



Tullingsgate 2  
Postboks 277 Oslo Sentrum  
NO-0103 Oslo, Norway

Tlf: +47 22 40 40 40  
hovedkontor@tryggtrafikk.no  
www.tryggtrafikk.no

Justisdepartementet  
Postboks 8005 Dep  
0030 Oslo

Referanse: 54/17 002.21

Dato:  
29.11.2017

## **Høring - NOU 2017: 11 Bedre bistand. Bedre beredskap - Fremtidig organisering av særorganer**

Vi viser til ovennevnte høring og følgende forslag:

*«Trafikkoppgaver blir overført fra UP til politidistriktene, og Politidirektoratet styrker strategisk styring på området som sikrer fortsatt god trafikksikkerhetsinnsats».*

### **1. Hovedbudskap**

Trygg Trafikk går sterkt i mot forslaget om å overføre trafikkoppgaver fra UP til politidistriktene. Hovedårsaken er at forslaget ikke hensyntar transportpolitiske mål og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Vi viser til Nasjonal transportplan 2018-2029, som bl.a. viderefører *nullvisjonen* og innfører et nytt og ambisiøst etappemål om å redusere antallet som omkommer og blir hardt skadd i trafikken til maksimalt 350 i 2029. Videre vil forslaget svekke regjeringens signaler om å snu den uheldige utviklingen knyttet til redusert oppdagelsesrisiko for fartsovertredelser<sup>1</sup>. Tvert imot medfører forslaget en stor risiko for flere omkomne og hardt skadde i trafikken.

Trygg Trafikk anbefaler derfor fortsatt nasjonal styring over UPs kompetanse og operativ kapasitet. Dette er en garanti for at trafikksikkerhetsarbeidet blir prioritert, og at det foregår på en kunnskapsbasert og systematisk måte. UP er også ilagt mange nasjonale oppgaver knyttet til

---

<sup>1</sup> Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 s. 205

trafikkteknisk utstyr, metodebruk, politiets ATK-senter og iverksettelse av lovbrudd innen trafikksektoren. Det er viktig at disse oppgavene håndteres likt i hele landet.

I tillegg anbefaler Trygg Trafikk at politiets trafiksikkerhetsinnsats generelt sikres gjennom gode styringssignaler fra Justisdepartementet, i tråd med nasjonale mål for trafiksikkerhet. Videre bør samarbeidet mellom UP og politidistriktene forbedres ved at politidistriktene har et dedikert kontaktpunkt mot UP.

For øvrig har Trygg Trafikk ingen mening om UPs organisatoriske tilknytning.

## 2. Begrunnelse

### 2.1 Problematiske premisser og logiske brister

Trygg Trafikk mener at forslaget bygger på flere problematiske premisser og logiske brister:

- Målet er å styrke politidistriktene som ledd i nærpoltireformen. Dette er et anliggende for Justisdepartementet. Konsekvensen for politiske mål for trafiksikkerhet er ikke problematisert. Det er et anliggende for samferdselsdepartementet. Trygg Trafikk vil understreke betydningen av at forslaget vurderes i en helhetlig sammenheng og på tvers av politikkområder og sektorer.
- Det legges til grunn at trafiksikkerhet er viktig, at UP jobber godt og effektivt og at politiet skal opprettholde sin innsats. Samtidig sier man rett ut at målet er å «*oppnå en mer fleksibel og effektiv bruk av politikraft til alle former for kriminalitetsbekjempelse*». For oss er det vanskelig å tolke dette som annet enn en varslet nedprioritering av politiets trafiksikkerhetsinnsats.
- Det vises til at ny teknologi vil redusere behovet for kontrollvirksomhet. Trygg Trafikk er enig i at ny teknologi i kjøretøy og infrastruktur har et enormt potensiale til å øke sikkerheten for

alle trafikantgrupper. I en overgangsfase kan vi imidlertid få et mer komplisert og farlig trafikkbilde med en blanding av selvkjørende og konvensjonelle kjøretøy i samspill med myke trafikanter. Streknings-ATK har vist seg å ha svært god effekt på å forebygge ulykker knyttet til høy fart. Per i dag finnes det imidlertid ikke teknologi som kan foreta ruskontroller og andre trafikant overtredelser i trafikken. Vi vil derfor sterkt advare mot å ta ut teknologigevinsten for tidlig.

## 2.2 Argumenter for å bevare UP

### ***Politikontroller virker og er samfunnsøkonomisk lønnsomt***

Ruskjøring, høy fart etter forholdene og uoppmerksomhet er fortsatt de viktigste årsakene til dødsulykker i trafikken, jf. Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper. Politikontroller er et av tiltakene med sterkest effekt på kjøreatferd og dermed trafiksikkerhet, jf. Transportøkonomisk institutt. Det er f.eks. beregnet at Norge årlig kunne hatt 28 færre omkomne i trafikken ved en tidobling av antallet kontroller av promille, fart og bilbeltebruk<sup>2</sup>.

Trafikkulykkene er svært kostbare for samfunnet. Derfor er politikontroller også et samfunnsøkonomisk lønnsomt tiltak. Av stortingsmelding nr. 40 fremgår det at samfunnskostnadene ved trafikkulykker var 26,7 mrd. kr. i 2014<sup>3</sup>. Transportøkonomisk institutt har beregnet at antallet kontroller kunne vært 3,5 ganger høyere enn dagens nivå og fortsatt hadde tiltaket vært samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Videre vil vi minne om at UPs kontroller også bidrar godt til statskassen. I 2016 var bøteinntektene på i overkant av 600 mill. kr., ifølge Statens Innkrevingsentral. I tillegg kommer bøter fra anmeldesler hvor det ikke er utferdiget forenklet forelegg. Det bør også vektlegges at UP har en viktig rolle i den daglige kriminalitetsbekjempelsen. Bistanden gjelder trafikkriminalitet, men også annen kriminalitet.

