



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Kontakt saksbehandler

Reidar Johnsen, 51 56 88 39

Om bruk av streknings-automatisk trafikkontroll (ATK) i nye undersjøiske tunneler i Rogaland

Fylkesmannen ber Samferdselsdepartementet etablere streknings-ATK i Ryfylketunnelen.

Bakgrunn:

Regjeringen har i Granavold-erklæringen sagt bl.a. følgende:

«Reduksjon av støy, ulykker og forurensing er prioriterte områder for regjeringen».

«Regjeringen skal jobbe for å ivareta sikkerheten for alle som benytter norsk infrastruktur, både til lands, til vanns og i luften».

«Regjeringen vil fortsette det målrettede arbeidet med å innfri nullvisjonen ved å videreføre innfasingen av stadig sikrere kjøretøy, og bygging av effektive bil-, gang- og sykkelveier i tillegg til holdningssskapende arbeid».

Samtidig ønsker Regjeringen å begrense bruken av streknings-ATK (automatisk trafikkontroll).

Fylkesmannens rolle

Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks, kap. IV, omtaler Fylkesmannens ansvar for å samordne, holde oversikt over og informere om arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i fylket. I pkt. 1 står det at vi skal ha oversikt over risiko og sårbarhet ved å lage en risiko- og sårbarhetsanalyse (fylkesROS) for fylket. FylkesROS danner en felles plattform for å forebygge uønskede hendelser og styrke samordningen av det regionale arbeidet med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering. I pkt. 5 står det at vi skal holde sentrale og regionale aktører orientert om status for samfunnssikkerhetsarbeidet i fylket og ta opp spørsmål som har betydning utover fylkesgrensen.

Fylkesmannens vurdering

FylkesROS Rogaland ble sist revidert i mars 2018. Som grunnlag for fylkesROS skal vi bruke temaheftet «Samfunnets kritiske funksjoner» (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 2016). Der er transport definert som kritisk samfunnsfunksjon. Transportsystemets evne til å opprettholde akseptabelt sikkerhetsnivå ved transport med potensial for store ulykker er omtalt spesielt i pkt. 6.6.2, side 98-99. I FylkesROS Rogaland er både transport som kritisk



samfunnsfunksjon og store ulykker på veg og i tunnel bredt omtalt. Vi har fire undersjøiske tunneler, og får to nye når Ryfast åpner i høst – og ytterligere to når Rogfast kommer.

Det fremgår av FylkesROS at det skjer færre ulykker i tunnel enn på veg, men at ulykkene i tunnel ofte er mer alvorlige. Tekniske problemer utgjør ca. 80 prosent av de uønskede hendelsene i tunnel, kollisjon og andre ulykker 15 prosent. 5 prosent skyldes brann. På side 183 og 184 og 219-223 har vi vurdert risiko for tunnelulykker i Rogaland før Ryfylketunnelen er ferdig. Et av de tiltakene som vi anbefaler for å redusere sannsynligheten, er «*bedre og mer informativ skilting i tunnelene, skilt som viser hvilken fart kjøretøyene har, bedre kameraovervåking, vurdering av fartsgrenser, bedre riller i kjørebanelen, og flere fartskontroller*». Etablering av strekningsvis automatisk trafikkontroll (ATK) er en løsning som vi vurderer å være i tråd med dette, selv om det ikke er spesifikt nevnt.

Vi har erfaring med de undersjøiske tunnelene i Rogaland. Rennfast sto ferdig allerede i 1992. Det har vært mange alvorlige ulykker opp gjennom årene og mange trafikkikkerhetstiltak er forsøkt. En av de alvorligste fant sted i 2000 da tre ungdommer ble drept i Byfjordtunnelen. Bilen de satt i kjørte i tunnelveggen på grunn av høy fart. Det er ingen tvil om at etablering av strekningsvis automatisk trafikkontroll i 2012 har hatt positiv effekt. Dette blir også dokumentert i Transportøkonomisk institutts *Evaluering av effekt på ulykker ved bruk av streknings-ATK* (2014).

Den nye Ryfylketunnelen vil med sine 14,3 km bli Norges lengste undersjøiske tunnel. Tunnelen blir bygd som en toløpstunnel. Dette sikrer at det ikke skjer møteulykker og gjør transportsystemet i stand til å opprettholde sin evne dersom et av løpene blir stengt, f.eks. pga. en ulykke. Det blir dessuten enklere for nødetatene å redde liv. Fylkesmannen vurderer likevel Ryfylketunnelen, med sin kurvatur og utstrekning, til å være en strekning som innbyr til høy fart, ikke minst for spenningsøkende sjåførere som vil teste grensene. Politiets muligheter for å gjennomføre vanlige fartskontroller i tunnelen, er begrensede.

Regjeringsplattformen vil begrense, men ikke avvikle bruken av streknings-ATK. Streknings-ATK skal fortsatt kunne benyttes på strekninger der risikoen for alvorlige ulykker vurderes å være høy. Vi har merket oss at *Retningslinjer for valg av steder og strekninger for automatisk trafikkontroll (ATK)*, pkt. 2, åpner for etablering av ATK i tunneler og broer uten å ta hensyn til ulykkesfrekvens. Det blir også slått fast at ATK kan etableres på steder der politiet har vansker med å gjennomføre kontroller, og der risikoen for alvorlige fartsrelaterte ulykker er stor.

Fylkesmannen mener at Ryfylketunnelen er en strekning som må få streknings-ATK. Dette var planlagt fra starten av prosjektet, alt er teknisk på plass for å ta det systemet i bruk.

Vi ber derfor Samferdselsdepartementet prioritere streknings-ATK i Ryfylketunnelen.

Med hilsen

Magnhild Meltveit Kleppa
fylkesmann

Reidar Johnsen
fylkesberedskapssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Postboks 2014	3103	Tønsberg
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	Stavanger
Suldal kommune	Eidsvegen 7	4230	Sand
Forsand kommune	Fossanvegen 380	4110	Forsand
Sør-Vest politidistrikt	Postboks 240	4001	STAVANGER
Stavanger kommune	Postboks 8001	4068	Stavanger
Hjelmeland kommune	Vågavegen 116	4130	Hjelmeland
Statens Vegvesen region vest	Postboks 43	6861	LEIKANGER
Rogaland brann og redning IKS	Brannstasjonsveien 2	4312	SANDNES
Sandnes kommune	Postboks 583	4305	Sandnes
Vegdirektoratet	Postboks 6706 Etterstad	0609	OSLO
Strand kommune	Postboks 115	4126	Jørpeland
Justis- og beredskapsdepartementet	Postboks 8005 Dep.	0030	Oslo