittstående tilsyn er etter disse medlemmers mening åpenbart.

Disse medlemmer viser til at innenfor transportsektoren er Norge nå i ferd med å få etablert en slik tverrsektoriell ordning. Statens havarikommisjon for transport har i dag ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser innen sivil luftfart, jernbane og vegtransport i Norge. Havarikommisjonen ble i 2002 utvidet til å omfatte alvorlige hendelser og ulykker i jernbanesektoren. Utvidelsen innebar en ytterligere klargjøring av roller i jernbanesektoren. Fra 1. september 2005 ble Havarikommisjonen også utvidet til å omfatte undersøkelse av alvorlige hendelser og ulykker i vegsektoren. Stortinget har tidligere vedtatt at havarikommisjonens ansvarsområde også skal omfatte sjøulykker, jf. lov 7. januar 2005 nr. 2. Budsjettet for 2007 legger til rette for at loven kan tre i kraft 1. juli 2008. Samferdselsdepartementet foreslår at også undersøkelser av arbeidsulykker om bord på skip legges til Havarikommisjonen fra samme dato.

Disse medlemmer vil vise til at både under forrige og under denne regjering legges det altså til rette for et samlet sektoransvar for havari/ulykker innen samferdselssektoren. Etter disse medlemmers syn er det en god start og en god bekreftelse på at en slik modell også bør brukes innenfor tilsynsarbeidet i samferdselssektoren.

Disse medlemmer har merket seg brev fra statsråden datert 26. januar 2007 med vurdering av saken, der statsråden varsler redegjørelse om raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Revidert nasjonalbudsjett. Disse medlemmer har merket seg uttalelsene om at problemstilling knyttet til kontroll og tilsyn vil bli en viktig del av en slik redegjørelse.

Etter disse medlemmers syn er behandling av viktige saker gjennom "redegjørelser" i hovedbudsjetter og reviderte nasjonalbudsjetter ikke en tilfredsstillende saksbehandling. Disse medlemmer mener at viktige saker må og bør forelegges Stortinget som egne saker og ikke i budsjettssammenheng da mye av oppmerksomheten naturlig nok konsentreres om budsjetttrammer, kapitler og enkeltposter. Særlig gjelder det en viktig sak som opprettelse av tilsynsmyndighet for vegsektoren, den bør behandles grundig i egen sak.

Disse medlemmer understreker at to viktige forhold bør komme på plass i forbindelse med etablering av et tilsyn som også omfatter vegsektoren. For det første mener disse medlemmer at det bør etableres et system for klassifisering av veger med tilhørende periodisk godkjenning. For det andre mener disse medlemmer at veglovens bestemmelser må utvides til også å omfatte et juridisk ansvar for vegholder dersom ulykker på vegen skyldes feil og mangler ved vegen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om etablering av et Statens transporttilsyn som skal føre tilsyn med virksomheten innenfor alle transportsektorene. Stortinget legger til grunn at et slikt transporttilsyn samordnes med eksisterende Jernbanetilsyn og Luftfartstilsyn."

"Stortinget ber Regjeringen etablere et system for klassifisering og periodisk godkjenning av vegnettet i Norge."

"Stortinget ber Regjeringen utvide vegtrafikkloven til å omfatte bestemmelser om juridisk ansvar for vegholder."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen opprette et frittstående vegtilsyn for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet.

Forslag frå Fremskrittpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om etablering av et Statens transporttilsyn som skal føre tilsyn med virksomheten innenfor alle transportsektorene. Stortinget legger til grunn at et slikt transporttilsyn samordnes med eksisterende Jernbanetilsyn og Luftfartstilsyn.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen etablere et system for klassifisering og periodisk godkjenning av vegnettet i Norge.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen utvide vegtrafikkloven til å omfatte bestemmelser om juridisk ansvar for vegholder.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:30 (2006-2007) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Odd Einar Dørum, Trond Helleland og Øyvind Halleraker om etablering av et frittstående vegtilsyn - vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. mars 2007

Per Sandberg
leiar

Jenny Klinge
ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. januar 2007****Dokument nr. 8:30 (2006-2007) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Trond Helleland, Øyvind Halleraker og Odd-Einar Dørum om etablering av et frittstående vegtilsyn**

Jeg viser til brev av 17.01.07 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen der Dokument nr. 8 (2006 - 2007) med forslag om etablering av et frittstående vegtilsyn er vedlagt. Forslaget tar i sin omtale av bakgrunn utgangspunkt i raset i Hanekleivtunnelen.

