



Til
Rogaland Fylkeskommune
Hordaland Fylkeskommune
Sogn og Fjordane Fylkeskommune
Vestlandsrådet

NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2014-2023 FRÅSEGN 13.04.2012 IS Fjordvegen

Generelt til alle 3 fylka og til Vestlandsrådet.

IS Fjordvegen er eit samarbeidselskap for utvikling av den viktige indre samferdselsåra Rv/Fv 13 på Vestlandet og gjeld 18 kommunar, med Time og Fjaler, og går gjennom dei 3 fylka Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

IS Fjordvegen er ei livsnerve for kommunane den går gjennom både for næringsliv/turisme og innbyggjarar.

Det er Riksvegstatus på strekninga Sandnes- Jøsendal/Odda – Voss-Vik/Vangsnes-Hella/Dragsvik (- med Rv 55 Hella-Sogndal) og Fylkesvegstatus på strekninga Dragsvik-Gaular-Moskog/Førde og turistvegstatus på strekningane Moskog/Førde- Balestrand, Kinsarvik – Tyssedal og Røldal-Forsand.

IS Fjordvegen vil med dette gje innspel til dei 3 Fylka som igjen skal uttala seg til Samferdselsdepartementet om framlegg til NTP 2014-2023 frå dei statlege transportetatane og Avinor:

1.Finansiering av Fylkesvegane:

IS Fjordvegen vil peika på at no etter funksjonsfordelinga av vegsektoren mellom stat og fylke, så føreheld denne uttalen seg til Nasjonal Transportplan.

IS Fjordvegen forventar at Staten føl opp denne fordelinga med betydelege midlar slik at fylkeskommunane kan vera aktiv vegeigar med både drift, vedlikehald og investeringar.

IS Fjordvegen vil gje uttale til Regional Transportplan for dei 3 Fylka når desse kjem på høyring. IS Fjordvegen vil likevel peika på at me har eit samanhengande vegnett i landet og det vert derfor viktig også i NTP å ha blick for dette.

IS Fjordvegen viser også til kommunane/herada sine mogelege eigne meir spesifikke uttalar til NTP og RTP.

2. IS Fjordvegen er samd med transportetatane at prioritering av drift vedlikehald er naudsynt for å ta att lang tids forsøming og støttar ei planramme på + 45 % i framlegg i NTP.

Det vil vera mogeleg å nå vedtekne nasjonale mål med dei økonomiske rammer som er gjeve som grunnlag for NTP 2014-2023 og dei verkemiddel som er føreslegne tekne i bruk med ei + 45 % ramme. Dei andre planrammene er for små. Noreg har hamna håplaut på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.

3. IS Fjordvegen krev minimum investeringsnivå på minimum dagens nivå for vegsektoren og auka totalrammer på i NTP på +65 %.

Vegdirektoratet har prioritert innanfor dei râmene dei pr. no har til rådvelde. Vegbygging er svært viktig for utvikling av samfunnet og râmene i den endelege NTP, må difor aukast monaleg og minst 65% i høve til planrâmene.

4. IS Fjordvegen krev 2 mrd. årleg til nasjonal rassikring og trygge fjordvegar

Hardangerregionen har fleire av dei alvorlegaste raspunkta og rasstrekningane i Noreg. Rastrygge vegar må vera eit minstekrav for å ta heile landet i bruk og skapa busetnad og næringsutvikling i distrikta. Dette gjeld skulevegar, pendlarvegar, næringstransport og ikkje minst fritidsreisande i ein av landets største reiselivsregionar, Hardanger.

5. Forventar gul stripe på riksvegstrekingane våre.

Når Stortinget har bestemt at Rv 13 er riksveg så forventar IS Fjordvegen riksvegstandard med gul stripe og vegbreidde på 8,5 m, i visse parti 7,5 m, og tilfredstillande geometri. IS Fjordvegen viser mellom anna til Strekningsanalyse Rv 13 Solbakk Sand av 2004, Plan for Stamveg Rute 4 c av 2006 og Konsekvensutgreiing for Rv 13 gjennom Ullensvang av 2007.

6. IS Fjordvegen forventar at Nasjonal Turistvegar og vegutbygging i langs Rv 13 må arbeida saman.

Det er svært positivt at Nasjonale Turistvegar vil satsa vidare i eit spleiselag med Fylkeskommunar og kommunar om utvikling av dei 3 NT-strekningane langs RV/FV 13: Turistveg Ryfylke, Turistveg Hardanger og Turistveg Gaularfjellet. Men skal ein halda ei forventa framdrift, er det nødvendig at Staten aukar løyvingstakten på investeringane i NT.

