



Innst. 305 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:86 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om innføring av konkrete mål for hva som er god vei

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«I

Stortinget ber regjeringen utarbeide enkle kvantifiserbare og tidsfestede målsettinger knyttet til norsk samferdselspolitikk.

II

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. Transporttilsynet skal i tillegg hvert år legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg

Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til Dokument nr. 8:86 S (2009–2010) og til vedlagte uttalelse, datert 14. april 2010, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen viser også til at komiteen har gjennomført høring om saken 12. mai 2010.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at vedtak i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), forplikter. Flertallet påpeker at regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for 2010, jf. Prop. 1 S (2009–2010), underfinansierte Nasjonal transportplan med 2,3 mrd. kroner. Dette skaper usikkerhet om gjennomføringen av investeringsprosjektene som er prioritert og vedtatt gjennom Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Flertallet viser til opplysninger fremkommet under høringen 12. mai 2010, om at over halvparten av riksveiene ikke har brukbar standard, at det er et økende gap mellom transportbehov og standard på infrastruktur, samt at det mangler lover, forskrifter og sanksjonsmuligheter knyttet til standard på veisystemet. Flertallet viser også til at ifølge Trygg Trafikks opplysninger på høringen 12. mai 2010 skyldtes ca. 30 pst. av dødsulykkene i 2008 delvis infrastrukturen.

Flertallet mener at definerte og ufravikelige krav til eksisterende veier vil være et viktig virkemiddel for å bedre og minske antall ulykker på norske veier. Flertallet viser til statsrådets beskri-

velse av målstrukturen som ligger til grunn for behandlingen av Nasjonal transportplan, jf. brev av 14. april 2010. Flertallet er av den oppfatning at vurderingen av måloppnåelse for etappemålene i Nasjonal transportplan bør baseres på presise og kvantifiserbare indikatorer. Målstruktur og indikatorer bør være objektive og upolitiske virkemidler. Det bør angis et ambisjonsnivå for hver enkelt indikator i Nasjonal transportplan 2010–2019. Flertallet ser det som naturlig at fastsettelse av ambisjonsnivå vurderes i sammenheng med rammene for marginalvurderinger. Flertallet ser det som hensiktsmessig om tilstanden for norske veier ble vurdert oftere enn hvert fjerde år, gjennom en rapportering om måloppnåelse i forhold til fastsatte indikatorer.

Flertallet foreslår:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide enkle kvantifiserbare og tidsfestede målsettinger knyttet til norsk samferdselspolitikk.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til St. meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 (NTP) der regjeringen har lagt opp til en kraftig styrket satsing på samferdsel i tiårsperioden. Planrammen er 100 mrd. kroner høyere enn den vedtatte planrammen for NTP 2006–2015. Til veiformål er det i NTP 2010–2019 lagt opp til en økning på om lag 39 pst.

Disse medlemmer viser videre til at det i prioriteringer i NTP 2010–2019 ligger til grunn en målstruktur, slik også representantene beskriver i Dokument 8:86 (2009–2010). Formålet med målstrukturen er å få bedre fram hva som oppnås med politikken og få et bedre grunnlag for avveininger mellom politiske mål. De transportpolitiske målene skal være førende for etatenes arbeid med handlingsprogrammene og oppfølgingen av Nasjonal transportplan i de årlige budsjettene.

Disse medlemmene ser at denne målstrukturen ikke er komplett i den forstand at den uttrykker alle politiske mål knyttet til transportsektoren. Disse medlemmer mener imidlertid at det er riktig å begrense antall mål til politisk fokuserte områder på et overordnet nivå. Det vil være en rekke områder som ikke er omtalt i målstrukturen, men som likevel er viktige for å sikre at politiske mål og prioriteringer nås. Disse inngår bl.a. i departementenes etats- og eierstyring. Oppfølging av etatene i gjennomføringen av oppgaver knyttet til drift og vedlikehold av infrastrukturen, som forslagsstillerne konkret viser til, er et eksempel på dette.

