



Innst. S. nr. 215

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:48 (2006-2007)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Sahl, Dagfinn Høybråten, Dagrun Eriksen og Ingebrigt S. Sørfonn om forsterket innsats og økt fokus på rassikring

Til Stortinget

SAMANDRAG

I dokumentet vert det fremma følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa legge fram en egen sak om rassikring. Saken må inneholde en vurdering og kartlegging av alle rasfarlige strekninger og punkter, en kartlegging som også inkluderer de nye utfordringene som de menneskeskapt klimaendringene medfører. I tillegg må saken gi en oversikt over de økonomiske utfordringene vi totalt sett står overfor på rassikringsområdet. Konklusjonene legges til grunn i det videre arbeidet med de årlige budsjetter og med Nasjonal transportplan 2010-2019."

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte fråsegn datert 7. mai 2007 frå Samferdselsdepartementet v/statsråden i saka.

Fleirtalet meiner at rassikring er ei heilt spesiell utfordring innafor transportsektoren fordi rasfare inneberer ein tryggleiksrisiko som ikkje kan avverjast ved eiga åtfærd. Difor er det også gledeleg at løyvingane til rassikring er auka i 2007-budsjettet.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, konstaterer at rassikring har vore eit prioritert område for Regjeringa i heile stortingsperioden, og viser til at også regjeringserklæringa signaliserer sterk satsing på rassikring.

Dette fleirtalet viser til at det i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP) blei foreslått auka innsats for rassikring, og at denne innsatsen blei ytterlegare forsterka av stortingsfleirtalet (Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Framstegspartiet). Regjeringa følgde dette opp i tilleggsproposisjonen og i Revidert nasjonalbudsjett for 2006, slik at løyvinga til rassikring for 2006 auka med til saman 90 mill. kroner i høve til forslaget frå regjeringa Bondevik II. I budsjettet for 2007 kom løyvinga noe over NTP-målet på rassikringsposten. Totalt vil om lag 480 mill. statlege kroner bli nytta til rassikring i 2007. Dette er halvparten av det som ligg inne i NTP-handlingsprogrammet, altså halve perioden og halve beløpet. Det inneberer at Regjeringa innfrir forventningane som blei lagt i NTP.

Dette fleirtalet har merka seg at klimautfordringar og rassikring er ein viktig del av arbeidet til etatane og Samferdselsdepartementet med Nasjonal transportplan 2010-2019, og at departementet også har fokus på samanhengen mellom desse to utfordringane. Dette fleirtalet viser til at departementet understrekar dette i sitt brev datert 7. mai 2007. Som ein lekk i arbeidet med NTP 2010-2019 utarbeidar Statens vegvesen regionale rassikringsplanar. Desse planane gir eit godt grunnlag for å gjere greie for utfordringane, vurdere behovet for ressursar og prioritere rassikringstiltak.

Dette fleirtalet er difor av den oppfatning at trafikantane er betre tent med at Regjeringa arbeidar med konkrete rassikringsprosjekt i staden for å produsere nye dokument.

Dette fleirtalet vil på dette grunnlaget foreslå at forslaget blir å leggje ved protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at bakgrunnen for det foreliggende representantforslaget er et ønske om økt fokus på de eksisterende utfordringer når det gjelder ras og skred langs norske veger. Søkelyset må rettes mot sikkerheten til dem som bor og ferdes i rasutsatte distrikt, og det må tas på alvor at sikkerheten og livskvaliteten reduseres for de mange som lever med frykten for skred og ras.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at dokumentet ikke inneholder noen forslag med budsjettmessige konsekvenser. Disse medlemmer mener således at bevilgnings spørsmål hører hjemme i behandlingen av de årlige budsjetter og Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil understreke forslagsstillerens intensjon om å løfte rasproblematikk høyere opp på den politiske dagsorden, og registrerer at forslaget møtes med argumentasjon rundt bevilgningsnivå.

Disse medlemmer registrerer statsrådets konklusjon der økt bevilgningsnivå settes opp mot behovet for økt kunnskap, informasjon og oppmerksomhet rundt rassikringsproblematikk.

Disse medlemmer registrerer at statsråden i sin uttalelse i saken uttrykker at Regjeringen og transportetatene tar rasutfordringene på stort alvor og at klimautfordringer og rassikring er en viktig del av etatenes og Samferdselsdepartementets arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019. Disse medlemmer er på denne bakgrunn særlig forbauset over at statsråden ikke ønsker å utarbeide en kartleggingsrapport, slik det i dokumentet fremmes forslag om. Disse medlemmer forutsetter at rassikringsproblematikk får stor oppmerksomhet fram mot og under behandlingen av Nasjonal transportplan 2010-2019.

