

Innleiing Fjordvegkonferansen 8. mai Blix hotell Vik - Åshild Kjelsnes, leiar i Nasjonal Rassikringsgruppe

Takke for invitasjonen

Fjordvegkonferansen utvikla seg til å bli ein aktuell samfunnsarena som set viktige samferdslepolitiske spørsmål og problemstillingar på dagsorden. Gleda følgje over år – konferanse som er blitt veldig to the point.

Nasjonal rassikringsgruppe godt samarbeid med Fjordvegregionen, styret og dagleg leiing av Fjordvegen. Har eit vidt perspektiv på transport sin plass i samfunnsutviklinga – og ikkje minst kva må til for å ha ei god regional utvikling.

Denne bolken graver djupare inn i problemstillingane om kva som vil skje etter opning av Ryfast i 2019 – det er neste år folkens, kva kvardagsutfordringar vil Fjordvegregionen sjå og kva seier vedteken NTP? Innleiarane som kjem etter meg vil nok sikkert ta det breie perspektivet på dette, eg skal prøve å sjå litt på dei store linene som vil ha innflyting på denne regionen når det gjeld det som er mitt mandat som leiar av nasjonal rassikringsgruppe – nemleg rassikring eller kanskje rettar manglande satsing på skredsikring i NTP. Det vil ramme denne regionen og det vil ramme mange andre regionar rundt om i landet vårt.

Men først – kvifor er skredsikring viktig – kvifor masar vi om dette år etter år – jamt og trutt sidan starten av 2000 talet?

For det første – Nasjonal rassikringsgruppe er samansett av dei 9 mest rasutsette fylka, frå Rogaland i Sør til Finnmark i nord dvs om lag kysten rundt og med Oppland som ein god pådrivar og ambassadør frå Innlandet. Vårt mandat er å sette rassikring på veg på politisk dagsorden og arbeide for å auke rammene til rassikring. Det har vi gjort sidan 2001 og mykje har skjedd. Men det utfordrande er at løyvingstakten likevel ikkje stig i takt med kunnskap og utfordringane mellom anna klimaendringane representerer.

Ras til liv og skader folk, og ras skapar usikkerheit og redsel. Det å bu og leve med skredfare er ei forringing av livskvalitet over tid og folk vel til dels å flytte for å sleppe denne børa.

Trafikantane har og skal kunne ha tillit til at det offentlege vegnettet er sikkert. Men då må det også vere det. Rassikker veg skal ikkje vere ekstraservice, men bør vere ei prioritet oppgåve nasjonalt.

Manglande skredsikring er kostbart fordi leveringsseinking er kostbare både på kort og lang sikt. Både godsleveransar og offentleg og privat tenesteyting er avhengig av tillit og regularitet.

Sikker transport på sikker veg er viktig for distrikta, næringsliv, t.d. fisketransport som aukar år for år er særleg sårbar – men det er jammen skulebussen også.

Rassikring er viktig fordi «Stengt veg» ikkje skal eller kan vere ei permanent sikringsløysing. Vegstenging som metode for å halde ulukkestopa nede på dei mest skredfarlege strekningane, må ikkje verte ei varig løysing. Den problematikken kjenner vi godt til i nærområdet her.

Skredsikring er viktig fordi vi bør vere i forkant av klimaendringane. Det betyr også å auke sikringstakten og auke satsinga på forskning og utvikling.

Kva har så skjedd?

Sidan 2011 har løyvingane gått opp – og det skulle berre mangle. Rundt 2010 kom eit stort gjennombrøt då det statsråd Navarsete slo fast at det skulle løyvast 1 mrd pr. år til skredsikring fordelt likt mellom Riks og fylkesvegnettet. Dette kom inn i dåverande NTP. Nasjonal rassikringsgruppe tek sin del av æra for at dette gjennombrøtet kom, men vi peikte også raskt på at det framleis ville ta altfor mange NTP periodar før ein ville få bukt med dei kjende raspunkta rundt om i Norge.

I perioden 2010 – 2014 steig dei årlege løyvingane til dei nådde ein topp på om lag 1,7 mrd i 2014. Då øyna vi eit håp om at vi verkeleg ville nå målet om trygge vegar etter kvart. Men frå 2015 har løyvingane dessverre gått tilbake og i 2017 var vi nede på vel 1,3 mrd igjen. Det er utruleg frustrerande. I den nye NTP som tok til å gjelde frå 2018 er ambisjonen at ein tilsaman skal løyve 2 mrd pr år fram til 2029.

Det er verdt å merke seg at i første 5 års periode ligg løyvingane på 1,34 mrd i snitt for deretter å auke i siste 6 års periode. Kva betyr det? Jo at løyvingane må igjennom ein rullering av NTP for å stå ved lag. Det er altså fuglar på taket, ein uforpliktande ambisjon. Med ein slik løyvingstakt vil ein i beste fall og vi vi er snille i utrekningane nå målet om å sikre raspunkt av høg og middels faregrad om 35 år.