7. IS Fjordvegen forventar at Høgfartsjernbanestruktur i Noreg må besluttast i planperioden.

I NTP 2014-2023 er Høgfartsutgreiinga for jernbane omtala som mogeleg og driftsforsvarleg når byggekostnadane er utanfor samfunnsrekneskapen.. Hardanger forventar ei satsing på Høgfartsbane i SørNoreg og viser til at Haukelibanen er den trasen vest-aust med størst passasjerpotensiale. For Ryfylke og deler av Hardanger vil Haukelibanen vera ei sterk vitaminsprøyte for regional utvikling.

8. IS Fjordvegen meiner at reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen må ned til 4t og 15 min i neste planperiode og at godsmengder må overførast frå vegane til Bergensbanen. Dette er viktig for Voss kommune, deler av Hardanger og deler av Sogn og Fjordane.

IS Fjordvegen er svært positiv til at

- Dobbelspor gjennom Ulriken vert bygd i 2014-2017
- Vossebanen er en del av satsinga for regiontrafikk i Bergensområdet.
- Funksjonelle krysningspor og rasskifting av Bergensbanen ligg inne i alle rammer og særleg effekt i +45 % ramma.

IS Fjordvegen forventar vidare i auka ramme:

- Forsering av planarbeidet for Bergensbanen med fullføring av Ringeriksbanen innan 2023 sik at reisetid Bergen Oslo vert 4 t og 15 min.

Til Rogaland Fylke:

Rv 13 frå Sandnes til Røldal gjennom Ryfylke er lite omtala i transportkorridor 5 i NTP-framlegget.

- IS Fjordvegen ber om at føringane som ligg i Areal- og Transportplan for Ryfylke (ATP), vedteke av fylkestinget i Rogaland sommaren 2011, vert lagt til grunn for framtidig Rv. 13 gjennom Rogaland og teke inn i NTP 2014-23.

IS Fjordvegen er svært positiv til:

- Rv 13 har fått det gode utbetnings- og rassikringsarbeidet som er gjort i Ryfylke inneverande periode og at Tysdalsvatnet vert fullført i 2014-2017.
- E 39 Eiganestunnelen vert prioritert i NTP 2014-2023 og at Ryfast vert realisert.
- E 134 Nye tunnelar ved Røldal og Haukelifjell og prosjekt i Telemark i + 45 % ramma

IS Fjordvegen forventar vidare:

- Rv 13 ferjesambandet Lauvvik/Oanes vert oppretthalde etter at Ryfast er realisert.
- Rv 13 Rassikring og utbetring av strekningane Erfjord- Sand i Suldal kommune og Bratlandsdalen i Odda kommune.
- Rv 13 avklaring av framtidig trase Tau – Hjelmeland snarast råd med løyving i NTP 2014-2023. Sjå også uttale frå Ryfylke iks og Hjelmeland kommune om trasealternativ.
- Rv 13 sitt eksisterande riksvegferjesamband vert endra slik at Hjelmeland-Nesvik får 2 avgangar pr klokke time frå kvar side, tilsvarande sambandet Oanes-Lauvvik. Tilknyttinga til Ombo kan til dømes løysas gjennom ei eiga fylkesvegferje, tilpassa trafikkmengda i storleik, og med same tal anløp som trekantsambandet køyrer i dag.
- Planen må styrkja satsinga på Nasjonal Turistveg

Til Hordaland Fylke

Rv 13 frå Jøsandal i Odda kommune til Holo i Voss kommune har fått gode utbetringar med Rassikring ved Bugjele, Hardangerbru og Vossapakke og Myrkdalen i inneverande planperiode. Dette gjev regionen løft og utviklar nye arbeids- og buområde i Hardanger og Voss. Ny tunnell på Fv 572 i Ulvik er også del av dette.

IS Fjordvegen er svært positiv til:

- E 134 Nye tunnelar ved Røldal og Haukelifjell og prosjekt i Telemark i + 45 % ramma
- Rv 13 Joberget i Granvin herad i 2014-2017
- Rv 13 Deildo i Ullensvang herad i 2014-2017
- Rv 13 Rassikring ved Låtefoss i +20 % ramma 2018-2023
- Rv 13 Odda - Tyssedal i 2018-2023 i + 45 % ramma.

IS Fjordvegen forventar vidare i auka ramme:

- Rv 13 Planavklaring og bygging av ny trase i Oddadalen, i samarbeid med Odda vegfinans, og Odda sentrum x Fv 550/551 i løpet av planperioden.
- Rv 13 Odda – Kinsarvik med utbetring av smale parti som trafikksikringstiltak og nyanlegg. Tunnel Stana - Skjelvik i Odda kommune/Ullensvang herad.
- Kinsarvik- Bu x Rv 7 - Utbetring av smale parti som trafikksikringstiltak i planperioden og nyanlegg ved Kyrkjenes, Tveisme og Ringøy i tråd med KU for Ullensvang Herad av 2007.
- Rv 13 Voss-Vik kjem inn i NTP 2014-2023 og at det vert oppstart på Vikafjellstunnelen i Voss og Vik i planperioden.
- Planen må styrkja satsinga på Nasjonal Turistveg

Rv 13 Vikafjellstunnelen må inn i NTP.

