FJORDVEGEN RUTE 13

Innlegg Årskonferanse Sand 06.05.15

Mange takk for invitasjon til deltaking og medverking på årskonferansen til Fjordvegen, rute 13.

For nokre år sidan var eg saman med ein del av dyk om same tema oppi Balestrand. Då var det «Diktarvegen» som var vignetten.

Det var bra det, og mange betydningsfulle diktarar har me hatt og har me framleis, langs den ruta rv13 har frå Rogaland til oppi Sogn og Fjordane.

Eg veit ikkje kvifor same strekket no kallast Fjordvegen, men det er jo klart at Rv. 13 er noko meir enn bare dikting, utan noko forkleinelse for diktarane våre.

Når me i Stortinget sin transportkomite er på reise rundt i landet, så får me som regel høyra, der me kjem, at no er det vår tur. No har alle andre blitt satsa på i fleire tiår, og no er det vår region, eller vårt prosjekt som må få merksemd og prioritet når det gjeld realisering.

I frustrasjonen over at nye og viktige prosjekt tek lang tid, kan det ofte vera greitt også å sjå seg litt bakover og sjå på kva som likevel har skjedd, og kva som er i ferd med å skje.

Og når det gjeld Rv. 13 så har det faktisk skjedd ein del dei siste åra og ein god del prosjekt er under arbeid eller er også i aktiv planfase.

Av prosjekt som er ferdigstilte i nyare tid, og som i hovudsak har blitt realiserte i raudgrøn regjeringstid, kan nemnast:

-Finnfast, som stod ferdig i 2009

-Mønsåsen-Palmafoss, som var ferdig i 2010

-Osberg-Kilane, ferdig 2012

-4,7 km ny tunnel langs Tysdalsvatnet, ferdig i 2013

-Og så må jo nemnast Hardangerbrua, som blei opna laurdagen 17

 August i 2013.

-Så vil eg i denne kategorien også nemna, sjølv om arbeidet ikkje

 enno er sluttfurt, Ryfast. Her er det rekna at anlegget skal opnast for

 trafikk i 2019

Viss ein ser på Statens vegvesen sitt handlingsprogram for inneverande periode, så kjem det også fleire viktige utbetringstiltak på rv13.

Det gjeld m. a:

-Kurveutbetring på Ingvaldstad Nord og på Ingvaldstad Sør

-Kurveutbetring på Riskedalsbakkane

-Utbetring av kryssmed fv530 Vasstveit

-kulturminne Brattlandsdalen

-Rekkverk i Suldal

-Veglys Kvam-Bjørheimsbygd

-Rekkverk ved Utsikten/kleppa i Hjelmeland

-Enconkrysset, Voss

-Og utbetring Kinsarvik-Berget

Dette er ikkje dei heilt store tiltaka viss ein samanliknar med Hardangerbru og Ryfast, men det er likevel viktige tiltak både for trafikktryggleik og for å gjera vegen betre framkomeleg, og soleis auka attraktiviteten både for nærtrafikken og for dei av som er på gjennomreise.

I tillegg er det under programområda ei rekke tiltak knytt til gang- og sykkelvegar, som:

-Bjørheimsbygd-Vatne

-Gangfelt Åvegen

-Gangfelt skolebakke

-Gangfelt Bedehusvegen

-Gangfelt Stålverksvegen

-Strakstiltak GS-inspeksjonar rute 5a

-Gangbru ved Bjørgum skule

Og signalanlegg i tunnel ved Tyssedal

Så har me fleire større prosjekt som i følgje den vedtekne Nasjonale transportplanen skal setjast i gang i inneverande periode. Det gjeld:

-Rv. 13 Lovareidet- Rødsliane, der det er skredsikringstiltak under regulering, og forhåpentlegvis med vedtak i 2017.

-Rv.13 Melkeråna, Tyssedal 3. Dette er og skredsikringstiltak, og kommunedelplan er venteleg vedteken i 2016.

-Skredsikring Odda-Tyssedal skal ha oppstart i perioden 2018-2023.

-Skredsikring på Rv. 13 Deildo har oppstart no i 2015.

-Joberget i Granvin har oppstart av skredsikringstiltak no i 2015.

-På strekninga Vik-Vangsnes kjem det skredsikring med oppstart i 2016.

-Og endeleg har me Vikafjellet, som i NTP er sett opp med oppstart i perioden 2018.

I førre stortingsperioden hadde eg også gleda av å sitja i transport- og kommunikasjonskomiteen. Då fekk eg vera med på å utarbeida og vedta Nasjonal Transportplan, det som er grunnlaget for Statens vegvesen sitt handlingsprogram.

Og sjølv om dette er ein svært omfattande plan for heile landet og for sjøtransport, luftfart, jernbane, storbykollektivtrafikk og sjøtransport med hamner og farleier, og sjølvsagt alt som går på riksveg og Europaveg, ja så har Rv 13 faktisk fått nokså stor, og vil eg påstå, også nokså heiderleg omtale, i dette som er landet sitt viktigaste strategidokument på samferdselsfronten.

