



**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref
ABS/fg

Vår ref
22/368-4

Dato
17. februar 2022

Svar på representantforslag 91 S fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø

Eg viser til brev av 8. februar 2022 frå Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, der det blir bedt om mi vurdering av representantforslag 91 S.

Spørsmål 1 – Nasjonal skredsikringsplan.

Grunnlaget for ein skredsikringsplan på riksveg er Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for NTP 2022-2033 som blei lagt fram 8. februar. Her blir det vist kva tiltak som er planlagt gjennomført dei neste seks åra, og som skal planleggjast for mogleg gjennomføring i 2028-2033. Etaten har i tildelingsbrevet for 2022 blitt bedt om å vurdere om det kan gjerast ein samanstilling på riksveg basert på eksisterande planar. Grunnlaget vil bli vurdert som ein del av arbeidet med NTP 2026-2037. Tiltaka inngår i etaten sin portefølje som blir rullert kvart år. Utviklinga av nye typar tiltak (jf. punkt 3) vil vere viktig å vurdere.

Når det gjeld fylkesveg ber departementet Statens vegvesen i tildelingsbrevet for 2022 om å invitere til eit møte med KS og fylkeskommunane for å diskutere ein eventuell nasjonal gjennomføringsplan for fylkesvegnettet. Departementet legg opp til nærare dialog med etaten om omfang og etatens rolle i dette arbeidet. Inntil vidare har ein oversikta over aktuelle tiltak på fylkesveg som var utarbeidd i 2019 som grunnlag for NTP 2022-2033.

Spørsmål 2 - Skredfaktorkriteria.

Som ein del av arbeidet med NTP 2026-2037 vil Statens vegvesen vurdere å gjere nokre forenklingar i skredfaktormodellen. Skredutsette punkt på vegnettet blir skildra som nemnt i oversiktene over skredsikringsbehov frå 2019. Grunnlaget for oversiktene ligg i Nasjonal vegdatabank (NVDB), og her er det for alle skredpunkt rekna ut ein skredfaktor. I tillegg er det foreslått eit sikringstiltak, og moglegheit for å leggje inn eit sikringsnivå. I oversiktene

over skredsikringsbehov frå 2019 er skredpunkta omtalt med eit skredssikringstiltak, og moglegheit for å legge inn ein sikringseffekt. Denne var ikkje oppgitt for ein stor del av skredpunkta. I 2021 blei det innført ein endring i NVDB, slik at det no er mogleg å legge inn to ulike sikringstiltak med to ulike sikringseffektar. Dette for å få tydelegare fram at det for enkelte skredpunkt er to ulike alternativ for sikring, med ulik kostnad og sikringseffekt. Det er førebels berre eit fåtal punkt som har to ulike tiltak oppgitt. I dag er det seks anlegg for riksvegar og elleve anlegg for fylkesvegar som nyttar seg av aktiv sikring med overvaking eller førebyggjande skredutløysing.

Sidan oversiktene over skredsikringsbehov vart gjevne ut i 2019 er det gjort enkelte endringar i korleis skredpunkt blir skildra i NVDB. Frå å sjå bakover på ein tidlegare frekvens på skred, skal det no gjerast ei vurdering av sannsynleg frekvens i framtida. I tillegg er det lagt til rette for at ein kan skildra to ulike sikringstiltak, med tilhøyrande kostnad og sikringsnivå. Dette er for å få fram i kva grad system for overvaking, varsling eller skredkontroll kan vere eit alternativ til meir tradisjonelle sikringstiltak. Når det gjeld reknemodellen for skredfaktor ser Statens vegvesen nokre manglar med den, og er i gang med å sjå på korleis modellen eventuelt kan forbeholdast. Blant anna kan det vere behov for å leggje meir vekt på skredfare og forenkla modellen slik at det blir enklare å forstå korleis skredfaktor blir rekna ut. Fylkeskommunane er inviterte med i diskusjon om revisjon av skredfaktormodellen.