Den store saka for IS Fjordvegen er Vikafjellstunnelen som vil skapa eit felles bu, arbeids og rekreasjonsområdet Voss – Vik og opna midtre Sogn for sikker dagleg tilgang til Flesland Flyplass. Vikafjellstunnelen er vedteken av Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar i 2006. Tunnelen er på om lag 15 km med oppdatert kostnad no til 1,6 milliardar. I høve til overordna planar, er vegen klar til oppstart.

Val av trase i Hordaland for E 39.

IS Fjordvegen viser til dei ulike mogelege trasevala E39 kan ha gjennom Hordaland og då særleg strekninga Stord – Bergen. Utviklinga i Hardanger er mellom anna svært avhengig av den veksten som i dag skjer langs Vestlandskysten. Då vert regionen avhengig av god vegforbindelse til «Kyststamvegen» E 39. IS Fjordvegen ber om at det vert teke omsyn til dette.

Til Sogn og Fjordane Fylke:

Rv 13 frå Holo i Voss kommune over/gjennom Vikafjellet til Dragsvik i Balestrand kommune har fått stamvegstatus og vinterope (når veret tillet) Vikafjell men elles lite utført.

IS Fjordvegen er svært positiv til:

- Rv 13 Vik - Vangsnes er inn med rassikringsmidlar i alle rammer i 2014-2017 og forventar samstundes heving av vegstandarden til gul midtstripe.

IS Fjordvegen forventar vidare i auka ramme:

- Rv 13 Voss Vik kjem inn i NTP 2014-2023 og at det vert oppstart på Vikafjellstunnelen i Voss og Vik i planperioden.
- Planen må styrkja satsinga på Nasjonal Turistveg

Rv 13 Vikafjellstunnelen må inn i NTP.

Den store saka for IS Fjordvegen er Vikafjellstunnelen, som vil skapa eit felles bu, arbeids og rekreasjonsområdet Voss –Vik og opna midtre Sogn for sikker dagleg tilgang til Flesland Flyplass. Vikafjellstunnelen er vedteken av Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar i 2006. Tunnelen er på om lag 15 km med oppdatert kostnad no til 1,6 milliardar. I høve til overordna planar, er vegen klar til oppstart.

Om Rv 55 Sogndal - Hella

Vegstandarden på RV 55 Sogndal- Hella må hevast monaleg. Vegen må utbetrast til gul midtstripe på heile strekninga. Det bør veljast framtidretta bruløysingar for fjordkryssing Dragsvik- Hella og for passering gjennom Sogndal sentrum.

I påvente av framtidretta fjordkryssingar må ferjefrekvensen på riksvegsambandet Dragsvik-Hella-Vangsnes aukast med halvtimes avgangar på dagtid og nattferjer. Dette saman med utbetring av FV55, RV 55 og RV 13 vil kunne leggje til rette for ein 45-minuttarsregion i midtre Sogn. Desse vegane er dagleg pendlarveg for svært mange i regionen. Området vil i større grad fungera som ein felles bu- og arbeidsregion dersom vegstandarden og ferjefrekvensen vert betra.

Til Vestlandsrådet

- **Pådrivarrollen for «Rute 13» frå Jæren til Sunnfjord.**

IS Fjordvegen viser til denne samla uttalen til NTP 2014-2023 og ber Vestlandsrådet ta dette med i sine vurderingar til NTP. Vestlandsrådet har så målsetjing å ta heile Vestlandet i bruk og då er det heilt påkrevande med funksjonell infrastruktur i fjordstroka på Vestlandet.

- IS Fjordvegen ber Vestlandsrådet vera pådrivar i arbeidet med utbygginga av «Rute 13» Rv/Fv 13 slik Vestlandsrådet er for andre felles Vestlandsinteresser.

- **Oppfølging av KVV for Rv/Fv13.**

IS Fjordvegen viser til kontakt med Vestlandsrådet om arbeidet med utviklinga av den indre nord-sør-traseen på Vestlandet som er hovudsakleg Riksveg/Fylkesveg 13 mellom Sandnes og Førde. IS Fjordvegen har søkt Samferdselsdepartementet om at det vert utarbeidd ein eigen KVV for strekninga. I svarbrevet frå Samferdselsdepartementet vert dette teke stilling til på eit seinare tidspunkt.

- IS Fjordvegen vil med dette på det sterkaste be Vestlandsrådet om å vera pådrivar for ein KVVU for Rv/Fv 13 i samarbeid med selskapet.

Kinsarvik 13.04.2012

Leiv Vambheim
dagleg leiar