



Innst. S. nr. 216

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 63 (2005-2006)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I proposisjonen blir det gjort forslag om at Stortinget gjer vedtak om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet (tunneldirektivet).

30. desember 2002 gjorde Europakommisjonen framlegg til eit direktiv om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet. Det er m.a. brannane i tunnelane i Mont Blanc, Tauern og St. Gotthard som gjer dette temaet aktuelt.

Direktivet gjeld for tunnelar på over 500 meter på det transeuropeiske vegnettverket (Trans-European Road Network (TERN)).

Direktivet inneheld ei rekkje konkrete krav som blir stilte til både infrastrukturen og tunneldrifta, og skal gjelde både for eksisterande og nye tunnelar.

Den ombygginga/utrustinga av eksisterande tunnelar som er naudsynt, skal utførast i samsvar med ein plan som i utgangspunktet ikkje må strekkje seg over meir enn ti år. Tidsrommet kan lengjast med inntil fem år for statar med ein tunnelmasse som i høve til TERN-vegnettet på området sitt er større enn gjennomsnittet i Europa. Noreg kan pårekne å bruke 15 år på ei eventuell oppgradering.

På nokre område er norske retningslinjer strengare enn dei nye minstekrava i direktivet. Noreg har teke på

seg ei aktiv rolle i utforminga av direktivframlegget, og det er teke omsyn til norske innspel i den endelege utforminga.

Modifiseringa i punktet om stigningsgrad byggjer på merknader frå Noreg. Stigningsgrad på over 5 pst. er forbode, med mindre det ikkje er geografisk mogleg med noka anna løysing.

Stortinget har i fleire samanhengar vore oppteke av tunneltryggleik, og den overordna brannvernstyresmakta har kontinuerleg fokus på førebyggjande branntryggleik og mogleg redningsinnsats i tunnelar. Målsetjinga til direktivet harmonerer godt med målsetjingane i stortingsmelding nr. 41 (2000-2001), Brann og eksplosjonsvern.

Forholdet til norsk rett

Ettersom gjennomføringa av avgjerda i EØS-komiteen i norsk rett krev budsjettvedtak, er det naudsynt med samtykke frå Stortinget til godkjenning av avgjerda i EØS-komiteen, i medhald av § 26 andre leddet i Grunnlova.

Direktivet vil bli gjennomført i norsk rett gjennom forskrift med heimel i § 13 i veglova, supplert med tilpassingar i forskrifter med heimel i brann- og eksplosjonsvernlova.

Økonomiske og administrative konsekvenser

For Noreg sin del vil direktivframlegget omfatte 115 TERN-tunnelar. Men for å oppfylle intensjonane i direktivet må det setjast i verk tiltak på andre riksvegar/europavegar. Dersom det blir teke omsyn til dette, vil talet på eksisterande tunnelar som er omfatta, bli om lag 409 i alt.

Sakshandsaminga for nye tunnelar vil kunne bli svært mykje enklare, fordi direktivet òg omfattar tunnelar i plan- og byggjefasen.

Direktivet vil føre til nye krav til utstyr i eksisterande tunnelar. Det er pårekna at dei samla kostnadene til dette vil vere om lag 230 mill. kroner. I tillegg kan det

vere aktuelt med automatisk brannvarsling i dei TERN-tunnelane som ikkje har videoovervaking. Dette vil koste om lag 56 mill. kroner. I alt vil dette truleg føre til auka årlege drifts- og vedlikehaldsutgifter på om lag 25-30 mill. kroner.

Når det gjeld infrastrukturtiltak i eksisterande tunnelar, må det gjennomførast risikoanalysar. Risikoanalysane vil vise om det er tilstrekkeleg med såkalla tekniske byte, eller om ombygging/utbygging må til. Ut frå mellombels utrekningar vil truleg kostnadene ved tekniske byte kome på under 50 mill. kroner for alle tunnelane. Dersom slike alternative tiltak ikkje blir godtekne, kan det medføre kostnader på opptil 1 600 mill. kroner.

Det er til ein viss grad teke atterhald for dei økonomiske konsekvensane av direktivet i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, bortsett frå opplæringsmidlar for deltidsmannskap. Innføringa av eit generelt kompetansekrav for deltidssbrannvesenet vil koste kommunane om lag 13,5 mill. kroner kvart år.

Andre midlar til tryggleik i tunnelar blir løyvd av Stortinget ved dei årlege statsbudsjetta, under kapitlet for Samferdselsdepartementet.

Etter direktivet har nasjonale styresmakter høve til å peike ut den eksisterande administrative styresmakta. Auken i tilsyn/kontroll kan føre til at det trengst fleire stillingar i desse sektorane.

Uttalelse fra utenrikskomiteen

Utkast til innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen har vært forelagt utenrikskomiteen til uttalelse. Utenrikskomiteen melder i brev av 7. juni 2006 følgende:

"Utenrikskomiteen har ikke merknader til ovennevnte utkast til innstilling. Fremskrittspartiets fraksjon slutter seg til sin motsvarende fraksjons merknader."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Falset, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Stein Knutsen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H.

Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borghild Tenden, vil peke på at tunnelsikkerhet er viktig og at målsettingene i direktivet harmoniserer godt med målsettingene i St.meld. nr. 41 (2001-2002) Brann- og eksplosjonsvern. Komiteen viser for øvrig til at Samferdselsdepartementet og Utenriksdepartementet tilrår at Norge godkjenner beslutningen i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006.

Komiteen vil framheve Norges aktive holdning på tunnelsikring. En rekke av kravene i direktivet har Norge allerede gjennomført, som for eksempel utarbeidelse av krisepplaner, inspeksjoner og øvelser.

Komiteen er tilfreds med at Norge har hatt en aktiv rolle i prosessen med å utvikle det endelige direktivet, og at mange norske innspill har kommet med. For eksempel gjelder dette rømningsveier, ventilasjon og krav til stigningsgrad. Komiteen vil peke på at dette har vært viktig, blant annet for at det ikke skulle bli satt en stopper for å videreføre den norske tunnelnormalen, særlig gjelder dette undersjøiske tunneler. Norske myndigheter ved Statens vegvesen og vår EU-delegasjons aktive arbeid med denne saken i flere EU-relaterte organisasjoner, viser at vi kan påvirke og få gjennomslag for norske synspunkter og interesser gjennom EØS-samarbeidet, overfor Europakommisjonen og Europaparlamentet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at direktivet vil medføre krav til utstyr og krav til infrastruktur i eksisterende tunneler, samt økte kostnader til brannvern og tilsyn. Disse medlemmer legger til grunn at slike midler bevilges særskilt på egen post under Samferdselsdepartementets budsjett slik at ikke etterslep, når det gjelder vegvedlikehold, økes ytterligere grunnet innlemming av dette direktivet.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget gjev samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10 /2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2006

Per Sandberg
leder

Øyvind Halleraker
ordfører