



STORTINGET

Innst. 225 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:91 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur

gjeld å ta i bruk innovative løysningar som del av sikringa.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringa sette fortgang i arbeidet med å få utarbeidd ein nasjonal skredsikringsplan og kome attende til Stortinget med ein handlingsplan for korleis planen skal gjennomførast. Planen må ha ei vurdering av sikringsnivå.
2. Stortinget ber regjeringa vurdere om skredfaktorkriteria som vert lagde til grunn for sikringsnivå, tiltak og prioritering, bør reviderast.
3. Stortinget ber regjeringa utarbeide eit innovasjonsprogram som legg til rette for fleire alternative løysingar og nivå innan skredsikring. Dette skal femne om alt frå enkel skredovervaking til tunge infrastrukturtiltak.
4. Stortinget ber regjeringa vurdere korleis ein ved hjelp av insentivordningar kan syte for at eit godt nok prinsipp blir lagt til grunn, slik at midlane ein nyttar til rassikring, kan rekke til å sikre mest mogleg av infrastrukturen i landet.
5. Stortinget ber regjeringa vurdere om dagens driftskontraktar for vegvedlikehald er gode nok når det

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø, Nils Kristen Sandtrøen og fra Høyre, Trond Helleland, Erlend Larsen og Charlotte Spurkeland, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til representantforslaget fra stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om økt fokus på og nye løysningar for rassikring av infrastruktur. Representantforslaget omhandler flere tiltak for rassikring av riks- og fylkesveier samt jernbaneinfrastruktur. Komiteen mener det er viktig å prioritere rassikringsarbeidet på norske veier, og forslagsstillerne løfter flere viktige problemstillinger. Komiteen er opptatt av å trygge norsk transportinfrastruktur og å få mest mulig ut av ressursene som brukes på feltet, til gode for flest mulig av de som bruker norske veier.

Komiteen viser også til departementets svarbrev av 17. februar 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. I svarbrevet knytter statsråden arbeidet med det som er beskrevet i forslaget, blant annet skredsikringsplan og skredfaktorkriteriene, opp mot arbeidet

med NTP 2022–2033 og Statens vegvesens gjennomføringsplan som ble fremlagt 8. februar 2022. Statsråden peker også på at Statens vegvesen i arbeidet med en eventuell nasjonal gjennomføringsplan for fylkesveiene er bedt om å samarbeide med fylkeskommunene og Kommunenes sentralforbund.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til Hurdalsplattformen, hvor Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen vil øke satsingen innen ras- og skredsikring. Hurdalsplattformen slår fast at stat og fylkeskommune gjennom en forpliktende plan skal samarbeide om å sikre de mest utsatte strekningene. Mange steder i landet går veien til jobb og skole på rasfarlige strekninger, og rasstengte veier hindrer folk og næringsliv i å komme fram flere ganger i året. Flertallet synes det er positivt at også flere partier ser de store behovene og ønsker å gjøre noe med dem.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at varmere klima fører med seg et uforutsigbart værmønster der flom og skred, skogbranner, jorderosjon, steinsprang og tørke vil forekomme oftere. Samfunnsikkerheten utfordres, og tilgangen på livsviktige naturressurser trues. Behovet for klimaforebygging og klimatilpasning er stort og økende.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet, merker seg at det er et pågående arbeid med nasjonal skredsikringsplan på riksvegnettet.

Et fjerde flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til målet om å styrke klimaberedskapen. Dette flertallet viser videre til budsjettforliket for 2022 mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, der midlene til rassikring ble økt med 130 mill. kroner sammenlignet med Solberg-regjeringens forslag. Dette flertallet viser til at av 130 mill. kroner til ras- og skredsikring gikk halvparten til Lovraeidet-Rødsliane og det øvrige blir delt likt mellom ras- og skredsikring av riks- og fylkesveier med høy eller middels skredfaktor.

Medlemene frå Høgre og Framstegspartiet merkar seg vidare at den nasjonale skredsikringsplanen for riksvegnettet er tenkt å vera ei samanstilling av gjeldande planar, men meiner at det i dette arbeidet også må gjerast ei vurdering av mellom anna sikringsnivå.

Komiteen merkar seg at det for fylkesvegar vert lagt opp til eit møte med KS og fylkeskommunane for å diskutere ein eventuell nasjonal gjennomføringsplan for fylkesvegnettet. Komiteen meiner at det er minst like viktig å få ein overordna nasjonal plan for fylkesvegar som det er å få ein slik plan på plass for riksvegnettet, noko som kan påverke den nasjonale nøkkelen for tildeling av rassikringsmidlar til fylkeskommunane. Det er difor svært viktig at premissa for dette arbeidet vert godt forankra hjå fylkeskommunane.

