

**Hardanger Folkeblad:**

## **Desse vegprosjekta kan få plass i NTP: – Ofte er lang tunnel løysinga heilt til slutt**



Ser langt fram: Nils Magne Slinde arbeider mykje med å greia ut korleis ein skal prioritera vegutbygging langt fram i tid. Foto: Silje Drevdal, Statens vegvesen

[Eli Lund](#)

07.02.21 18:00

Aktørane er på oppløpssida. Målstreken er vedtak av ny Nasjonal transportplan (NTP) i juni 2021. Mange har håp om utbetringar lokalt, men kor mykje kan ein reelt sett venta seg?

For abonnentar

I januar uttala Ingvar Hus frå Kinsarvik seg om NTP-innspurten og sa ein må ta dei prosjekta som ligg klare. Men kva prosjekt ligg klare? Og korleis prioriterer Statens vegvesen?

Når ein definerer gryteklare prosjekt som vegplanar der berre pengane manglar - reguleringsplan er klar, kor er dei gryteklare prosjekta langs riksveg 13 i Ullensvang? Statens vegvesen har nokre svar. Dei har svara på oppdrag og spørsmål frå Samferdselsdepartementet om NTP 2022-2033, og der gjeve sine faglege innspel til NTP.



Riksveg 13 gjennom Ullensvang har store skred- og kapasitetsutfordringar, men i Statens vegvesen sine faglege innspel, er det ikkje alt som er prioritert. Foto: Sondre Lingås Haukedal

## Planar er ferskvare

Verd å ta med seg, er at reguleringsplanar er ferskvare. Det vil seia, dei går ut på dato etter ti år. Ikkje reguleringa av arealet, men som gyldig dokument for kjøp av grunn.

– Fordi dei går ut på dato og er dyre å laga, går Statens vegvesen berre i gang med planarbeid for prosjekt som er aktuelle for NTP. Å ha ein ferdig reguleringsplan er ikkje eit kriterium for å bli prioritert i NTP.

Det seier Nils Magne Slinde. Han er ruteansvarleg for riksveg 13 gjennom Ullensvang kommune for Statens vegvesen, med ansvar for strekkja Jøsandal — Sogndal og han seier ja til å hjelpa til for å få eit overblikk.

## Ramme A og B

Han forklarar at Statens vegvesen har laga to sett med prioriteringar. Dei kallar det ei ramme A og ei B-ramme, der B er størst og er basert på rammene i dagens NTP. I ramme A ligg dei prosjekta som får plass dersom Stortinget går for vidareføring av løyvingsnivået i 2020.

For dei som håpar på kroner til riksveg 13 i NTP, er det naturlegvis mest å henta ved høg ramme. Likevel er det ikkje heilt beint fram herifrå.

– Me er òg avhengige av korleis Stortinget prioriterer mellom ulike tiltak. Til meir dei store prosjekta får, til mindre står att til dei «små», og til meir ein brukar på det høgtrafikkerte vegnettet i og rundt byane, dess mindre vert att til vegar med mindre trafikk, forklarar Slinde.

## Raspunkt i Oddadalen

Når han ramsar opp prosjekt i Ullensvang som er med i Statens vegvesen sitt NTP-forslag, er fyrste stopp på veg nordover to skredpunkt i Oddadalen, begge langs Sandvinvatnet, Øvsteskreda og Aurskreda.

– Begge er aktuelle å få inn i NTP. Statens vegvesen har føreslege dei med i ramme B, men ikkje i A. Skulle Stortinget gå for den minste ramma, har ikkje Statens vegvesen desse to punkta med. I dag finst det ikkje reguleringsplan for nokon av dei, seier den ruteansvarlege.



Dette utsette raspunktet nær Vasstun i Odda, Aurskreda, er eit av fleire lokale rassikringsprosjekt som Vegvesenet prioriterer i komande Nasjonal transportplan (NTP).  
Arkivfoto: Eli Lund

## Byrkjenes og Teigen

For skredpunktet Byrkjenes, like nord for Odda, er det godkjend reguleringsplan. Punktet er med både i ramme A og ramme B. Lenger ut kjem ein til Skarvabjørg og Teigen, tunnelen frå 1982 der det ramlar ned stein på begge kantar og skredløpet Teigen, der det dei siste åra stadig har blitt stengd på grunn av fare for ras. Her er planen om utbetring utdatert.