Disse medlemmer viser til at det i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 ble utarbeidet en Handlingsplan for rassikring av veger, og at Meteorologisk institutt i det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 gjennomførte et klimascenario fram mot 2050 på oppdrag fra transportetatene. Disse medlemmer mener det nå er behov for ny og ytterligere kartlegging da det er liten grunn til å tvile på at klimaendringene skaper behov for økt kunnskap om forebygging av ras. Disse medlemmer vil peke på at raskartlegging og -sikring er ett av flere viktige og nødvendige klimatilpasningstiltak. Disse medlemmer viser til Statens vegvesens langsiktige forskningsprosjekt ("Klima og transport") som ett av flere viktige bidrag i denne sammenhengen, men understreker at det er stort behov for mer forskning på

området, i tillegg til at det er viktig med samordning mellom de ulike instansjonene som arbeider med rasproblematikk. Disse medlemmer mener vi bør være i forkant av klimaendringene ved å øke forskningsinnsatsen og dermed øke kunnskapen om rasforebygging og om rassikring.

Disse medlemmer mener behovet for ny kunnskap og informasjon er omfattende og presserende på lang og kort sikt. Stortinget trenger innsikt og oversikt over rasproblematikk ved behandlingen av de neste årlige budsjettene, så vel som ved behandlingen av neste nasjonale transportplan. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en egen sak om rassikring. Saken må inneholde en vurdering og kartlegging av alle rasfarlige strekninger og punkter, en kartlegging som også inkluderer de nye utfordringene som de menneskeskapte klimaendringene medfører. I tillegg må saken gi en oversikt over de økonomiske utfordringene vi totalt sett står overfor på rassikringsområdet. Konklusjonene legges til grunn i det videre arbeidet med de årlige budsjetter og med Nasjonal transportplan 2010-2019."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at rassikring av veg- og jernbanenett på ingen måte er blitt prioritert i forhold til kartlagte behov for sikring. Veldokumenterte rassikringsbehov er begrenset i forhold til tiltak, primært av viljen til å investere noe mer av statens sterkt voksende finansformue i sikkerhet og fremkomlighet på veg- og jernbanenettet.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 hvor det klart fremgår store udekkede behov for sikring som ikke er blitt fulgt opp.

Disse medlemmer konstaterer at diskusjonen om hvilke utredninger som skal gjennomføres, får fokus fremfor mangelen på vilje til bevilgninger til de mange veldokumenterte rassikringsprosjekter som allerede er kartlagt.

Disse medlemmer vil vise til at Nasjonal rassikringsgruppe ble opprettet i 2001. Hver av de 7 mest rasutsatte fylkene oppnevnte en representant hver. Målet var å få satt rassikringsproblematikken på den politiske dagsorden, og å arbeide for å få økt bevilgningene til rassikringstiltak.

Disse medlemmer viser også til rassikringskonferansen som ble avholdt den 30. januar 2007, og hvor leder Åshild Kjelsnes uttalte "... ikke godt nok. Jeg er ikke fornøyd med svaret, håpet var at budsjettposten på 560 mill. kroner i statsbudsjett for 2007 økes i revidert."

Disse medlemmer vil vise til at det trengs en mrd. kroner pr. år ifølge Nasjonal rassikringsgruppe. Med de små økningene i bevilgningene til rassikring som regjeringspartiene skryter av i sine merknader, så er disse himmelvidt unna behovet for rassikring som er anslått til ca. 20 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil videre peke på at det i gjennomsnitt er ca. 2 000 rashendelser per år, og at det i dag er anslått hele 1 756 rasfarlige strekninger som omfatter hele 765 km veg. Disse medlemmer vil derfor peke på at behovet for utbedringer er enormt, og at det nå trengs et skikkelig løft for å sikre fylkes- og riksvegnettet mot ras.

Disse medlemmer vil videre vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007), hvor Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett fremmet forslag om en vesentlig økning av midlene til rassikring, et forslag man ble stående alene om.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av veger med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering."

FORLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge fram en egen sak om rassikring. Saken må inneholde en vurdering og kartlegging av alle rasfarlige strekninger og punkter, en kartlegging som også inkluderer de nye utfordringene som de menneskeskapte klimaendringene medfører. I

tillegg må saken gi en oversikt over de økonomiske utfordringene vi totalt sett står overfor på rassikringsområdet. Konklusjonene legges til grunn i det videre arbeidet med de årlige budsjetter og med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av veger med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:48 (2006-2007) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Sahl, Dagfinn Høybråten, Dagrun Eriksen og Ingebrigt S. Sørfonn om forsterket innsats og økt fokus på rassikring - vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. mai 2007

Per Sandberg
leiar

Svein Gjelseth
ordførar

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 7. mai 2007

Dokument nr. 8:48 (2006-2007) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Sahl, Dagfinn Høybråten, Dagrun Eriksen og Ingebrigt S. Sørfonn om forsterket innsats og økt fokus på rassikring

Jeg viser til brev av 20. mars 2007 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen, vedlagt Dokument nr. 8:48 (2006-2007).

