



Representantforslag 22 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Lars Myraune, Tage Pettersen, Siri A. Meling og Trond Helleland

Dokument 8:22 S (2010–2011)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Lars Myraune, Tage Pettersen, Siri A. Meling og Trond Helleland om å opprette et selvstendig, frittstående veg- og vegtrafikktilsyn, som skal ha tilsynsansvar med veger, trafikanter og kjøretøyer

Til Stortinget

Bakgrunn

Man opplever stadig at veger man trodde var trygge, viser seg ikke å være det. Dette synliggjør behovet for en styrking av sikkerheten på vegnettet. Norge har en stor utfordring med å redusere antallet skadde og drepte i trafikken. Vegstandarden har stor innvirkning på trafikksikkerheten og er derfor en naturlig del av sikkerhetsarbeidet.

Høyre har lansert en nullvisjon for antall drepte i trafikken, forårsaket av vegens beskaffenhet. Dette betyr at det må tas betydelig sterkere grep og bevilges mer penger enn regjeringen hittil har vært villig til.

I Nasjonal transportplan defineres behovet for midtdeler på utsatte vegstrekninger til 750 km i 10-årsperioden. Etter de to første budsjettårene er fasit ca. 33 km, som er under 5 pst. av behovet og etter forslagsstillernes syn altfor dårlig. Samtidig oppleves det at kvaliteten på vegnettet stadig blir dårligere, og at kategoriene «dårlig» og «svært dårlig» standard bare har økt de senere årene.

Regjeringen har heller ikke vært villig til å innføre forpliktende mål for hva som er «god veg», i form av målbare standarder, som for eksempel hjulspor og dekk-kvalitet. Etter forslagsstillernes mening er dette helt nødvendig og bør følges opp med et nytt og uav-

hengig tilsynsinstitutt som også bør ha sanksjonsmulighet ved åpenbare mangler.

Statens havarikommisjon påpekte nylig i en rapport om en dødsulykke i Alta at vegens beskaffenhet, med store hjulspor og sterkt nedsatt manøvreringsmulighet for bilførere, var direkte årsak til en ulykke som også krevde menneskeliv. Det finnes flere eksempler på lignende tilfeller.

Spørsmålet om et frittstående tilsyn, på linje med det vi finner på andre transportområder, ble berørt i forbindelse med NOU 2000:24 «Et sårbart samfunn». Et uavhengig tilsyn vil sikre at sikkerhetskrav stilles fra en instans som er uavhengig av aktører som drifter og bygger veg.

I en senere NOU 2009:3 «På sikker veg» konkluderer utvalgets flertall, i likhet med de fleste høringsinstanser, med at det bør opprettes et eget vegtilsyn.

I statsbudsjettet for 2011 tilrår imidlertid ikke departementet at det opprettes et frittstående vegtilsyn, men mener at et vegtilsyn bør legges inn i Statens vegvesens organisasjon. Dette grunnlagt hovedsakelig i felles ressursutnyttelse. Forslagsstillerne vil peke på at det er uheldig at Statens vegvesen driver kontroll med seg selv innenfor et område som til enhver tid krever stor åpenhet og ydmykhet overfor publikum.

Etter forslagsstillernes mening er problemet ved en slik modell at det blir meget utfordrende å skille rollene, noe som er helt nødvendig når man skal skape tillit og troverdighet til et tilsynsinstitutt. Departementet går videre inn for at alle tilsynsoppgaver som Statens vegvesen har i dag, legges til samme tilsynsinstitutt. Det er forslagsstillerne enige i, men forutsetningen er at dette opprettes som et frittstående og uavhengig veg- og vegtrafikktilsyn.

I dag driver Statens vegvesen trafikksikkerhetsarbeid i egen organisasjon. I Norge finnes det også en rekke frittstående interesseorganisasjoner som gir

viktige bidrag til å styrke sikkerheten på vegnettet og i trafikken for øvrig. Forslagsstillerne mener at dette samspillet bør fortsette.

En utfordring er imidlertid at hovedvekten av detaljert fagkunnskap og informasjon finnes i Statens vegvesen, samt at organisasjonen driver tilsyn med eget arbeid. Dette gjør at det er vanskelig for uavhengige aktører og offentligheten å etterprøve sikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen. En uavhengig tilknytning til tilsynsmyndigheten vil være en fordel for alle parter.

Nyskapingen med OPS (offentlig-privat samarbeid)-selskap/-prosjekter innenfor norsk vegbygging, hvor et ikke-statlig selskap har ansvar for prosjekter, anlegg og vedlikehold, tilsier at det bør etableres et frittstående tilsynsorgan. Forvaltningsreformen og overføringen av ansvaret for store deler av det tidligere riksvegnettet til fylkeskommunene tilsier også en uavhengig statlig tilsynsfunksjon.

Gjennom en uavhengig tilsynsinstitusjon kan det bli enklere for aktører og privatpersoner å varsle og avdekke uakseptable forhold, kontinuiteten knyttet til oppfølgingen av sikkerhetsarbeid kan bli ivaretatt på en bedre måte, og kontroll- og tilsynsoppgaver vil foregå uavhengig av de sikkerhetsansvarlige partene.

Innenfor jernbane og luftfart fører Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet kontroll- og sikkerhetstilsyn. Organisasjonene er frittstående med hensyn til Jernbaneverket og Avinor og driver tilsyn med både pri-

vate og offentlige bedrifter som driver transportvirksomhet og som står for bygging og drift av infrastruktur. Forslagsstillerne vil peke på at det ikke er noen grunn til å behandle vegsektoren vesentlig annerledes med hensyn til organiseringen av sikkerhetsarbeidet.

I forbindelse med opprettelsen av et frittstående og uavhengig tilsyn mener forslagsstillerne det er naturlig å se på det arbeidet som i dag gjøres innen Statens vegvesen på trafikksikkerhetsområdet. Forslagsstillerne vil anbefale at dette forsterkes og fornyes i et nært samarbeid med relevante organisasjoner innenfor arbeidsfeltet.

Forslagsstillerne vil peke på at det er viktig at et veg- og vegtrafikktilsyn får et klart og konkret mandat for virksomheten slik at man unngår unødvendig byråkrati, samtidig som trafikksikkerheten på de viktigste områdene ivaretas.

Forslag

På denne bakgrunn fremsettes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen opprette et frittstående og uavhengig Veg- og vegtrafikktilsyn som skal ha tilsynsansvar for veger, trafikanter og kjøretøy.

21. oktober 2010