Disse medlemmer er enige i målstrukturen som inneholder fire hovedmål som er knyttet til følgende områder; framkommelighet og regional utvik-

ling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Under hvert hovedmål er det formulert etappemål som konkretiserer disse og viser hvilke områder regjeringen vil ha fokus på i planperioden. Det er lagt til grunn et kvantifisert etappemål for trafikkssikkerhet, mens de andre etappemålene angir retning. Som forslagsstillerne påpeker, er ingen av hovedmålene «kvantifiserbare, tidfestet, konkretisert eller rangert». Dette er i tråd med oppbyggingen av målstrukturen. De fire hovedmålene skal stake ut kursen uten å være tall- eller tidfestet. Hovedmålene uttrykker de langsiktige målene for transportpolitikken og er tverrsektorielle. Etappemålene som er tilknyttet hvert hovedmål, uttrykker hva som ønskes oppnådd i planperioden – enten dette angir retning eller er et konkret resultatmål.

Disse medlemmer ser det som naturlig at de konkrete avveininger mellom de ulike målene skjer som en del av arbeidet med rullering av transportplanen. Det vises til St. meld. nr. 16 (2008–2009), under kap. 5 Mål og hovedprioriteringer, side 47, der det heter at «Regjeringen vil i planperioden særlig prioritere å øke trafikkssikkerheten, bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene».

Disse medlemmer viser til at det er utviklet indikatorer som skal måle hvor langt en kommer i oppfølgingen av etappemålene. For å illustrere hva som forventes oppnådd med den foreslåtte satsingen, er det for enkelte indikatorer gjort beregninger som viser forventede resultater i planperioden. Eksempelvis er det til etappemålet om å redusere reisetider i og mellom regioner, utviklet indikatorer for reisetider på utvalgte ruter på riksveinettet og på utvalgte region- og Intercitytog. I NTP 2010–2019 er det oppgitt hvor store reisetidsgevinster det er beregnet at de foreslåtte investeringstiltakene i riksveinettet og jernbaneprosjekter vil gi på disse rutene/strekningene i planperioden, mens det i Prop. 1 S (2009–2010) er oppgitt forventet reduksjon i reisetid i 2010.

Disse medlemmer viser videre til at transportetatene og Avinor i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 skal ta utgangspunkt i målstrukturen i inneværende transportplan, jf. Retningslinje 1 som ble gitt 16. februar 2010. I retningslinjene blir etatene og Avinor bedt om å gå gjennom målstrukturen for å vurdere om det er behov for å justere og eventuelt utvikle nye etappemål og indikatorer. På bakgrunn av etatenes og Avinors tilrådninger vil så Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet i Retningslinje 2, som skal gis i mars 2011, fastsette målstrukturen som etatene og Avinor skal legge til grunn i sitt arbeid med planforslaget. Disse medlemmer støtter opp om denne fremgangsmåten som skissert over, og mener dette ivaretar behovet for målstruktur med etappemål og indikatorer.

Disse medlemmer fremmer forslag om at forslagene i Dokument 8:86 S (2009-2010) ikke bifalles, og fremmer slikt forslag:

«Dokument 8:86 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken og Arne Sortevik om innføring av konkrete mål for hva som er god vei – bifalles ikke.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner om begrunnelsen for forslaget om innføring av konkrete mål for hva som er god vei:

«Det finnes en rekke lover, forskrifter og sanksjonsmuligheter knyttet til trafikanten og kjøretøyet, blant annet vegtrafikkloven og kjøretøyforskriften, men når det gjelder standarden eller sikkerhet på veinettet, finnes det bare uforpliktende målsettinger. Forurensningsloven er den eneste loven som gir direkte føringer for prioritering av tiltak på veinettet, og det skal gjennomføres tiltak hvis støy eller forurensning overstiger visse minimumsverdier. Statens vegvesens vegnormaler er konkrete på hva slags standard nye veier skal ha, men når kun 1 pst. av veinettet er gjenstand for nybygging hvert år, vil det ta lang tid før veiene lever opp til standardene. Veinormalene sier heller ingenting om hva slags fartsgrense man skal ha på veiene. Når det gjelder drift og vedlikehold, har Statens vegvesen håndbok 111 som gir en detaljert beskrivelse av drift og vedlikehold av veinettet, blant annet krav til vintervedlikehold. Håndbøkene og veinormalene har til felles at de kan fravikes av budsjettmessige hensyn.»

