



Til: Stortinget
Kontroll- og konstitusjonskomiteen
Att: Anders Anundsen, komitéleder

Fra: Norsk Motorcykel Union (NMCU)
Ref: Morten Hansen, generalsekretær

Dato: 4. februar 2010

Vedr: Behandling av Dokument nr. 3:16 Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet - ønske fra komiteen om innspill fra brukerorganisasjonene

Takk for denne muligheten til å komme med innspill til behandlingen av Riksrevisjonens rapport. NMCU vil begrense seg til å kommentere forhold som har konsekvenser for trafiksikkerheten.

"Veivokter-funksjonen" som forsvant

NMCU påpekte allerede i 2003, når omorganiseringen av Statens vegvesen ble gjennomført, at vi så farer med konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i såkalte funksjonskontrakter.

For oss som kjører på to hjul er det sikkerhetsmessige vedlikeholdet bokstavelig talt livsviktig, og vi advarte derfor mot at viktig trafikkfaglig sikkerhetskompetanse kunne bli borte når "veivokter-funksjonene" ble overført fra Statens vegvesen til private entreprenører, og at dette kunne føre til en forverret situasjon "på bakken".

Vi stilte spørsmålstegn ved om entreprenørene faktisk hadde den trafikkfaglige sikkerhetskompetansen som er nødvendig når man blir overlatt det praktiske ansvaret for sikkerheten på vegnettet og så også helt klart farene ved at det kunne oppstå et motsetningsforhold mellom sikkerhetsoppdraget og kravet til lønnsomhet i private bedrifter.

Blant annet basert på innrapporterte forhold gjennom NMCUs Veifelleskjema, <http://nmcu.org/veifelleskjema>, er det vår oppfatning at det sikkerhetsmessige sommervedlikeholdet på veinettet snarere har blitt dårligere enn bedre etter at drift og vedlikeholdsoppgavene ble konkurranseutsatt.

Når vi samtidig vet at Stortinget har bevilget betydelig mer penger til vedlikehold, er det nærliggende å stille spørsmål om den negative utviklingen kan føres tilbake til konkurranseutsettingen.

Når NMCU har hevdet slike synspunkter har det umiddelbart kommet krasse reaksjoner fra entreprenørene. De begrunner situasjonen med et økt kostnadsnivå, men vi får imidlertid aldri noen skikkelig forklaring på hvorfor kostnadene økte med 40 % mellom 2003 og 2008.

Vi vegbrukere opplever i alle fall at vi har fått lite igjen for pengene våre.

For å ivareta sikkerheten til vegbrukerne må det bygges en forutsetning inn i vedlikeholdssystemene om at kompetente og ansvarsbevisste mennesker jevnlig inspiserer veinettet og umiddelbart utbedrer farlige forhold. Dersom dette skal foregå innenfor rammene av konkurranseutsetting i funksjonskontrakter, stilles det store krav til utforming og oppfølging av de kontraktene som inngås.

For oss vegbrukere er det avgjørende at ikke sikkerhet og inntjening stilles opp mot hverandre. Vi er også avhengige av at alle ledd har den trafikkfaglige kompetansen som er nødvendig.

Gjerdrum-ulykken: Et grelt eksempel

For å underbygge vår skepsis til funksjonskontraktene vil vi komme med et konkret eksempel der manglende trafikkfaglig sikkerhetskompetanse hos en entreprenør, eller alternativt; en dårlig skrevet funksjonskontrakt, førte til at en motorsyklist omkom.

Den 13. mai 2008 mottok Statens vegvesen i Romerike en av mange bekymringsmeldinger om den såkalte "Husersvingen" i Gjerdrum i Akershus. Meldingen var sendt inn av en samvittighetsfull nabo og fortalte at det holdt på å utvikle seg en stygg trafikkfelle ved inngangen til Husersvingen. Asfalten hadde sviktet fordi fundamentet hadde blitt vasket vekk av nedbør.