Jeg viser også til mitt svar på spørsmål 5 fra stortingsrepresentant Arne Sortevik om sikkerheten på det norske vegnettet, jf. spørretimen 10.01.07. Granskingsrapporten vedrørende raset i Hanekleivtunnelen

vil foreligge allerede i midten av februar. Resultatet av denne vil være et viktig grunnlag for min vurdering av om det bl.a. bør opprettes et frittstående vegtilsyn.

Jeg ønsker at Stortinget skal få fylldig informasjon om saken og få anledning til å diskutere alle sider av den. Jeg tar sikte på å redegjøre nærmere for raset i Hanekleivtunnelen i samleproposisjon som er planlagt lagt fram i mai 2007 i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett. Problemstillinger knyttet til kontroll og tilsyn vil bli en viktig del av redegjørelsen. Etter min oppfatning er det mest hensiktsmessig å vurdere spørsmålet om opprettelse av et vegtilsyn i denne sammenheng.

Vedlegg 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 28. februar 2007****Dokument nr. 8:30 (2006-2007) Representantforslag fra stortingsrepr. Borghild Tenden, Trond Helleland, Øyvind Halleraker og Odd-Einar Dørum om etablering av et frittstående vegtilsyn**

Jeg viser til brev av 22.02.07 fra Transport og kommunikasjonskomiteen vedrørende følgende:

2. Innsyn i dokumenter

Jeg gjør oppmerksom på at Norsk Presseforbund i brev av 21.02.07 har bedt om uttalelse fra Sivilombudsmannen (Stortingets ombudsmann for forvaltningen) når det gjelder innsynskrav vedrørende dokumenter tilknyttet Hanekleivtunnelen. I spørsmål nr. 656 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Arne Sortevik nevnes saken i tillegg som ett eksempel blant mange der dokumenter holdes unntatt offentlighet.

VG begjærte i telefaks av 08.01.07 til Statens vegvesen Region sør innsyn i deler av prosjektarkivet knyttet til tunnelen. Dette gikk primært på dokumenter som omhandlet vurderinger knyttet til sikkerheten og fare for ras, samt dokumenter som berørte fjellets beskaffenhet der tunnelen ble bygget. Det ble bedt om innsyn

både i dokumenter utarbeidet forut for og under bygging av tunnelen.

Samferdselsdepartementet sluttet seg i brev av 13.02.07 til Vegdirektoratets vedtak om ikke å ta innsynsbegjæringen til følge. Det ble vist til at dokumentene det ble bedt om innsyn i, var av meget stort omfang og med et komplekst innhold. Videre ble det opplyst at rapporten om Hanekleivrasen ville foreligge om kort tid, og at den ville bli offentlig og henviser til sentrale dokumenter. Jeg finner det ikke riktig å gå mer detaljert inn i saken, men vil avvente Sivilombudsmannens uttalelse.

Jeg fikk overlevert rapporten 15.02.07, og det ble i forbindelse med avslaget på innsynsbegjæringen forutsatt at Statens vegvesen praktiserte meroffentlighet etter at undersøkelsesgruppen var ferdig med sitt arbeid.

Jeg forutsetter at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Dokument nr. 8:30 (2006-2007) gis innsyn i ønskede dokumenter, jf. i denne forbindelse Stortingets forretningsorden § 49a om innsyn i regjeringens og forvaltningens dokumenter.