



Riksveg 13-midlar i NTP 2022-2033.

Usikkert kva prosjekt som vert igangsatt i første 6-års periode.

Selskapet Fjordvegen Rute 13 har med interesse lese den framlagde NTP-rapporten for 2022-2033. Tiltaka som er tekne inn i planen og som gjeld Rv13 gjev grunn til optimisme, men det er framleis mange ubesvarte spørsmål, ikkje minst kva gjeld prioritering og framdrift for tiltak på Rv. 13 mellom Skare og Sogndal.

Fjordvegen Rute 13 er positive til at viktige rassikrings- og standardhevingsprosjekt på Rv. 13 no er nemnt i NTP dokumentet frå regjeringa. Dette NTP-dokumentet skil seg frå tidlegare versjonar, og manglande presiseringar, og utskiljing av ei delstrekning til Nye veier reiser ei rekkje spørsmål:

Desse Rv. 13-prosjekta er nemnde i regjeringa sitt NTP-dokument:

Rv. 13 Skare–Sogndal (tildelt til Nye Veier AS)

Rv. 13 fra Skare til Sogndal har rundt 30 identifiserte skredpunkter hvor vel 20 av disse er kategorisert med middels og høy skredfare. I tillegg til rasfare er veien stedvis svært smal, og det er mange ulykker i forhold til trafikkmengden. I det videre planleggingsarbeidet vil Nye Veier kunne prioritere investeringer som reduserer rasfare og gir en bedre veistandard.

*Ramme gjennom Nye Veier AS 3 mrd
(Tidsrom for utbyggingsoppstart er ikkje definert)*

I NTP-dokumentet står det:

Utbyggingsrekkefølgen besluttes av Nye Veier AS' styre, og porteføljen er derfor ikke angitt med prioritering i Nasjonal transportplan. Imidlertid er prosjekter i selskapets portefølje omtalt i etterfølgende korridorkapitler for å gi et bilde av statens totale innsats til veiutbygging.

Nye Veier AS si ramme for å gjennomføra prosjekt på Rv. 13 mellom Skare og Sogndal er ikkje konkretisert med beløp i NTP-forslaget, men i deira prioriteringsdokument.

Vi oppfattar at prinsipp for beslutning og ressursar tilført Nye Veier ikkje er del av NTP med same beslutning/behandling som andre prosjekt.

Prinsipp for prioritering: Nye veier sitt mandat er presentert på deira nettsider:

«Porteføljeprioritering: Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet:

Strekningene i utbyggingsporteføljen med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette gir en strengt rasjonelt begrunnet rekkefølge med hensyn til hva som skal bygges først»

Dvs: Utbyggingsrekkefølge og prioritering mellom enkeltprosjekt skal styrast utifrå samfunnsøkonomisk nytte. Rassikringsprosjekt som for Rv. 13 kan hovudsakleg ikkje prioriterast utifrå dette kriteriumet. Å plassera Rv. 13-prosjektet inn i ein samleportefølje med slikt kriterium lagt til grunn, vil kunne gjera at Rv. 13 ikkje vert prioritert.

Rv. 13 Skare – Sogndal er einaste rassikrings-strekk som er føreslått overført til Nye Veier. Utfordringane på Vikafjellet og manglande alternativ til bygging av tunnel som skredsikring, er ikkje nemnt.

Prioritering av framdrift med tildeling av midlar:

Før rapporten vart gjort offentleg kom det "lekkasje" om 1,3 mrd til Rv. 13 på denne strekkja. I regjeringa si fylkesvise oversikt over konkrete prosjekt i NTP vert det vist til at "Nye Veier har spilt inn at de legger opp til å bruke om lag 3 mrd kroner på strekningen." Dette har nok samanheng med at Nye Veier AS mottok omlag 5,8 mrd årleg frå staten til finansiering av sine prosjekt. Desse prosjekta vert planlagt og prioritert etter prinsippet om porteføljestyring, noko som inneber at utbyggingsrekkefølge vert beslutta av Nye Veier sitt styre. Den årlege løyvinga på 5,8 mrd til Nye Veier AS er ikkje ein del av NTP, og det er avgjerande å få avklart om den utvida prosjektporteføljen til Nye Veier som vert føreslege i NTP-dokumentet utløyser auka årlege løyvingar til selskapet. **Det konkret omtalte for Nye veier er forlenging av portefølje-perioden frå 2035 til 2041 med same årlege tilskot.**

Det er i NTP kap 10.3. nemnt at regjeringa prioriterer også andre omsyn enn samfunnsøkonomi: Geografisk spreiring av prosjekt, samt noko vektlegging av ikkje-prisette positive verknader når dei fremjar nokre skredsikrings- og utbetningsstrekk som reduserer opplevd utryggleik og gjev auka komfort.