Spørsmål 3 - Innovasjonsprogram.

Eit innovasjonsprogram for utvikling av skredsikring bør vurderast som eit tiltak for å samle kunnskap og aktivitetar på dette området framover. Statens vegvesen har eit nasjonalt ansvar for skred- og flomberedskap for vegar. Teknologitviking er og har vore eit sentralt tema i arbeidet det siste tiåret. Tradisjonelle fysiske skredsikringskonstruksjonar (passive) som tunnel, skredoverbygg og barrierar i terrenget, blir no vurdert parallelt med aktive og teknologiske skredsikringstiltak som medfører kontinuerleg registrering og automatisk overvaking. For eigna skredpunkt blir det gjennomført førebyggjande arbeid, der skred blir utløyst kontrollert mens vegen blir stengd for ein kort periode. Slike tiltak krev låg investering og kan kome raskt på plass i skredpunkt der dette tiltaket passar seg, eller der meir permanent sikring ligg langt fram i tid. I dag er det seks anlegg for riksvegar og elleve anlegg for fylkesvegar som nyttar seg av aktiv sikring med overvaking eller førebyggjande skredutløysing.

Det er skissert ein teknologisatsing i perioden 2022-2027 med sikring av 20-25 skredpunkt med slik teknologi på riksvegnettet. For riksvegnettet er det så langt avdekt 85 potensielle skredpunkt der det må bli gjennomført grundige analysar som ser om det ligg til rette for aktiv skredssikring. Dei mest skredutsette fylka har også dette som satsingsområde og ser moglegheita for slike effektive og rimelegare tiltak. Ein del av teknologien har vore kjent og brukt typisk i Alpelanda, men pilotar og uttesting har vist at dette må bli tilpassa nordiske og arktiske forhold. Teknologitviking tar tid, og nye løysningar er ikkje utan feil og svakheiter. Vi må parallelt med innføringa av ny teknologi utvikle byggherreorganisasjonen og kontraktsformene for å fremme kvalitet og profesjonalitet frå leverandørsida.

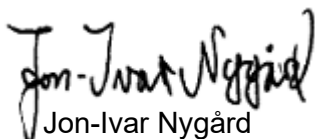
Spørsmål 4 - Incentivordninger.

Gjennom førebyggjande snøskredkontroll (aktive) og bruk av ny teknologi kan det gjennomførast svært kostnadseffektive sikringstiltak (meir for pengane), men med noko høgare restrisiko samanlikna med tradisjonelle tiltak som for eksempel skredsikringstunnel. Tradisjonelle skredsikringstiltak gir lågare restrisiko på veg enn aktive. Dersom ein kan oppnå god oppfølging under drift av aktive sikringstiltak, kan også restrisikoen for veg blir akseptabel langs fleire skredutsette strekningar. Aktive sikringstiltak har lågare investeringskostnadar, men for å oppnå akseptabel restrisiko på veg må drifta av tiltaket vere god.

Spørsmål 5 - Driftskontraktar.

Drift av anlegg for førebyggjande snøskredkontroll (aktive) må gjerast av skredeksperter i Statens vegvesen eller fylkeskommunane, eventuelt av spesialiserte firma med snøskredkompetanse, i samarbeid med driftsentreprenørar. Vedlikehald av anlegg for førebyggjande snøskredkontroll må gjerast av leverandør av installasjon. Oppfølging av sanntidsdata frå anlegg for monitorering og overvaking må gjerast av skredeksperter i Statens vegvesen eller fylkeskommunane. Det krev også kompetanse på GIS, trafikkstyring og elektro, både for anskaffing og bygging/drift. Vedlikehald av anlegg for monitorering og overvaking må gjerast av leverandør av installasjon. For å ta i bruk ny teknologi så trengs det differensiert og spesialisert kompetanse hos eigar av systema. Dette krev driftskontraktar med ulike spesialiserte firma, i tillegg til dei ordinære driftskontraktane.

Med helsing



Jon-Ivar Nygård

Kopi
Statens vegvesen