



Til Transport- og kommunikasjonskomiteen

Rassikring for liv/helse og verdiskaping i NTP 2025 - 36:

Foreninga Fjordvegen Riksveg 13 jobbar for riksveg 13 som går frå Stavanger til Sogndal. Riksveg 13 er ein viktig for det indre vestland nord-sør, og tilførselsveg for næringslivet til vest-øst-samband som E39, E134, E16 og Rv5 og Rv7.

Det konkrete målet i høve ny NTP er å få sikra flest muleg av dei ca *34 raspunkta på rv13 med høg og middels skredfaktor* for liv, helse og eit pulserande næringsliv med stor verdiskaping.

NTP-forslaget skriv at verdiskaping, busetnad og kvardagsvegar i heile landet er prioritert og at det skal brukast mykje midler på rassikring.

Men nye tiltak for rassikring på riksveg 13 er ikkje sporbart i dokumentet. Kun kjente prosjekt vedtatt før for Statens vegvesen eller som er beslutta i Nye veier er vist. Det er muleg at noko kjem inn i SVV sine planar for mindre prosjekt og vedlikehald, men ingen kjelder kan stadfesta dette pr no.

Utruleg nok viser dokumentet at Vikafjellstunnel er tatt inn i Nye veiers portefølje **utan** ytterligere midler. Resultatet kan bli at dette prosjektet er skyve ut til slutten av Nye Veier sin tildelte periode til 2044.

Dei store utfordringane for riksveg 13 med aukande klimafare og ras og rasfare, akutte stengingar og særskild dårleg standard er det ikkje vist løysing for i det heile. Naturen les ikkje NTP, og stenging pga ras og rasfare aukar på.

Ved å oversjå dette behovet og utsetja løysing legg ein stor byrde på lokalt næringsliv og lokalsamfunn og legg hinder i vegen for auka verdiskaping.

Fjordvegen Riksveg 13 bed om tre punkt:

- **Ein heilskapleg plan for heile riksveg 13** uavhengig av veigeigar (SVV og Nye veier) – for rassikring og utbetring.

- **2 milliardar årleg auke til rassikring av riksvegar** i Norge. Dette må følgjast opp frå tidleg i 1. periode i NTP, og etter ein beramma nasjonal gjennomføringsplan for rassikring. Det er bra at NTP-forslaget nemner denne planen. (jf. Nasjonal Rassikringsgruppe sine krav, og planen er bedt om frå Stortinget).

Denne gjennomførings-planen må og inkludera rassikringstiltak under Nye veier.

Me etterlyser igjen ein eigen post for rassikring i NTP slik det fantest tidlegare.

- Om nordre del av riksveg 13 Skare – Sogndal skal liggja under Nye veier fortsatt, må det **tilførast midler som dekker prioriterte større rassikringsprosjekt.**

Planmidler for oppstart av prosjektering av Vikafjells-tunnelen må inn i 1. NTP-periode. Elles er det ingen mulegheit for realisering utifrå Nye veier sine overordna mål. Områda i nordre del Skare, Ullensvang - Sogndal med ca 20 av dei 34 raspunkta kan ikkje stå igjen med «svarteper» pga at denne delen av rv 13 er lagt til Nye veier med deira portefølgje-

prioriteringar.

Bakgrunn:

Medlemma i Fjordvegen Riksveg 13 er to fylkeskommunar, tre regionråd, samt kommunar, næringsforeiningar og over 20 private bedrifter med sterkt behov for rassikring og utbetring av riksveg 13 frå Stavanger i sør til Sogndal i nord.

Høgaste skredfaktor på vestlandet finst på riksveg 13 (Voss/Vik). Mange ras med stor risiko for liv og helse har gått på riksveg 13 sidan sist NTP-behandling. Flaks og lokal erfaring og ikkje gode statlege vedtak har bidratt til at liv ikkje har gått tapt.

Riksveg 13 har sterk funksjon som mate- og samanbindingsveg for transportintensivt næringsliv ofte for eksport til t.d. E39 (Stavanger), E 134, Rv 5 og 7 og E16. For Sørnorge er rv 13 ein viktig nord-sør-korridor gjennom indre del av Vestlandet, og utbetring vil ha særleg stor nytteverdi for auka reiselivsutvikling for distrikta i vestlandsfylka.

For rv 13 medfører rasfare og stenging akutt manglande beredskap og uhaldbare forhold for næringsliv då dei fleste rasstrekka ikkje har omkøyringsmulegheit i det heile (døme Oddadalen, Ullensvang) eller omkøyning utan akseptabel standard (døme søre og nordre Suldal) eller svært lang omkøyning (Vikafjellet). Samfunn som Odda har vore stengt i fleire dagar av gangen.

Beredskapsmessig er og vinter mest utsett då veret erfaringsvis ikkje alltid gjer flyging muleg, samstundes med at stein/lausmasseskred og snøskred er forventa minst frå oktober - april. Ras sommarstid aukar og på og kjem på nye plassar.

For nokre større bedrifter gjer stengingsregimet og manglande framkomst situasjonen prekær for drifta, og dei opplev vanskar med rekruttering, særleg innan transport.

SVV si utgreiing til ny NTP syner at rask rassikring er lønsamt, det er dyrare å venta.

Det er og dyrt å drifta rasutsett riksveg med å prøva å halda open veg eller å måtte stenga akutt pga rasfare, noko som stadig oftare blir tatt i bruk som «rassikring». Dette er uhaldbart for samfunnssikkerheit og beredskap.

Kinsarvik, 8. april 2024

Fjordvegen Riksveg 13

Marta S. Vange
Styreleiar /s./

Hanne Sundbø
Seniorkonsulent /s./

Kopi:

Vestland fylkeskommune v/fylkesordførar
Rogaland fylkeskommune v/fylkesordførar