Komiteen fremjar deifor følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa sette fortgang i arbeidet med å få utarbeidd heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar som omfattar alle skredpunkt med høg og middels skredfare, både for riksvegnettet og for fylkesvegnettet. Planane skal vera ferdige før utgangen av 2023.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer i tillegg følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at den helhetlige nasjonale ras- og skredsikringsplanen inneholder en tidfestet gjennomføringsplan med mål om å rassikre alle registrerte skredpunkt på riks- og fylkesveg med høy og middels skredfaktor.»

Komiteen er glad for at det er teke tak i problematikken kring skredfaktorkriteria, og opplever at departementet ser utfordringane som har vore peika på frå dei skredutsette fylkeskommunane. Komiteen forstår det difor slik at det vert vurdert om det skal gjerast endringar i skredfaktormodellen. Komiteen meiner det er bra at ein no gjer vurderingar som bygger på eit framtidssenario for skred i staden for å vera tilbakeskodande med omsyn til tidlegare frekvens på skred. Klimaendringar og nye føresetnader gjer det naudsynt å ha ei slik tilnærming. Vidare ser komiteen det som positivt at det vert lagt til rette for å skildre to ulike sikringstiltak med tilhøyrande kostnads- og sikringsnivå. Dette kan gje rom for å få gjennomført fleire tiltak til same kostnad utan at det går ut over tryggleiken til dei som nyttar vegane. Vidare merkar komiteen seg at Statens vegvesen ser at det er manglar ved reknemodellen, og at ein no er i gong med å sjå på korleis denne kan forbetrast. Det er viktig at fylkeskommunane blir trygge på dei kriteria som vert lagde til grunn for dette arbeidet, og at dei er godt involverte i prosessen.

Medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti fremjar på bakgrunn av dette følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa følgje opp arbeidet som vert utført av Statens vegvesen i samband med skredfaktormodellen, og at alle relevante prosjekt vert vurderte basert på to sikringsnivå med tilhøyrande tiltak og kostnadsanalysar. Vidare ber Stortinget regjeringa syte for at fylkeskommunane vert godt involverte i arbeidet.»

Komiteen er glad for at departementet deler vårt ønske om å etablere eit innovasjonsprogram for utvikling av skredsikring, og merkar seg vidare at Statens vegvesen har fleire spanande prosjekt på gang innan dette området. Komiteen merkar seg også at det i næringsliv og academia vert sett på moglege alternative løysingar som har innovasjonspotensial i seg for dette området.

På bakgrunn av dette fremjar difor medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa utarbeide eit innovasjonsprogram for skredsikring. Programmet bør støtte alternative løysingar og nivå innan skredsikring, på både fylkes- og riksvegar, og femne om alt frå enkel skredovervakning til tunge infrastrukturtiltak.»

Desse medlemene merkar seg korleis dagens driftskontraktar og driftsentrepreneurar for skredsikring er knytte opp mot spesialiserte firma med skredkompetanse saman med skredexpertar i Statens vegvesen eller fylkeskommunane. Vidare merkar desse medlemene seg at dersom ein vel å ta i bruk ny teknologi, trengs det differensiert og spesialisert kompetanse hjå eigar av systema, og at dette igjen krev driftskontraktar med ulike spesialiserte firma i tillegg til dei ordinære driftskontraktane. Desse medlemene meiner likevel det kan vera noko å hente på tidleg involvering av entreprenørar ved utforming av kontraktar for å sikre at kompetansen som sit i entreprenørledet, kan utnyttast maksimalt, og at ikkje kriteri i kontraktsutlysinga legg hinder for innovasjon og nytenking. Desse medlemene merkar seg at det er store skilnader på pris for enkelte kontraktsutlysingar, og ser det hadde vore ein føremon om tildelingskriteri vart evaluerte med bakgrunn i erfaringar ein har gjennom dei siste utdelte kontraktane. Vidare meiner desse medlemene at det er verdt å legge vekt på produkt og innovasjonar som raskt kan kome på plass på rasutsette stader, som sikrar norsk verdiskaping, og ikkje minst; som reduserer eksponeringstid og gjer jobben tryggare for dei som skal utføre sikringsarbeidet. Det er i tillegg viktig å vektlegge produkt som gir minimal trafikkstans under utføring av sikringsarbeida.

Desse medlemene fremjar difor følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa vurdere om dagens driftskontraktar for vegvedlikehald er optimale med tanke på tidleg involvering, og opne nok slik at ein kan ta i bruk innovative løysingar. Det bør i denne samanhengen vurderast om det kan vera formålstenleg med auka bruk av insentivordningar som del av driftskontraktane.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til det svært store behovet for rassikring av veier i hele landet. De ulike raspunktene er godt dokumentert og kartlagt i alle fylker, på både riks- og fylkesveier. Ny kunnskap og teknologi samt nedbørsutvikling er likevel med på å gjøre det nødvendig med ny kartlegging og gjennomgang.

