



STORTINGET

Representantforslag 91 S

(2021–2022)

frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebo

Dokument 8:91 S (2021–2022)

Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebo om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur

Til Stortinget

Bakgrunn

Rassikring av riksveggar, fylkesveggar og toglinjer har i fleire tiår vore tema for debattar og prioriteringsdrøftingar. Både nasjonal transportplan (NTP) for riksveggar og regionale transportplanar (RTP) for fylkesveggar prioriterer rassikringsmidlar, og ekstraordinære tiltak har også vore påkravd utanom ordinære budsjettundar.

Noreg er eit land med mange rasutsette vegstrekningar, og mange køyrer med hjartet i halsen når dei skal til og frå arbeid, skule og fritidsaktivitetar. Det same gjeld for næringstransport, som også risikerer ikkje å få varer og tenester fram til kundane. Regjeringa Solberg sette difor rassikring på dagsordenen ved ulike høve. I Nasjonal transportplan 2022–2033 la regjeringa Solberg opp til ei auka satsing på skredsikring samanlikna med førre NTP, jf. Meld. St. 20 (2020–2021). Ei rekke nye større skredsikringsprosjekt blir starta opp i første seksårsperiode: rv. 5 Erdal–Naustdal, E16 Hylland–Slæen, E16 Arna–Stanghelle, rv. 13 Lovraeidet–Rødslane, E45 Kløfta og E10 Nappstraumen–Å. I tillegg har Nye Veier fått overført fleire strekningar til porteføljen sin der det vil vere aktuelt å gjennomføre skredsikringstiltak. Det gjeld eksempelvis rv. 13 Skare–Sogndal, E136 Dombås–Vestnes og E6 Otta–Dombås. Ved å prioritere desse pro-

sjekta fjernar ein mange svært skredutsette strekningar. Dette vil vere viktig for både tryggleik og framkommelegheit for dei som bruker vegane.

Statens vegvesen har som grunnlag for NTP-prosessen laga rapportar for heile landet, som er frå 2019. Skredsikringsbehovet for riks- og fylkesveggar er basert på ei fagleg tilråding og er grunnlagsdokument for arbeidet med utarbeiding av nasjonal transportplan for riksveggar og regionale transportplanar for fylkesveggar. Mandatet har vore å identifisere og rangere skredpunktta på grunnlag av ein reknemodell for skredfaktor og kriteria som følgjer denne. Det kartlagde finansieringsbehovet er over 70 mrd. kroner om ein legg til grunn dagens metodar for rassikring av dei mest utsette riks- og fylkesvegane i Noreg. Samstundes opplever ein eit klima som vert våtare og villare, noko som gjer at stadig nye område kan bli kategoriserte som rasutsette.

Gjennomgang av skredfaktormodellane

Kriteria for kva område som krev tiltak, og kva prioritet desse tiltaka skal ha, er fastsette gjennom berekningsmodellen. I 2003 vart den fyrste berekningsmodellen for skredfaktor utvikla i Hordaland. Eksempelvis fekk Region vest sin fyrste samla skredsikringsplan i 2006. Etter gjennomføringa av forvaltningsreforma og tilrådingar frå etatsprosjektet «Klima og transport» vart det i 2011 gjort tilpassingar i berekningsmodellen. Ved utarbeidinga av ein rapport i 2015 blei ein del nemningar i modellen bytte ut for å synleggjere at dette er ei fagleg tilråding og ikkje ei endeleg prioritering. Berekningsmodellen vert nytta av direktoratet i prioriteringar av prosjekt, delt inn i høg, middels og låg skredfaktorkategori. Det er grunn til å vurdere om ein bør ta ein gjennomgang av dei skredfaktorkriteria som ligg til

grunn for prioritering av prosjekt for å sikre at grunnlaget for avgjerdene er korrekt.

Regjeringa bør, basert på ny kunnskap om klimaendringane, vurdere om det er trong for ein ny gjennomgang av nasjonal koordinering av skredsikring inn mot neste NTP. Å legge til rette for eit godt grunnlag for prioritering er avgjerande, slik at midlane som vert nytta til slike tiltak, vert kanaliserte til dei mest nødvendige prosjekta. Det same gjeld ein gjennomgang av kriteria for vurdering av faregrad.

Nye metodar

Ein får stadig betre metodar for å kunne overvake, vurdere og kategorisere rasutsette område. Dette er eit viktig arbeid, og det bør leggest ytterlegare ressursar i utviklinga av dette arbeidet.

Tiltaka for å sikre liv, helse og materielle verdar har ulike nivå – alt frå overvaking til store, inngripande fysiske tiltak som rasoverbygg, tunellar eller omlegging av infrastruktur.

Vidare bør ein vurdere nye løysingar og ny teknologi, der ein også legg til grunn bruk av ny teknologi innan monitorering og overvaking. Det er grunn til å tru at ein gjennom slike program kan gjere arbeidet meir rasjonelt, men ikkje minst få iverksett tiltak mykje tidlegare enn gjennom konvensjonelle metodar.

Det er difor også trong for å sjå på alternative metodar for å sikre og overvake rasutsette område.

Det er dessutan behov for å sjå nærare på om det er alternative måtar å løyse dei store utfordringane på, og forslagsstillarane meiner det vil vere føremålstenleg å auke innovasjonstakten på området. Teknologi innan overvaking og sensorteknologi kan med fordel utviklast og nyttast – anten som mellombels løysingar til endelege og større tiltak vert sette i verk, eller som permanente løysingar dersom dette er tilfredsstillande.

Ein finn i dag mange alternative måtar å sikre skred på, også gjennom overvaking, varsling og førebygging. Investeringsar i skredkontrollanlegg er forholdsvis låge, i tillegg kjem det årlege driftskostnader for overvaking og tiltak mellom anna i form av kontrollert sprenging av skavlar og rasutsett terreng.

Skredkontrollanlegg har vist seg å kunne gje høg tryggleik for ei låg investering, fleire vegar kan sikrast raskare, kostnadskrevjande tiltak kan prioriterast der det ikkje er andre alternativ, og slike anlegg fører til små naturinngrep og lite utslepp. Samstundes gjev dei eit godt grunnlag for vidare vurderingar.

Nasjonal gjennomføringsplan

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlinga av Nasjonal transportplan 2022–2033, jf. Innst. 653 S (2020–2021), at regjeringa skal:

«ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riksveger og fylkesveger med høy og middels skredfaktor».

Det er viktig at dette arbeidet kjem raskt i gang, slik at ein hindrar feilinvesteringar eller -prioriteringar.

Basert på anslaget for gjennomføring av ein slik plan er det viktig at ein nyttar dei midlane ein har til rådvelde, på ein rasjonell og optimal måte. Ein kan få fortgang i dette arbeidet.

Tidleginvolvering og entreprenørane sin kompetanse

Forslagsstillarane meiner også at ein gjennom tidleg involvering og rammekontraktar kan få fram nye forretningsmodellar og innovasjonar som bidreg til å utnytte ressursane endå betre. Aktørar som opererer langs norske vegar, har gjennom arbeidet sitt erfart korleis ein på mest mogleg rasjonelle måtar kan syte for god skredsikring – gjerne gjennom førebyggjande arbeid.

Forslag

På denne bakgrunnen blir det fremma følgjande

f o r s l a g :

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 drifts-
kontraktar for vegvedlikehald er gode nok når det
gjeld å ta i bruk innovative løysningar som del av
sikringa.

3. februar 2022

Liv Kari Eskeland

Helge Orten

Olve Grotle

Aleksander Stokkebo