Statens vegvesen Romerike tok saken alvorlig. De reiste ut, inspiserer stedet og konkluderte med at forholdet snarest måtte utbedres. 14. mai fikk entreprenøren som hadde funksjonskontrakten på veistrekningen beskjed om å reparere skaden, som et hasteoppdrag. "Skaden er av en slik art at den må utbedres raskest mulig", skrev Statens vegvesen i et notat om saken.

I byggemøtereferat fra 22. mai oppsummerte man imidlertid at entreprenøren ennå ikke hadde utført jobben. Byggherren (Statens vegvesen) ba derfor om at dette, av hensyn til trafiksikkerheten, måtte utføres snarest mulig.

Først 29. mai kom entreprenøren med utstyr og to mann. Man brukte altså 15 dager på å ta fatt på et klart definert hasteoppdrag. Mannskapene skar ut et rektangel av asfalten der den hadde sviktet og klargjorde arbeidsstedet for asfaltering ved å fylle grus i hullet. Så reiste de sin vei - uten å asfaltere!

Konsekvensen var at biler og lastebiler i de neste dagene dro med seg grus fra hullet ut i vegbanen. Alle med en viss trafikkfaglig kompetanse vet at dette er ytterst farlig for motorsykler og mopeder, som bare har to støttepunkter mot underlaget og som svinger ved at de lenes over.

Entreprenøren som hadde funksjonskontrakten viste ytterligere sviktende omdømme ved at hullet ikke ble merket og at det heller ikke ble satt opp noen form for varselskilting.

Slik sto arbeidsstedet fram til 4. juni 2008. Den tragiske konsekvensen av disse sikkerhetsmessige feilvurderingene var at en motorsyklist denne dagen mistet veigrepet på grunn av grusen i vegbanen. Han veltet og kom under hjulene på en møtende lastebil og omkom.

Det hører med til historien at motorsyklisten var en voksen, fornuftig mann som beviselig ikke hadde brutt fartsgrensen, som er 60 km/t på den gjeldende strekningen.

NMCU har høy motorsykkelfaglig kompetanse, og etter vår mening hersker det ingen tvil om at den uvarslede veifellen var direkte årsak til at motorsyklisten omkom. Dette synet bekreftes også av politirapporten om ulykken. Likevel unnlot Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) å nevne dette forholdet som viktig i sin rapport og konkluderte i stedet med at motorsyklistene selv var skyld i ulykken, fordi han var for dårlig til å kjøre.

Entreprenøren ble på denne måten helt "frikjent". Den inkompetanse og sviktende dømmekraft han utviste fikk overhodet ingen konsekvenser - til tross for at det førte til at en trafikant omkom.

Et godt sikkerhetsvedlikehold på vegnettet er bokstavelig talt livsviktig for motorsyklister og mopedførere. Gjerdrum-ulykken er et grelt eksempel på hvordan det kan gå når ansvaret for sikkerhetsvedlikeholdet "på bakken" pulveriseres.

En forskrekkelig historie som forhåpentligvis vil få et rettslig etterspill.

NOU 2009/3 "På sikker veg": Anbefaling om innføring av et statlig veitilsyn

2. juledag i 2006 raste tonnevis med stein ned i kjørebane i Hanekleivtunnelen på E 18 i Vestfold. Det ble avdekket svikt i Statens vegvesen sine rutiner og som en konsekvens tok medlemsorganisasjonene i Trygg Trafikk til orde for innføring av et uavhengig veitilsyn.

Kravet ble formulert i et brev til samferdselsminister Liv Signe Navarsete, som satte i gang en offentlig utredning av saken. I fjor kom NOU'en "På sikker veg" med en anbefaling om innføring av et statlig veitilsyn.

NMCU er sikker på at et slikt uavhengig statlig tilsyn ville kunne påsett at intensjonene i lovverket og politiske vedtak blir fulgt opp på en bedre måte enn den Riksrevisjonen har avdekket er tilfelle i dag, der Statens vegvesen selv fører tilsyn med måloppnåelse i egen sektor.

vennlig hilsen
Norsk Motorcykel Union

Morten Hansen, generalsekretær