



Dokument nr. 8:87

(2002-2003)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Bjørn Jacobsen, Hallgeir H. Langeland, Åsa Elvik, Heidi Grande Røys, Ågot Valle, Audun Bjørlo Lysbakken og Geir-Ketil Hansen

Forslag fra stortingsrepresentantene Bjørn Jacobsen, Hallgeir H. Langeland, Åsa Elvik, Heidi Grande Røys, Ågot Valle, Audun Bjørlo Lysbakken og Geir-Ketil Hansen om bedre kartlegging av rasfaren i Norge, samfunnsmessige konsekvenser, og konkrete tiltak for å forhindre at menneskeliv og verdier går tapt

Til Stortinget

BAKGRUNN

Hver år blir 1-2 personer drept på grunn av rasulykker på norske veier. Det forekommer mellom 2-300 veistengninger, med stengningstid mellom 1 500-2 000 timer som følge av ras. En tverretattlig arbeidsgruppe for transportulykker og risikoanalyser fastslo i 2002 at risikoen for drepte i rasfarlige områder er 3,7 pr. mrd. personkm. Dette er lavere enn for det totale veinettet (6 drepte), men allikevel over det akseptable innenfor en nullvisjon som er satt til 3,0 drepte. Veistengning og kost/nytteanalyser for tiltak er grepene man har for å redusere rasrisikoen. I Vegdirektoratets kost/nytteberegninger er det flere svakheter:

- Det er vanskelig å fastslå risiko og skadeomfang
- Det er vanskelig å fastslå psykisk utrygghet
- Det er vanskelig å ta distriktshensyn i beregningene

Konsekvensen av dette er at veistengning velges framfor utbedringer i for mange tilfeller. Stengning som forebyggende virkemiddel kan få store lokale konsekvenser som ikke blir synliggjort i kost-/nytteanalysene. Slik dagens praksis er, er det imidlertid vanskelig å synliggjøre dette fordi man fokuserer på

parametere som framkommelighet og reisetid i en nasjonal vurdering av nytte/kost. Det er dermed fare for at den store usikkerheten om årstdøgntrafikken ved rasfare og de store variasjonene i effekten av stengning, maskerer behovet for tiltak framfor stengning i konkrete enkelttilfeller. Bedre kost/nytteverktøy og økt fokus på denne problematikken er viktig for opprettholdt bosetting og et konkurransedyktig næringsliv i distrikts-Norge. Fylkene Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland og Troms er mest utsatt med hele 305 rasutsatte strekninger. I perioden 1998-2001 ble 33 av disse sikret.

Det er utvilsomt viktig at landet har trygge ferdselsårer, men det er også viktig å prioritere midler slik at folk kan oppleve en viss trygghet der de bor. Forutsetningen for en fornuftig prioritering av ressurser til sikringstiltak er at man har god oversikt over hvor vi finner skredrisikoen. En bedre og mer aktivt brukt skreddatabase er et viktig hjelpemiddel for kommuner og utbyggere. Statistikken viser at det er større risiko for tap av liv i bosatte områder, men det sikres for 10 ganger mindre enn til veier. Hovedgrepet for å redusere risiko ved rasfare for bosetting er å bistå kommunene med et bedre faktagrunnlag om skredrisiko i sin areal- og beredskapsplanlegging. Ifølge skredforskere vil det skje 2-3 store leirskredulykker, 2-3 store fjellskredulykker og 3-4 store snøskredulykker i løpet av de neste 100 år. Slike store ulykker kan hver for seg føre til omfattende tap av menneskeliv, i størrelsesorden 20 til 200 drepte. St.meld. nr. 17 (2001-2002) om samfunnssikkerhet, legger sektoransvaret til grunn for vurdering av statsstatenes bidrag til sårbarhetsreducerende tiltak. Norges geologiske undersøkelser (NGU) har ansvaret for den nasjonale skreddatabasen. Fra 2004 skal NGU overta ansvaret for koordinering av skredkartleggingen, en rolle Statens kartverk hittil har hatt. Med dette konsolideres NGUs rolle som statens fagdirektorat

på skredkartlegging. Samtidig er den nasjonale skreddatabasen mangelfull. Fortsatt er det slik at den største risikoen ligger i at kartleggingen av skredrisiko er mangelfull over hele landet. Det er derfor viktig at samfunnet skaffer seg bredere innsikt i og kartlegging av skred som samfunnsrisiko.

Det er flere åpenbare oppgaver som må løses, skal Norge bli et mer rassikkert land:

- Det foreligger ikke oversikt over rasfaren i Norge og ingen oversikt over hvor mange som bor i rasutsatte områder.
- Det foreligger ingen kartlegging av sammenhengen mellom rasfare og utflytting av mennesker og næringsliv.
- Det foreligger ingen beregning av de samfunnsmessige kostnadene med årlige 2-300 veistengninger på til sammen 1 500-2 000 timer.

Det er gjort forbausende lite på dette området i Norge sammenlignet med nasjoner som det er naturlig å sammenligne oss med, f.eks. Østerrike og Sveits. Samtidig er det god og tilgjengelig kompetanse på dette feltet i Norge. Norges geologiske undersøkelse (NGU) og Direktoratet for sivilt beredskap (DSB) tok i fjor initiativ til et forskningsprogram om klimaendringer og skred som ikke ble finansiert. Her var sammenhengen mellom rasfare og fraflytting ett av temaene. Forslagsstillerne mener dette bør prioriteres i det videre arbeidet. Den nasjonale rassikringsgruppen har beregnet at det vil ta 30-40 år å rassikre alle riks- og fylkesveier med dagens bevilgningsnivå.

Det vil koste 15 mrd. kroner å rassikre alle riks- og fylkesveier. Dersom budsjetttrimmen for 2003 legges til grunn, vil det ta mellom 30-40 år. Dette arbeidet kan forseres når det er ledige hender i bygg- og anleggsbransjen. Handlingsplanen for rassikring av veier 1999 beskriver flere store prosjekter som har blitt utsatt. Forslagsstillerne viser i denne sammenheng til forslag fra stortingsrepresentantene Kristin Halvorsen, Øystein Djupedal og Karin Andersen om strakstiltak mot arbeidsledighet (Dokument nr. 8:78 (2002-2003)) hvor det foreslås ekstrabevilgninger i 2003 for å komme å jour med Handlingsplanen for rassikring av veier 1999.

FORSLAG

Med dette som bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om rasfaren i Norge med tiltak for bedre innsikt i skred som samfunnsrisiko, med forslag til tiltak for å forhindre at menneskeliv og verdier går tapt. I samme sak må sammenhengen mellom rasfare og fraflytting og de samfunnsøkonomiske kostnader ved veistengninger som følge av rasfare, kartlegges. Det må videre foreslås forbedrede metoder for kost/nytteanalyser for valg av tiltak, som tar bedre hensyn til lokal risiko og skadeomfang, psykisk utrygghet og distrikts-hensyn i beregningene.

19. mars 2003