Det er derfor disse medlemmer vil innføre en ordning med konkrete objektive og operative mål for hva som er god vei – ikke bare politiske mål.

Disse medlemmer peker på at det i dag ikke finnes eksakte mål på hva som er god vei. Disse medlemmer mener at eksakte mål må etableres i form av minstestandard og at et tilhørende tilsynsregime må omfatte konkrete sanksjonsmidler.

Disse medlemmer peker også på at det for luftfart og jernbane finnes egne tilsynsorgan; Luftfartstilsynet og Jernbanetilsynet. For veisektoren, derimot, er Vegdirektoratet – som også omfatter Statens vegvesen – også tilsynsorgan for veinettet. Samtidig er Statens vegvesen operativt knyttet til bygging, vedlikehold og drift av veinettet. Dette er en uheldig situasjon som ikke gir trafikantene innenfor de ulike transportformene samme trygghet gjennom likt opplegg for tilsyn og kontroll.

Disse medlemmer har merket seg Samferdselsdepartementets kommentarer gitt i brev av 14. april 2010 til forslaget; der omtale av mål og prosedyrer knyttet til disse gjelder politiske mål. Som eksempel brukes etappemål om reisetid på utvalgte ruter på riksveinettet. Disse medlemmer peker

på at reisetid er viktig, men at objektive og operative mål for hvordan veien skal være, er grunnlaget for reisetid gjennom sikker reise og effektiv reise på god vei.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for hhv. stamvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet iht. fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.»

Tilsyn

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at saken om et uavhengig veitilsyn har blitt vurdert tidligere, både i NOU 2000:24 og i NOU 2009:3, og at et flertall anbefalte etableringen av et uavhengig veitilsyn i utredningen overlevert 16. februar 2009.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen vil orientere om videre prosess i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2011 for spørsmålet om en eventuell etablering av et sektoroverskridende transporttilsyn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg departementets omtale av arbeidet med veitilsyn. Disse medlemmer peker på at utvalget som ble nedsatt i november 2007, leverte sin innstilling 16. februar 2009, og anbefalte opprettelse av et veitilsyn. Disse medlemmer konstaterer at veitilsyn ikke er etablert per mai 2010. Etter disse medlemmers syn er det derfor grunnlag for betydelig tvil om regjeringen virkelig ønsker å følge utvalgets anbefaling. Disse medlemmer mener der er viktig å få på plass ikke bare et selvstendig veitilsyn fristilt fra Vegdirektoratet og Statens vegvesen, men et samlet transporttilsyn for hele transportsektoren. Disse medlemmer mener det vil kunne gi bedre faglig kompetanse, bedre ressursutnyttelse og derved forsterket og forbedret tilsynsarbeid for hele transportsektoren.

Disse medlemmer har merket seg informasjon som kom frem under komiteens høring om saken. Opplysningsrådet for Veitrafikken, Norges Taxiforbund, Norges Automobilforbund, Norges Lastebileier-Forbund, Trygg Trafikk og Nei til Frontkollisjoner deltok på høringen, og alle ga klart uttrykk for støtte til forslag om konkret mål for hva som er god vei og til forslag om et eget tilsyn fristilt fra veimyndighetene for å drive tilsyn med veinettet.

