



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Høyringsuttale i samband med Nasjonal transportplan 2018-2029

Vi syner til den generelle invitasjonen frå Regjeringa til å gi uttale til grunnlagsdokumentet frå transportetatane til Nasjonal transportplan 2018-2029. Av kapasitetsårsaker har vi valt å leggje hovudvekta av uttalen vår på spørsmål knytt til samfunnstryggleik og beredskap.

1. Klimatilpassing og prioritering av vedlikehald

Omsynet til utfordringar knytt til samfunnstryggleik er presentert på ein god måte i grunnlagsdokumentet. Ein viktig del av dette er å prioritere vedlikehald av eksisterande infrastruktur høgt nok. Eit påliteleg transportsystem som tåler uvêr og andre påkjenningar er eit svært viktig førebyggjande samfunnstryggleikstiltak.

Dette er særleg viktig i Sogn og Fjordane, der det veldig mange stader ikkje finst alternative transportruter dersom vegen vert stengd. Ein stengd veg betyr gjerne at landevegstransport til lege og sjukehus vert umogleg, og at det såleis lett kan oppstå fare for liv og helse

Vi tykkjer òg at det er svært bra at det i framlegget er trekt frem kor viktig det er å ta høgde for klimaendringar ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av infrastruktur. Vi ser kvart einaste år døme på at intens nedbør, med skred, flaumar, overvatn og utvasking, gir store utfordringar for samferdsla, særleg for vegnettet. Seinast i slutten av januar i år vart fleire vegar stengt på grunn av skred og andre hendingar under ekstremvêret Tor. Mellom anna vart E39 råka fleire stader i fylket.

Det er viktig at påkjenningane frå vêr- og naturforhold vert gitt sterk merksemd i den vidare behandlinga av transportplanen. For å auke samfunnstryggleiken må vegar og anna samferdsleinfrastuktur tilpassast til å tåle klimaet både i dag og i framtida.

2. Tunneltryggleik

Oppgradering av tunnelar er ein viktig del av vedlikehaldsprioriteringa. Det har dei siste åra vore fleire ulykker i tunnelar i fylket, mellom anna i Gudvangatunnelen og i Skatestraumtunnelen. Det er difor veldig bra at det er sett i gang eit omfattande arbeid med å utbetre tunnelar i fylkes- og riksvegnettet, m.a. som følgje av krava i tunneltryggleiksforskrifta.

Sogn og Fjordane har mange lange, eldre tunnelar. I tillegg til den store risikoen for liv og helse som brannar og andre uønskte hendingar i tunnel gir, fører hendingar og ofte til langvarige stengingar med store samfunnsmessige konsekvensar. Mange stader er det ikkje gode omkøyringsalternativ, og stengingar kan gi utfordringar for både naudetatane og andre brukarar.

Naudnett viste seg å vere svært nyttig og viktig ved redningsaksjonane både i Skatestraumstunnelen og Gudvangatunnelen i fjor. Utbygging av naudnett i alle lange vegtunneler vil såleis vere eit godt bidrag til å auke tunneltryggleiken.

Det går fram av grunnlagsdokumentet at det er eit stort forfall på fylkesvegnettet. I Sogn og Fjordane er det svært mange tunnelar på fylkesvegane. Det vil nok vere nødvendig at staten bidreg økonomisk for å få til nødvendig vedlikehald og oppgradering. Vi oppmodar difor om å gi dette særleg merksemd i den vidare behandlinga av Nasjonal transportplan.

3. Vinterdrift

Det kan verke som om utfordringane knytt til vinterdrift på vegnettet er aukande, kanskje mest fordi fleire trafikkantar enn før slit med å takle slike forhold. Eit særleg problem er vogntog som køyrer seg fast. Auken i talet utanlandske vogntog har truleg òg bidrege i så måte.

Dette er særleg eit problem i dei tilfella stengingar hindrar ambulansar og andre utrykkingskøyretøy i å kome forbi.