Fjordvegen Rute 13 vil finne ut om desse prinsippa vil bli prioritert i høve samfunnsøkonomisk nytte ved overføring av Rv. 13 strekk til Nye veier.

Fjordvegen Rute 13 vil følgja opp dette og søkja finna avklaringar på kva ein no kan forventa av tiltak og framdrift på strekninga Skare - Sogndal.

Trafikksikringsprosjekt – låg standard

Strekninga Kyrkjeneset - Bjotveit i Ullensvang kommune er i enkelte område så smal at køyretøy ikkje kan møtast. I sommarsesongen med døgntrafikk på meir enn 3.000 køyretøy fører dette til daglege (og ofte fleire gonger for dagen) stillestående kø, kork og kaos. Korksituasjonane fører til at naudetatane ikkje kjem fram samt at framkomst er umogeleg for mjuke trafikantar. Dette kan i enkelte høve handla om liv og helse. **Slik kan vi ikkje ha det !!** Ein førebels prosjektanalyse frå Statens vegvesen syner eit kostnadsestimat på 1,3 mrd for fullverdig oppgradering av denne strekninga. Aktuelle tiltak omfattar både rassikring og standardheving langs Rv. 13.

**Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane (tildelt til Statens vegvesen) 200 mill 2022 - 2027
(696 mill 2028 - 2033)**

Rv. 13 fra Lovraeidet mot Sand i Suldal kommune er skredutsatt med vanskelig topografi. Standarden på veien er dårlig, strekningen er gjennomgående smal, uten gul midtstripe og med krappe svinger. Prosjektet skal bidra til sikring mot skred og heve veistandarden.

For langsom utbygging:

Rassikringsprosjektet Lovraeidet - Rødsliane er teke inn i første 6-års periode med 200 mill kr, medan restløyvinga på 696 mill kr er føreslege lagt til siste del av planperioden. Dette meiner vi er for defensivt for eit så viktig prosjekt og vi vil arbeida vidare for å få heile løyvinga til første 6-års periode. Ei tunnelloysing kan ikkje byggjast delvis.

Dette er eitt av seks prioriterte rassikringsprosjekt i NTP-forslaget for første seksårsperiode (tabell 2.12.) med tilsaman rett under 8 mrd kr (stadfesta frå statsråd Olaug Bollestad)

Rv. 13 prosjekt som ikkje er nemnt i NTP-forslaget:

Fjordvegen Rute 13 er bekymra for alle rasstrekka med høg og middels skredfaktor som ikkje er nemnde i det heile, heller ikkje som utfordring i ei samla vurdering av rasutfordringane i landet. Dette gjeld t.d. Skredpunkta Ylvisaker og Suppan i Sogndal kommune, alle raspunkt på Vikafjellet (Vikafjellstunnelen), Brattlandsdalen i Ullensvang, langs Suldalsvatnet, sørover frå Rødsliane (Lovra - Lovraeidet, Suldal) og Mjølkeråna – Årdal (Hjelmeland)

NTP-dokumentet er uklart omkring satsing på rassikring.

Nasjonal rassikringsgruppe har lagt fram rapport som konkluderer eit behov på 71 mrd for å sikra alle punkt med høg eller middels skredfaktor for fylkes- og riksvegar. Seks konkrete rassikringsprosjekt som ligg inn i planen utgjer tilsaman noko under 8 mrd. Dette er for defensivt for NTP 2022-2033, og vi vil arbeida for å auka denne summen fram mot Stortingshandsaminga av planen i juni 2021. Me deler Nasjonal rassikringsgruppe si bekymring for ulik kvalitet og innhald for data-grunnlag frå region til region og med det ulik prioritering av rassikring.

Interesseselskapet Fjordvegen Rute 13 vil i dei komande vekene og månadane fram mot NTP-handsaminga i Stortinget i juni halda fram med påverknadsarbeidet for å sjå til at flest moglege prosjekt vert igangsett og gjennomført i første del av NTP-perioden 2022-2033.

Kinsarvik, 29. mars 2021

Fjordvegen Rute 13

Gerd Helen Bø
Styreleiar

Jostein Eitrheim
Dagleg leiar



Steinras Rv 13 langs Suldalsvatnet Foto: Torbjørn Guggedal