Disse medlemmer har merket seg at samferdselsministeren i svar på spørsmål nr. 6 i Stortin-

gets spørretime 26. mai 2010 gir et anslag på nødvendig bemanningsbehov på 50–100 årsverk og på årlige kostnader på mellom 50–100 mill. kroner. Disse medlemmer registrerer at statsråden i svaret reflekterer over ressursbruken. Disse medlemmer peker på at transport på sjø, med fly og med jernbane har egne tilsyn, men at veisektoren med omfattende transport av personer og gods ikke har et selvstendig tilsyn. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet ønsker et samlet transporttilsyn som både kan gi likebehandling av alle 4 transportsektorer, faglig forsterket tilsyn gjennom felles organisering og ikke minst forbedret sikkerhet innenfor veitransport. Disse medlemmer minner om det omfattende omfang av ulykker og skader som årlig forekommer, og viser spesielt til 0-visjonen. Disse medlemmer understreker at nettopp et samlet tilsyn der også tilsyn med veisektor etableres, vil kunne gi bedre transportsikkerhet for veibrukerne. Disse medlemmer mener de samfunnsøkonomiske besparelsene vil kunne være betydelige, og peker igjen på at deltakerne på transport- og kommunikasjonskomiteens høring om saken ga uttrykk for sterk støtte til forslaget om tilsyn også innenfor veisektoren. Disse medlemmer legger til grunn at konkrete mål etableres som minimumsstandard og at ordningen følges opp gjennom etablering av en tilsynsordning der tilsynsmyndighet også gis konkrete sanksjonsmuligheter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et uavhengig offentlig veitilsyn, med tilsynsmyndighet overfor både vei, biler og trafikanter.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:86 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om innføring av konkrete mål for hva som er god vei – bifalles ikke.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for hhv. stamvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet ihht. fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen etablere et uavhengig offentlig veitilsyn, med tilsynsmyndighet overfor både vei, biler og trafikanter.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen utarbeide enkle kvantifiserbare og tidsfestede målsettinger knyttet til norsk samferdselspolitikk.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2010

Knut Arild Hareide

leder

Øyvind Halleraker

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. april 2010****Representantforslag, Dokument 8:86 S (2009-2010) - svar fra Samferdselsdepartementet**

Jeg viser til brev 19. mars 2010 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité vedrørende ovennevnte.

Representantene fremmer følgende forslag:

”Stortinget ber regjeringen utarbeide enkle kvantifiserbare og tidsfestede målsettinger knyttet til norsk samferdselspolitikk.

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. Transporttilsynet skal i tillegg hvert år legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel.”

I St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) har regjeringen lagt opp til en vesentlig styrket satsing på samferdsel i tiårsperioden. Planrammen er 100 mrd. kr høyere enn den vedtatte planrammen for NTP 2006-2015. Til vegformål er det i NTP 2010-2019 lagt opp til en økning på om lag 39 pst.

Til grunn for prioriteringer i NTP 2010-2019 ligger en målstruktur, slik også representantene beskriver i Dokument 8:86. Formålet med målstrukturen er å få bedre fram hva som oppnås med politikken og få et bedre grunnlag for avveininger mellom politiske mål. De transportpolitiske målene skal være førende for etatenes arbeid med handlingsprogrammene og oppfølgingen av Nasjonal transportplan i de årlige budsjettene.

Målstrukturen er ikke komplett i den forstand at den uttrykker alle politiske mål knyttet til transportsektoren. Det er lagt vekt på å begrense antall mål til politisk fokuserte områder på et overordnet nivå. Det vil være en rekke områder som ikke er omtalt i målstrukturen, men som likevel er viktige for å sikre at politiske mål og prioriteringer nås. Disse inngår bl.a. i departementenes etats- og eierstyring. Oppfølging av etatene i gjennomføringen av oppgaver knyttet til drift og vedlikehold av infrastrukturen, som forslagsstillerne konkret viser til, er et eksempel på dette.

Målstrukturen inneholder fire hovedmål som er knyttet til følgende områder; framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Under hvert hovedmål er det formulert etappemål som konkretiserer disse og viser

hvilke områder regjeringen vil ha fokus på i planperioden. Det er lagt til grunn et kvantifisert etappemål for trafikksikkerhet, mens de andre etappemålene angir retning.