I grunnlagsdokumentet vert prioritering av god vinterdrift trekt fram som eit viktig trafikktryggleikstiltak. Vi saknar meir konkrete tiltak for korleis utfordringane kan handterast. Det er truleg mange verkemiddel som kan vere aktuelle, både fysiske tiltak på vegen (t.d. kjettingplasser) og meir målretta kontrollverksemd.

Ei anna side ved vinterdrifta er trafikkavviklinga langs høg fjellsovergangane. Det er fleire utfordringar knytt til persontransport i høg fjellet. Det er relativt strenge regime knytt til styring av trafikken. Tersklane for innføring av kolonnekøyring og stenging av utsette vegstrekningar er viktige i så måte. Sjølv med strenge regime kan det likevel skje uønskte hendingar. Seinast på forsommaren i fjor vart mange bilar på veg over Sognefjellet overraska av eit plutsleg uvêr. Auking i talet el-bilar som køyrer over høg fjellet kan òg gi aukande utfordringar.

Redningsaksjonar på høg fjellet kan vere svært vanskelege, og det vil stillast strenge krav til både personell og utstyr som skal sendast inn på fjellet for å evakuere og drive anna redningsinnsats. I risikoanalysane for høg fjellsstrekningane på både jernbane- og vegnettet er det difor viktig at det vert sett grundig på tilgjengeleg redningskapasitet. Dette vil vere særleg vere ein kritisk faktor ved redningsaksjonar langs jernbanenettet, t.d. viss det vert nødvendig å evakuere passasjerar frå eit avspora og straumlaust tog i dårleg vêr på fjellet.

4. Transportsystema og lokal og regional samfunnsutvikling

Transportsystema set både rammer og lagar nye høve for samfunnsutvikling og -endingar på alle nivå. Gjennom både nærpolitireforma og andre strukturprosessar på beredskapsområdet skjer det viktige endingar i struktur og system. Det har vore ei sentralisering av akutt-tenester i spesialisthelsetenesta, det vil skje ei sentralisering/samling av ressursar i politiet, og det vil kunne skje det same ambulansetenesta. I kommunane er meir og meir av omsorgstenestene basert på at brukarane kan bu heime. I kommunehelsetenesta er det ei utvikling i retning meir sentraliserte legevakttenester, slik at folk må køyre lengre for å kome til lege.

Fungerande transportsystem er ein føresetnad for at denne utviklinga skal kunne skje utan store negative konsekvensar. Det må vere mogleg å flytte ressursar raskt ut der det skjer hendingar, eller pasientar/brukarar inn til legevakt og sjukehus

På same måte er transportsystema verkemiddel for å utvikle gode bu- og arbeidsregionar. Sjølv om kommunereforma ikkje måtte resultere i at mange kommunar slår seg saman, må bu- og

arbeidsområde på tvers av kommunegrenser òg fungere. Vegnettet, ferjefrekvens, kollektivtransport m.v. er viktig faktorar for at folk kan flytte på seg innanfor eit definert geografisk område på ein rask og effektiv måte, ikkje berre inn til eller ut frå det.

I den vidare behandlinga av transportplanen er det difor viktig å finne ein balanse mellom omsynet til lokal og regional utvikling, og omsynet til at transportsystema skal planleggast for kunne flytte varer og gods på ein effektiv måte frå ein kant av landet til ein annan.

5. Utslepp av klimagassar

Det er veldig bra at omsynet til klima- og miljøvenleg transport er lagt så sterk vekt på i grunnlagsdokumentet. Ei viktig side av dette arbeidet vil vere ei vidare utvikling av kollektivsystemet i heile landet. Overgang til klimavenlege bilar vil gjere det nødvendig å etablere mange fleire ladestasjonar for el-bilar. For eit turistfylke som Sogn og Fjordane er det òg viktig for å kunne ta i mot turistar som køyrer el-bil.

Med helsing

Anne Karin Hamre

Haavard Stensvand
fylkesberedskapssjef

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ikkje underskrift.