Disse medlemmer viser til at dagens kriterier har betydelig sårbarhet og kan slå feil ut, spesielt i områder med lavt trafikkgrunnlag, men svært høy rasrisiko. Rassikring har tradisjonelt vært kostbare prosjekter, da de sjelden er mulige uten en totalsikring av skredområdene.

Disse medlemmer viser til at det i dag finnes svært kompetente skredmiljøer i Norge. NVE ved fjellskredsenteret på Stranda og i Nordnes har samlet noe av verdens beste kompetanse på skredsikring – kompetanse som kan benyttes mye mer aktivt i skredsikring av veinettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at teknologien for overvåkning eksempelvis kan brukes på veistreknings som av ulike grunner ikke kan skredsikres med tunell, men som likevel har verdi som gjør at de må opprettholdes. Eksempel på dette er fv. 63 Trollstigen i Rauma kommune – med om lag 1 million turister årlig kan selvsagt ikke denne veien legges i tunell. Her må ny teknologi og innovasjon aktivt tas i bruk, som overvåkning av fjellsiden og andre tiltak som kan settes inn ved behov.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det også er behov for å trappe opp arbeidet med forebygging og varsling, i tråd med innspill fra nasjonal rassikringsgruppe.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en insentivordning for utredning, installering og drift av forebyggende skredkontrollanlegg og varslingsystemer.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det i 2019 er kartlagt et finansieringsbehov på over 70 mrd. kroner for å rassikre de farligste riks- og fylkesveistrekningene i Norge. Dette medlem viser til at finansieringstakten i dag er altfor

lav, og holder på ingen måte trutt med utfordringene eller klimaendringer som gir mer ekstremvær. Dette medlem mener at dersom man ikke starter en betydelig opptrapping av midlene snarest, vil næringsliv, eksport og befolkning rammes hardt, og man vil tvinges til å leve med en sterk utrygghet ute i Distrikts-Norge. Dette medlem mener derfor regjeringen må sørge for å prioritere rassikring i veiporteføljen framover. Dette medlem mener det er viktig å få på plass skredsikring av veier med høy og middels skredfare. Dette medlem mener det er viktig å sikre en nasjonal koordinering av arbeidet med en helhetlig ras- og skredsikringsplan for både riks- og fylkesveier. Dette medlem peker på at det også er viktig for å sikre enhetlig registrering. Dette medlem mener det haster å komme i gang med dette arbeidet, og at fylkeskommunene må inviteres inn i arbeidet før sommeren 2022.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa følgje opp arbeidet som vert utført av Statens vegvesen i samband med skredfaktormodellen, og at alle relevante prosjekt vert vurderte basert på to sikringsnivå med tilhørande tiltak og kostnadsanalyser. Vidare ber Stortinget regjeringa syte for at fylkeskommunane vert godt involverte i arbeidet.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa utarbeide eit innovasjonsprogram for skredsikring. Programmet bør støtte alternative løysingar og nivå innan skredsikring, på både fylkes- og riksvegar, og femne om alt frå enkel skredovervaking til tunge infrastrukturtiltak.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa vurdere om dagens driftskontraktar for vegvedlikehald er optimale med tanke på tidleg involvering, og opne nok slik at ein kan ta i bruk innovative løysingar. Det bør i denne samanhengen vurderast om det kan vera formålstenleg med auka bruk av insentivordningar som del av driftskontraktane.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen opprette en insentivordning for utredning, installering og drift av forebyggende skredkontrollanlegg og varslingsystemer.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen sørge for at den helhetlige nasjonale ras- og skredsikringsplanen inneholder en tidfestet gjennomføringsplan med mål om å rassikre alle registrerte skredpunkt på riks- og fylkesveg med høy og middels skredfaktor.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringa sette fortgang i arbeidet med å få utarbeidd heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar som omfattar alle skredpunkt med høg og middels skredfare, både for riksvegnettet og for fylkesvegnettet. Planane skal vera ferdige før utgangen av 2023.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. mars 2022

Erling Sande

leder

Frank Edvard Sve

ordfører



**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 forbetrast. 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 kontraktformene for å fremme kvalitet og profesjonalitet frå leverandørsida.

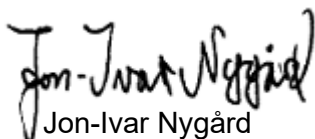
Spørsmål 4 - Incentivordninger.

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