Som forslagstillerne påpeker er ingen av hovedmålene ”kvantifiserbare, tidfestet, konkretisert eller rangert”. Dette er i tråd med oppbyggingen av målstrukturen. De fire hovedmålene skal stake ut kursen uten å være tall- eller tidfestet. Hovedmålene uttrykker de langsiktige målene for transportpolitikken og er tverrsektorielle. Etappemålene som er tilknyttet hvert hovedmål, uttrykker hva vi ønsker å oppnå i planperioden – enten dette angir retning eller er et konkret resultatmål.

De konkrete avveininger mellom målene skjer som en del av arbeidet med transportplanen. Det vises til St. meld. nr. 16 (2008-2009), under kap 5 Mål og hovedprioriteringer, side 47, der det heter at ”Regjeringen vil i planperioden særlig prioritere å øke trafikksikkerheten, bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene.”

Det er utviklet indikatorer som skal måle hvor langt en kommer i oppfølgingen av etappemålene. For å illustrere hva som forventes oppnådd med den foreslåtte satsingen, er det for enkelte indikatorer gjort beregninger som viser forventede resultater i planperioden. Eksempelvis er det til etappemålet om å redusere reisetider i og mellom regioner utviklet indikatorer for reisetider på utvalgte ruter på riksvegnettet og på utvalgte region- og InterCity-tog. I NTP 2010-2019 er det oppgitt hvor store reisetidsgevinster det er beregnet at de foreslåtte investeringstiltakene i riksvegnettet og jernbaneprosjekter vil gi på disse rutene/strekningene i planperioden, mens det i Prop. 1 S. (2009-2010) er oppgitt forventet reduksjon i reisetid i 2010.

Transportetatene og Avinor skal i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 ta utgangspunkt i målstrukturen i inneværende transportplan, jf. Retningslinje 1 som ble gitt 16.02.2010. I retningslinjene blir etatene og Avinor bedt om å gå gjennom målstrukturen for å vurdere om det er behov for å justere og eventuelt utvikle nye etappemål og indikatorer.

På bakgrunn av etatenes og Avinors tilrådninger vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet i Retningslinje 2, som skal gis i mars 2011, fastsette målstrukturen som etatene og Avinor skal legge til grunn i sitt arbeid med planforslaget. I hvilken grad det er grunnlag for å utvikle flere kvantifiserbare mål, slik stortingsrepresentantene frem-

mer forslag om, vil være en del av denne vurderingen.

I Dokument 8:86 foreslås det etablering av et sektoroverskridende transporttilsyn. I tillegg til oppgaver med kontroll av transportsektoren, mener representantene at tilsynet skal føre kontroll med hvorvidt definerte mål for transportsektoren etterleves.

Spørsmålet om tilsyn i vegsektoren har blitt reist i ulike sammenhenger tidligere. I NOU 2000:24 *Et sårbart samfunn* ble spørsmålet om et felles tilsyn for transportsektorene, herunder vegsektoren drøftet. I St. meld. nr. 17 (2002-2003) *Om statlige tilsyn* ble imidlertid spørsmålet om vegtilsyn holdt utenfor diskusjonen. Bakgrunnen var da blant annet at Statens vegvesen var inne i en omfattende omstillingsprosess, og at det først på sikt ville være hensiktsmessig med en nærmere vurdering av et vegtilsyn.

Som en oppfølging av raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold 25. desember 2006 ønsket regjeringen å få gjennomført en grundig vurdering av behovet for et selvstendig tilsynsorgan med ansvar for tilsyn med trafiksikkerheten i vegsektoren. Et utvalg ble oppnevnt i november 2007. I NOU 2009:3, overlevert 16. februar 2009, har tilsynsutvalget kommet med sine vurderinger og tilrådninger. Et flertall i utvalget anbefalte å etablere et tilsyn i tråd med det mandatet utvalget hadde fått, mens et mindretall i utvalget ikke fant å kunne anbefale en slik løsning.

Departementet har hatt denne rapporten ute på en bred høring og utvalgets tilrådninger og høringsinnspillene ligger nå til behandling i Samferdselsdepartementet. Regjeringen vil orientere om videre prosess i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2011.