– Her finst det ein gamal reguleringsplan som me vurderer er for dårleg, fordi ein no har høgare ambisjonsnivå på skredsikring og fordi området Teigen ikkje er med i den gamle planen. Skarvabjørg og Teigen er med i ramme B, men ikkje i ramme A, opplyser Slinde.



Byrkjenes, like nord for Odda, har den høgaste skredfaktoren i gamle Hordaland fylke. Foto: Statens vegvesen

## Utbetningsstrekningar

Statens vegvesen føreslår i sitt NTP-innspel 30 milliardar kroner til det dei kallar utbetningsstrekningar her i landet. Med vidareføring av dagens nivå, legg Vegvesenet til grunn 12 milliardar kroner.

— Utbetningsstrekningar er ein ny type tiltak. Dette er utbetningar i påvente av at ein får bygd heilt ny veg. Til dømes utbetring av ein sving, sikring av ein mur eller oppretting av nye møteplassar slik at ein kan sikra passering og unngå blokkering av trafikken, eksemplifiserer Slinde.

– Ofte er lang tunnel løysinga heilt til slutt. Til dømes ein tunnel heilt frå Lofthus til Kinsarvik. Men i påvente av dei store prosjekta, vert det altså føreslege slike utbetningar.

I forslaget ligg ein samlepott til utbetningsstrekningar på 542 millionar til korridoren Stavanger - Trondheim.

## **Fram til Kyrkjenes**

Strekket Kinsarvik — Kyrkjenes har ein godkjend reguleringsplan, og prosjektet er med i inneverande NTP.

– Me håpar å kunna starta bygginga her mot slutten av 2021, seier Slinde.

Vegen nord for Kyrkjenes, der trafikkorkane er flest, manglar reguleringsplan. Det Vegvesenet har gjort, er å rekna ut prislapp for full ombygging.

– Det er mykje pengar, seier Slinde om dei 1,3 milliardar kronene, som er summen Vegvesenet har sett på det store prosjektet nord for Kyrkjenes.

## **Dialog med grunneigarar**

I haust hadde Statens vegvesen møte med ein del grunneigarar nord for Kinsarvik. Hensikta var å lufta temaet strakstiltak og få innspel til val av løysingar. Møtet innebar synfaring gjennom heile området.

Frå Statens vegvesen er ikkje Kyrkjenes - Bu prioritert, korkje som utbyggingsprosjekt med ny veg eller som utbetningsstrekning. Ifølgje Slinde meiner likevel Vegvesenet det i sommarhalvåret er så store avviklingsproblem at ein bør gjera strakstiltak her. Men han peikar på eit dilemma: — Skal ein gå for mellombelse tiltak, strakstiltak, for å bøta på den akutte situasjonen, eller vil slike tiltak bli permanente og dei store tiltaka skovne fram.

– Bruken av pengar på mellombelse tiltak mellom Hovland og Lofthus og mellom Lofthus og Kinsarvik har same problemstilling, meiner han.

Slinde viser til bompengefri Hardangerbru i 2028 og dermed trafikkauke.

– Så lenge det er bompengar og trafikkork, vil mange velja andre ruter, slår han fast.

Men riksveg 13 nord for Kinsarvik fekk løyving i statsbudsjettet for 2021. 15 millionar kroner til planlegging. I uttale frå Ullensvang kommune er det sagt at det er det store prosjektet til 1,3 milliardar ein vil skal planleggjast.

## **Andre utbetringar**

I NTP vert det òg lagt inn det Vegvesenet kallar fornyingsmidlar til tunnelar over 500 meter, utan at det er lagt inn i detalj kor pengane skal brukast og det er rammetildeling til trafikkikkerheit, busslommer, gang- og sykkelveg. Utbetring av punkt kan få løyving gjennom sistnemnde. Gangfeltsituasjonen i Kinsarvik er eit døme. Trafikkstøy er ein annan pott.