Godtfolk: Ryfast åpnar neste år!! Dette er totalt uakseptabelt. Det er totalt uakseptabelt av ei regjering som skryt av at dei satsar på samferdsle og overoppfyller sine NTP. Eg forstår ikkje at dei har nervar til det eg. Eg er veldig glad det ikkje er eg som sit som ansvarleg statsråd den dagen ein skulebuss verkeleg vert teken av raset. Eg er glad det ikkje er eg som må forklar at ja vi satsa på samferdsle, men ikkje på at trafikantane skulle vere trygge på heile vegnettet vårt.

I hovudpunkta og skrytelista som vart lagt fram då NTP var fremja sto ikkje eitt punkt, ikkje eit ord om skredsikring. I NTP som hadde sitt siste år i 2017 er ikkje NTP målsettingane oppfylt når det gjeld rassikring. Likevel snakkar regjeringa som om dei har gjort ein kjempejobb på området.

Dersom raspunkta rundt om i landet hadde låge som perler på ei snor på ein vegstrekning er eg overbevist om at dei hadde vore sikra for lenge sidan. Men sidan dei ligg på mange vegstrekningar rundt om i landet får ei ikkje den merksemd dei fortener. Sidan ein har senka terskelen for å stenge vegar pga. rasfare unngår ein heldigvis mange menneskelege tragediar, men ein har ikkje løyst problemet. Det må ein smerteleg slå fast.

Derfor har Nasjonal rassikringsgruppe satt seg ei nytt djervt mål. Sidan regjering og storting ikkje brukte mulegheiten til å sette skredsikring på dagsorden i NTP 2018-2029 gir vi ein sjanse til. Den sjansen må ikkje misbrukast, og derfor treng vi all drahjelp vi kan få.

Nasjonal rassikringsgruppe sitt konkrete krav er at det innan første rullering av Nasjonal transportplan vert utarbeidd ein nasjonal skredsikringsplan for alle skredpunkt med høg og middels skredfaktor slik at ein har ein plan som kan vedtakast ved 1. rullering og gjennomførast i 12 års perioden. Altså ein forpliktande, nasjonal tidsarvgrensa skredsikringsplan som skal vere gjennomført i løpet av 12 år frå 2023 som er iverksettingstidspunkt for 1. rullering.

Kva inneber det av forandring frå dagens situasjon?

Det vil sei høgare tempo – ein 12 års plan i staden for å fortsette med dagens løyvingstakt som eg sa i beste fall vil gje sikre vegar om 35 år.

Dagens kjente behov er no 51 mrd som omfattar 652 skredpunkt.

I ein NTP periode på 12 år vil det bety ca 4,3, mrd pr år i snitt

Enkelte spesielt dyre prosjekt, som berører få, kan få bliligare løysingar? Muleg årleg kostnad 4 mrd?

Planen vil tidlegast kunne settast i verk frå 2023, og då vil nokon av prosjekta i kostnadsesitmatet alt vere sikra, men samtidig stig prognosane, slik at det er rimeleg å anta at nye tall ikkje vil avvike så mykje.

Føresetnad ar for ein 12 årsplan er at vegvesenet sin prioriteringsmodell blir hovedgrunnlaget for rekkefølga.

Fylka gir grunngitte innspel om ønska endringar i rekkefølga

Særskilt vurdering av enkelte prosjekt med særleg høg kostnad og få brukarar - i samråd med fylka.

Rekkefølga reviderast ved rullering av NTP, men med same målsetting – Prosjekt med høg og middels skredfaktor skal vere sikra i opprinneleg 12 årsperiode.

Det bør søkast brei politisk støtte for å sikre gjennomføringa over fleire valperiodar.

Utslag i fordelinga mellom fylka med ein 12 års plan:

Fylker med ingen prosjekt med høg skredfaktor vil ikkje få bevilgningar dei første åra.

Fylke med store og/eller mange prosjekt med høg skredfaktor vil få store løyvingar dei første åra.

Fylke som har mange jevnstore prosjekt spredt over heile skredfaktoraskalane vil variere mindre i løyvingar frå år til år.

Føresett at kravet om tidshorizont på 12 år gjennomførast, vil det ikkje vere mange prosjekt som blir forskjøve vesentleg. Dei fleste større prosjekt vil bli framskunda og alle som lever og bur med rasfare vil vite at deira prosjekt vil vere sikra seinast om 12 år i staden for uvissa om kanskje 20-30 år.

Derfor godtfolk er det viktig at alle engasjerer seg, spesielt no når Ryfast vert opna neste år. Vi må ha gjennomslag for ei kraftigare satsing på skredsikring slik at alle punkt innan høg og middels skredfaktor vil verte sikra iløpet av komande NTP periode. Det vil vere å ta grep, det vil vere noko for ei regjering å bli hugsa for, truverdig satsing med dokumentasjon på gjennomføring. Vi veit

det kjem nye punkt til ikkje minst pga klimaendringane. Dette er å tilpasse seg eit klima i endring. Dette er grep for framtida for at det skal bu folk i heile landet som bidreg til verdiskaping.