Og eg synest at det er veldig godt skrive, det som står om Rv 13 i dokumentet, og det seier eg ikkje bare fordi det er eg som har skrive store delar av det.

Bare høyr her kva ein samla komite skreiv i sine merknadar:

*«Komiteen viser til at rv.13 går gjennom tre fylker og femten kommunar og er den vegen som bind saman store deler av det indre Vestlandet nord-sør. Saman med dei viktige tverrsambanda mot E39 er derfor rv.13 ein viktig faktor for at dei indre delane av landsdelen kan ha ei positiv utvikling, også i samspel med dei ytre stroka.*

*Komiteen sluttar seg til prioriteringa av skredsikring på strekninga Jøsendal-Odda-Tyssedal i Odda kommune. Dette er ei strekning der det er dårleg framkomeleg og stor rasfare og den framstår meir og meir som ein flaskehals mot E134 etter som Jondalstunnelen og folgefonntunnelen genererer stadig meir trafikk denne ruta.»*

Og sjølv om Frp ikkje var med på det som står vidare, så uttrykte resten av komiteen at dei *« Har merka seg regjeringa si tunge satsing på viktige skredsikringsprosjekt langs rv.13 gjennom Hordaland, og gir si støtte til dette. Samtidig peikar fleirtalet på at det er behov for ytterlegare utbetring og skredsikring langs fleire av strekningane på Rv.13, og vil spesielt peika på at behovet ennå ikkje er dekka ved Tysdalsvatnet i Rogaland. Fleirtalet ser positivt på det lokale planarbeidet som er på gang for kombinasjon av skredsikring og fornying av vegen mellom Tau i Strand og Årdal i Hjelmeland kommune. Fleirtalet ser positivt på planarbeidet som er på gang på strekninga Lovareidet-Sand i Suldal kommune og legg til grunn at dette blir fulgt opp. Fleirtalet vil også understreka behovet for opprusting og skredsikring av delstrekningar langs Rv. 13 gjennom Bratlandsdalen i overgangen mellom Rogaland og Hordaland.»*

Når det gjeld Rv. 13 over Vikafjellet, peika ein samla komite på at dagens vinteregularitet gir store utfordringar for næringsliv og for innbyggjarar. Her foreslo dei raudgrøne regjeringspartia, og stortingsfleirtalet vedtok, at oppstart av tunnel gjennom Vikafjellet skulle startast opp i planperioden som startar i 2016.

Den vedtekne NTP-en inneber ei storsatsing på alle felt innan samferdsel, med opp mot 50 prosent auke i pengebruken i høve til den førre planen, som også var auka monaleg i høve til den som galdt før det igjen.

Etter regjeringsskiftet har den nye politiske leiinga i Samferdselsdepartementet fleire gonger understreka at den vedtekne nasjonale transportplanen skal oppfyllast. Vedtaket som det raudgrøne stortingsfleirtalet fatta i juni 2013 skal altså gjelda, også etter at me no har fått eit anna fleirtal i stortingssale.

I tillegg har Ketil Solvik Olsen sagt at NTP-en skal overoppfyllast, og det vil vel sei at det no skal vera ei meirsatsing ut over det allereie vedtekne.

Nå er det likevel ikkje sånn at regjeringspartia, Høgre og Krf sin samferdselspolitikk, slik han vart formidla før stortingsvalet er det som skal gjelda. Det er bare å minna om bompengar og Frp, så skjønar ein fort det.

No er det er vel heller regjeringserklæringa, og det som står om samferdsel der som gjeld.

Likevel er det interessant, og i høgste grad relevant, å sjå nærare på kva dei noverande regjeringspartia hadde som sine særmerknadar i NTP, og i denne omgangen, kva sa dei om Rv 13?

Saman med Krf hadde Høgre og Frp særmerknad på at

-Strekninga Lovraeidet-Sand må prioriterast når det gjeld rassikring og andre utbetringar.

-Strekninga Lofthus-Kinsarvik-Bu må snarast utbetrast til to kjørefelt og trafikk-og rassikrast, og Høgre har prioritert denne i sin transportplan.

-Når det galdt Vikafjellet, var Frp klare i sine merknadar, der dei « vil derfor prioritere prosjektet i første del av planperioden, med sikte på byggestart så snart som mulig.»

-Komiteen sine medlemar frå høgre og Krf « ynskjer å leggja til rette for oppstart av Vikafjellstunnelen i første del av planperioden, og ber om at planleggingsarbeidet blir ferdig slik at dette kan gjennomførast.»

No er desse som då var i opposisjon komne i posisjon. Og det blir jo då spennande å sjå i kva grad dei vil oppfylla valløfta sine når det gjeld Rv.13 og på kva måte og i kva grad dei vil gjennomføra det dei var så klare på i sine NTP-merknadar.

Til no har ikkje eg sett noko til noko meirsatsing på Rv. 13 når det gjeld løyvingar og heller ikkje har eg registrert same offensive retorikken som m.a. kom til uttykk i NTP-merknadane.