---

<sup>2</sup> TØI-rapport 1417/2015

<sup>3</sup> TØI-rapport 1053C/2010 med oppjusterte tall, hentet fra stortingsmelding nr. 40.

### ***UP er garantisten for at politiet prioriterer trafiksikkerhet***

Ansvar for politiets trafiksikkerhetsarbeid er i dag tilnærmet likt fordelt mellom UP og politidistriktene. UP har imidlertid et mye høyere aktivitetsnivå enn politidistriktene. Dette viser seg gjennom reaksjonsprosenten (antall skriftlige forhold, anmeldelser, forenklede forelegg og gebyrer i forhold til antall kontrollerte). Trygg Trafikk antar dette skyldes at UP utfører en mer målrettet, effektiv og kunnskapsbasert trafikkjeneste enn politidistriktene.

UP har i dag 285 operative polititjenestemenn og en liten stab. Dersom disse stillingene skal fordeles på 12 politidistrikter blir det 23,75 stilling på hvert distrikt. Det sentrale spørsmålet blir dermed: *Hva vil myndighetene og politidistriktene prioritere å få ut av disse ekstra årsverkene?* Som nevnt ovenfor er omtalen i utredningen i beste fall tvetydig her.

Legger vi inn en forutsetning om at politiets trafiksikkerhetsarbeid skal ivaretas på dagens nivå, må det uansett avsettes betydelige ressurser til dette arbeidet. Siden dette ansvaret i dag er fordelt tilnærmet likt mellom UP og politidistriktene og UP operative har 285 tjenestemenn, bør det være grunn til å anta at politidistriktene bruker tilnærmet samme antall årsverk til trafiksikkerhetsarbeid. På bakgrunn av UPs langt høyere reaksjonsprosent har vi beregnet at det dermed må avsettes minst 600 årsverk til trafiksikkerhetsarbeid for å opprettholde dagens nivå. Dette har vi ingen tro på vil skje i praksis.

Derimot frykter vi at stillingene vil bli brukt til helt andre oppgaver. Politidistriktene er presset på ressurser og erfaringsmessig blir hendelser ofte prioritert foran forebyggende arbeid som trafiksikkerhet. Trafikkoppgaver har også tradisjonelt lav status i politiet. Resultatet kan dermed fort bli mindre kontrollvirksomhet, lavere objektiv og subjektiv oppdagelsesrisiko, mer trafikkfarlig atferd og høy risiko for flere drepte og hardt skadde i trafikken.

### ***UPs spisskompetanse og kapasitet kommer politidistriktene til gode***

UP har vært på veiene i 80 år og bygget opp et meget kompetent fagmiljø på trafiksikkerhet, og samarbeider tett og godt med øvrige nasjonale aktører. Når et politidistrikt avgir folk til UPs tjeneste

får de tilbake en kompetanse som er helt uvurderlig i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. UP er også en fleksibel og mobil bistandsressurs for politidistriktene ved store ekstraordinære hendelser.

### ***Befolkningen ønsker politi på veiene***

Politiets årlige innbyggerundersøkelser viser at folk er aller mest redd trafikkfarlige hendelser. Samme undersøkelse viser også at tiltroen til politiet er størst når det gjelder evne til å håndtere trafikkfarlige hendelser, sammenlignet med andre hendelser.

### ***UP er en viktig aktør i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet***

I 1970 omkom 560 mennesker på veiene våre. Til sammenligning omkom 135 i fjor, til tross for betydelig økt trafikk i denne perioden. Denne gledelige utviklingen er ikke resultat av tilfeldigheter, men målrettet og systematisk trafikksikkerhetsinnsats fra mange aktører over lang tid, ikke minst

politiet og UP. Trygg Trafikk mener at det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet er en «suksessformel» som ikke bør endres. I internasjonale sammenhenger betraktes Norge som ledende på feltet. Norge mottok f.eks. 2016 den presisjefylte prisen Road safety PIN award fra den uavhengige trafikksikkerhetsorganisasjonen European Traffic safety Council (ETSC). I begrunnelsen ble det bl.a. vist til betydningen av UPs kontrollinnsats.

## **2.3 Felles opprop**

Det er Trygg Trafikks inntrykk at at det nasjonale trafikksikkerhetsmiljøet står samlet om å bevare UP. Et felles opprop fra 16 sentrale organisasjoner i samferdselssektoren oversendes Justisdepartementet som eget høringsinnspill.

## **2.4 Om Trygg Trafikk**

Trygg Trafikk er en landsdekkende medlemsorganisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og offentlige trafikksikkerhetsarbeidet. Vi ble opprettet 1. juni 1956 av Samferdselsdepartementet, Justisdepartementet, forsikringsselskapene og motororganisasjonene. Organisasjonens samfunnsoppdrag er å arbeide for bedre trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med et spesielt



ansvar for trafikkopplæring og informasjonsvirksomhet. Vi mottar en årlig grunnbevilgning over Samferdselsdepartementets budsjett.

Trygg Trafikk har lang tradisjon for å samarbeide med Justisdepartementet og politiet, bl.a. i Kontaktutvalget for trafikksikkerhet (KTS) som ledes av Samferdselsdepartementet og *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*.

Med vennlig hilsen

**Trygg Trafikk**

**Jan Johansen**  
Direktør

**Miriam Kvanvik**  
Seniorrådgiver myndighetskontakt

Kopi: Samferdselsdepartementet