Rassikring har i hele perioden vært et prioritert område for regjeringen, jf. også Soria Moria-erklæringen. I forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 utarbeidet Samferdselsdepartementet en Handlingsplan for rassikring av veger. I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det foreslått en økt innsats for rassikring. Denne innsatsen ble økt av stortingsflertallet (Ap, SV, Sp, Frp). Regjeringen fulgte opp dette i tilleggsproposisjonen og RNB for 2006, slik at bevilgningen for 2006 ble økt med 90 mill. kr i forhold til forslaget fra regjeringen Bondevik II. I budsjettet for 2007 bevilget regjeringen noe over NTP-målet på rassikringsposten (post 31), i tillegg til rassikringsbevilgninger over investeringspostene. Totalt regner regjeringen med at det vil bli benyttet om lag 560 mill. kr til rassikring i 2007, av dette utgjør statlige midler 480 mill. kr Samlede statlige midler i 2006 og 2007 gir da en oppfølgingsgrad på 50 pst. i forhold til handlingsprogrammet 2006-2009.

Samferdselsdepartementet arbeider nå med Nasjonal transportplan 2010-2019. Transportetatene og Avinor vil legge fram sitt forslag rundt årsskiftet 2007/2008 og regjeringen vil legge fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan i desember 2008. Denne stortingsmeldingen vil gi et samlet bilde av regjeringens transportpolitikk, beskrive hvilke mål regjeringen legger til grunn for denne og vise en strategi for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. Nasjonal transportplan vil vise utfordringene og foreslå ressurser og prioriteringer for å møte disse. Klimautfordringer og rassikring er en viktig del av etatenes og Samferdselsdepartementets arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019.

I det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 gjennomførte Meteorologisk institutt et klimascenario fram mot 2050 på oppdrag fra transportetatene. Etatene gjorde visse forberedende vurderinger av hva klimaendringene kan bety for utbygging,

vedlikehold og drift av infrastruktur. Jeg har gitt instruks om at transportetatene i arbeidet med NTP 2010-2019 bygger ut kunnskapen om klimaendringer, blant annet med utgangspunkt i nye klimascenarier som Meteorologisk institutt har gjennomført basert på data fra FNs klimapanel. Det vil bli utarbeidet en rapport om mulige konsekvenser av langsiktige klimaendringer for samferdselssektoren. Disse konklusjonene vil kunne ha betydning for prioriteringene av ressurser allerede i NTP 2010-2019.

Det er også viktig med forsknings- og utviklingsarbeid for å øke kunnskapen om konsekvensene av klimaendringene og om metoder for å møte disse konsekvensene. Staten vegvesen har derfor i år startet et langsiktig forskningsprosjekt (et såkalt etatsprosjekt: "Klima og transport") om dette. Dette prosjektet vil pågå over fire år og vil bidra til mer kunnskap om hvordan veger skal bygges, vedlikeholdes og driftes for å møte de utfordringer som klimaendringene vil medføre.

Mer ras kan være en konsekvens av klimaendringene. Rasfarlige strekninger og punkter er imidlertid allerede i dag et stort problem for befolkning og næringsliv i utsatte områder, og en stor utfordring for samferdselsmyndighetene. Regjeringen tar denne utfordringen med stort alvor. Det gjør også transportetatene. Som et ledd i arbeidet med NTP 2010-2019 utarbeider Statens vegvesen regionale rassikringsplaner. Disse planene gir et godt grunnlag for å beskrive utfordringene, vurdere behovet for ressurser og prioritere rassikringstiltak. De vil være et viktig grunnlag for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan, der prioriteringer mellom ulike rassikringstiltak samt mellom rassikringstiltak og andre tiltak vil bli vurdert. Det er også et stort behov for andre tiltak for å bedre sikkerheten, framkommeligheten, miljøet og tilgjengeligheten i transportsystemet.

Klimautfordringer og rassikring er altså en viktig del av det pågående arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019, og det vil bli sterkt fokusert i stortingsmeldingen som planlegges lagt fram høsten 2008. Jeg ser det som hensiktsmessig i arbeidet med rassikring overfor Stortinget i mellomtiden å arbeide videre med å styrke den bevilgningsmessige innsatsen i stedet for å utarbeide ytterligere et dokument.