Eg er stygt redd for at det er andre vegstrekningar, og til dels andre deler av landet som får mest merksemd frå noverande politiske leiing i Samferdselsdepartementet.

Det er mykje fokus på firefelts veg, dimensjonert for opp til 110 km fartsgrense på det sentrale Austlandet og mellom storbyane våre.

Med brask og bram er det og lansert at eit nytt nasjonalt vegselskap som skal byggja ut nye vegar, skal få fart på vegbygginga.

Det som har kome fram til no av aktivitet dette selskapet skal stå for, er store prosjekt på Sørlandet og opp mot Ålgård, litt rundt Hamar og noko oppe ved Trondheim. Å kalla det for ei nasjonal satsing, er derfor å ta noko hardt i, sjølv om det er sagt at desse prosjekta bare er starten.

I tillegg er det varsla at ein god del av vegutbygginga skal koma som OPS-prosjekt. Det som enno er litt uklart er om det her meinast OPS som gjennomføringsmetode, eller om det og gjeld OPS som finansieringsmetode. Og viss det blir det siste, så er eg redd for at mykje pengar blir bundne opp i det i lange tider for at investorane skal få avkasting på den innskotne kapitalen sin. Då blir det mindre igjen til andre prosjekt som blir bygde på anna vis.

For sjølv om ein kan oppnå noko effektivisering i planprosessane og i gjennomføringa av store anlegg, så er det likevel slik at ei krone er ei krone, om ho blir brukt på den eller den måten.

Det som i alle fall er sikkert ved regjeringa sitt nye nasjonale vegselskap og ved dei varsla OPS-prosjekta, det er at ingen av dei kjem på Rv. 13.

Kor regjeringa og stortingsfleirtalet no vil leggja ambisjonsnivået gje står igjen å sjå, men etter snar to år i stolane, så synest eg det er på tide at dei viser handling viss dei skal stå ved det dei sa om Rv.13 i førre stortingsvalkampen og det dei skreiv av særmerknadar i NTP-en.

No er det me i Arbeidarpartiet og dei i SV og i SP som har kome i opposisjon på Stortinget. Og det kan jo då sjølvsagt vera interessant å sjå om det no er me som vil by over og lova meir enn det regjeringa kjem med, også på dette feltet.

Til det er å sei at me som hovudregel held oss til den vedtekne nasjonale transportplanen og satsingane i denne. Likevel vil me sjølvsagt vera med på å framskunda gode og viktige tiltak, der det er mogleg.

Ei sak, som i utgangspunktet ikkje er ei Rv.13-sak, kan likevel få mykje å seia for framdrift på viktige deler av Rv.13.

Eg tenkjer då på saka om kva Hovudsamband det skal satsast på mellom Vestlandet og Austlandet. Det ligg vel noko utanfor dagens tema å gå inn i heile den problematikken, men det at E134 høgst sannsynleg blir eit av dei sambanda det skal satsast på på tvers av landet, det vil i høgaste grad få innverknad på Rv. 13.

For det som verkeleg gjer E134 til ein vinnar blant Vest-Aust sambanda, det er at det er foreslått ein arm på denne frå Jøsendal, på oppsida av Odda og til Bergen.

Og det var i Transportkomiteen si handsaming av NTP at dette forslaget blei fremja av oss raudgrøne, og ved voteringa i Stortinget fekk me støtte frå Krf. Regjeringspartia Høgre og Frp røysta då imot dette forslaget, men det skal dei ha, no når dei er komne i posisjon, at dei har teke dette med i utgreiinga om samband mellom Vest og Aust, og det var bra at dei gjorde, for viser seg altså å vera rett løysing.

AVSLUTNING:

Alt som kan knyta oss på Vestlandet betre saman, er av det gode.

 Kyststamvegen E39, både opprusting og trafikksikring av denne, samt sjølvsagt å gjera vegen ferjefri, er av vital tyding for Vestlandet, for folk og for næringsliv.

E39 kjem sørfrå og går langs kysten, i alle fall til han kjem opp til der som Kjell Opseth budde då traseen blei vedteken.

På same viset er det viktig å ha ein tenleg indre stamveg, som også skal knyta saman næring og folk i dei indre stroka, og det er vel hovudgrunnen til at me har «Fjordvegen Rute 13» og konferansen her i dag.

Men like viktig som E39 og Rv. 13 er desse tverrsambanda som knyter i hop dei indre og dei ytre stroka, E39 og Rv 13.

I det ligg dynamikken, og i det ligg etter mitt syn dynamitten, viss me skal få god og sunn framtidig vekst på eit samla Vestland.

Nettopp det at me ikkje einsidig stimulerer kyststroka, like lite som at me bare skal stimulera dei indre strok.

For det er i samhandlinga ikkje bare nord og nedover , men også samhandlinga mellom indre og ytre, at me verkeleg kjem til å gje Vestlandet og oss Vestlendingar ei god framtid.