

## Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | [post@atl.no](mailto:post@atl.no) | [www.atl.no](http://www.atl.no)

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Henrik Vold 20/ 5499-2

Sandvika, 01.11.2020

### Svar på offentlig høring av “Utredning av nasjonale føringer for riks- og fylkesvei”

---

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen, Vegdirektoratet i oppdrag å utrede nasjonale føringer for planlegging, utbygging, forvaltning, drift- og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet.

De nasjonale føringene skal sikre enhetlighet, kvalitet og effektivitet i oppgavegjennomføringen i veisektoren, og oppfyllelse av nasjonale mål for veieierne, men som ikke gir en regulering som er mer omfattende enn nødvendig.

Oppdraget er det første av to faser, hvor første fase vil være en vurdering av behov for nasjonale føringer sortert i tre modeller med ulik frihetsgrad for fylkeskommunene.

Andre fase vil bestå av valg og utforming av nasjonale føringer basert på fase 1 og beslutninger fra Samferdselsdepartementet.

De tre modellene som skal vurderes med tanke på frihetsgrad for fylkeskommunene er:

- Høy frihetsgrad/ minimum av føringer, gitt ivaretagelse av trafiksikkerhet
- Middels frihetsgrad/ middels mengde føringer
- Lav frihetsgrad/ mange føringer

Disse tre modellene vil i ulik grad ivareta samfunnsmålene som er beskrevet senere i rapporten, og dette er i hovedsak mål fra Nasjonal transportplan. Trafiksikkerhet vektlegges i alle modeller.

ATL ser på dette som en helt avgjørende forutsetning, uansett hvilken av modellene som velges. Vi bifaller også føringene som er gitt for likhet i måloppnåelse for alle modellene.

ATL vil derfor i denne besvarelsen ha størst fokus på føringer som blir lagt til arbeidet som skal gjøres i forhold til Vegtrafikklovens § 40 a, ansvar for trafikksikkerhetsarbeid.

Fylkene følger i dag opp Vegtrafikkloven § 40 a gjennom FTU eller lignende. Disse er litt ulikt sammensatt og alle har ikke politisk representasjon. ATL er enig i at arbeidet bør ha en politisk forankring (jfr punkt 1) og være mer konkret forpliktende enn i dag. På denne måten blir ansvaret bredere forankret, tydeligere og bedre formalisert. Trafikksikkerhetsarbeidet blir for fylkeskommunene vesentlig mer omfattende etter regionreformen, og på denne måten mer utfordrende. Ved å sikre ansvaret fylkeskommunen er pålagt, gjennom politisk forankring og krav til mål og leveranse, vil rollen de får kunne bli solid nok til å kunne påvirke.

De ulike modellene som foreslås og hvilken modell som blir lagt til grunn for føringene er som tidligere påpekt ikke avgjørende for ATL. Men, punktet om krav til konkrete mål for ulykkesutviklingen (jfr punkt 2), og pålegg om å lage trafikksikkerhetsplan med tiltak som nevnt i vegtrafikkloven (jfr punkt 3), mener ATL skal tas inn i fylkenes oppfølgingsplan.

ATL ønsker at den fylkesvise oppfølgingen mot delmålet i 2030 og 0- Visjonen i sin helhet, skal ivaretas på best mulig måte.

Utover dette har ikke ATL noe å tilføye og vil med dette takke for muligheten til å komme med innspill.

**Vennlig hilsen,**

Øyvind Årbogen  
*Fagkonsulent*