

Fra: Fjordvegen Rute 13 (hanne@hagalid.net)

Sendt: 15.04.2021 10:16:46

Til: Vestland fylkeskommune

Kopi:

Emne: Fjordvegen Rute 13 - våren med Nasjonal Transportplan

Vedlegg:

Nyheitsbrev frå [I/S Fjordvegen Rute 13:](#)

[Sjå nyheitsbrevet i nettlesaren din.](#)

Fjordvegdrøsen nr 2/2021: Våren med NTP

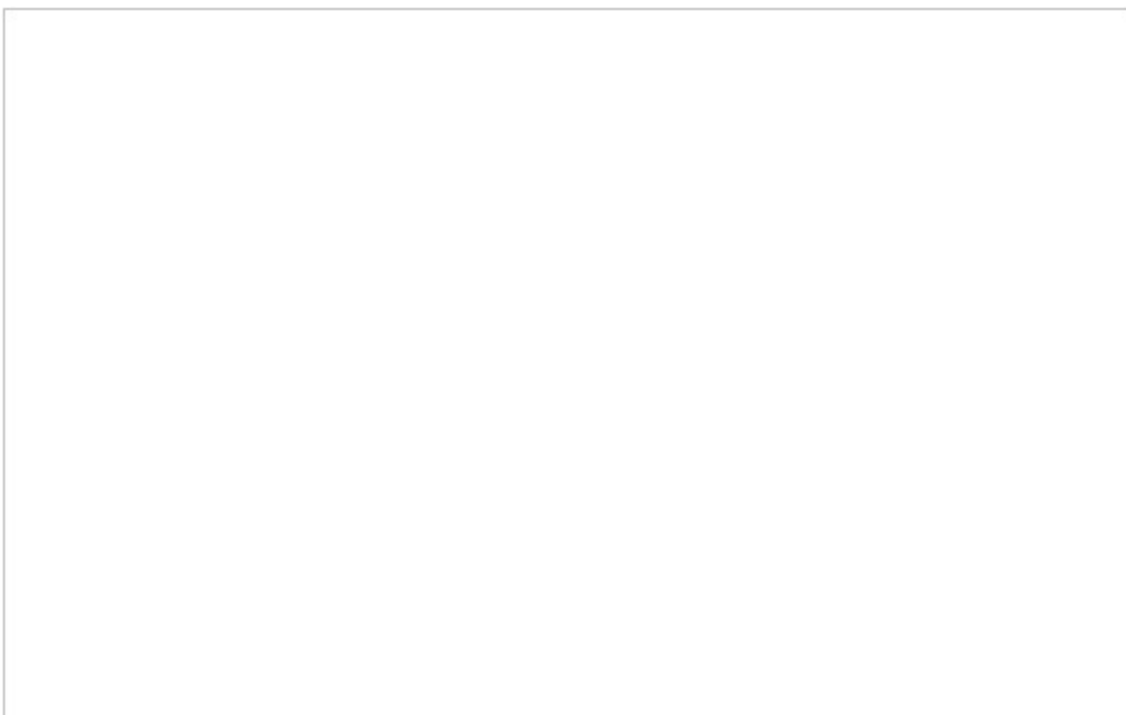


Nytt frå prosessen til NTP 2022 - 2033:

- NTP-forslaget blei lagt fram 19. mars. Før det var dei fleste partimøta me planla gjennomførte. Korleis har Fjordvegen Rute 13 tolka innhaldet i NTP'en, og kva har me gjort?

Styret har kome med skriftlege og munnlege innspel til Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget. Les og høyr frå digital høyring i komiteen 13.4.21.

- Reaksjonar på framlagt NTP-forslag - kor går vegen vidare? Ytringar frå leiarar i tre næringsforeningar og styremedlem



Nytt frå styret:

Styret har fullført nettmøta med dei fleste parti med plass på Stortinget til utgangen av mars. Dette var svært nyttige møte for å presentera grundig utfordringane for riksveg 13, ha gode drøftingar og få innspel der og då, og ikkje minst som grunnlag for den vidare prosessen i år. Me har vist rikeleg med foto og argument for viktige raspunkt og strekk som krev standardheving.

Etter at Stortingsmelding 20/forslaget til NTP vart framlagt 19. mars, sendte selskapet ut ei lengre [melding til pressa](#) med synspunkt på forslaget. Dette NTP-forslaget skil seg frå det som kom fire år tilbake ved å ha ein sterkare politisk styrt prosess, og er med det eit meir politisk dokument enn for fire år sidan. Det er få detaljerte prosjekttabellar og større rom for tolkingar og spørsmål. Ikkje minst er Nye veier nemnt med tildeling av fleire prosjekt m.a. nordre 224 km av riksveg 13. Dette gjeld frå Skare sør i Ullensvang til Sogndal som einaste rassikringsprosjekt tildelt dei, utan at ramene er forklart. Nye veier er som kjent eit statleg aksjeselskap og detaljar i deira styring og prioritering av tildelte prosjekt (kalla portefølje) er ei oppgåve for deira styre og ikkje del av NTP. Statens vegvesen sine oppgåver skal derimot styrast av ramene i NTP. Det gjeld då tildeling av 200 mill kr i 1. seksårsperiode til oppstart av rassikring av Rødsliane som er einaste "sikre" tildeling i NTP for riksveg 13. Prosjektet Mjølkeråna - Årdal som var inne i sist NTP, er no ikkje nemnt tilsvarende mange andre rassikringprosjekt der det er høg og middels skredfaktor.

Me er svært nøgde med at Fjordvegen Rute 13 fekk plass i høyringa i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget 13.4. 2 1/2 minutt tid blei tildelt styreleiar Gerd Helen Bø

Heile høyringa i dag 2 - 13. april kan du sjå og høyra [her](#):

(Fjordvegen Rute 13 sitt korte innlegg er ca 1 time 29 minutt ut i sendinga.)

Behova for rassikring og standardheving for riksveg 13 blei i høyringa omtalt av fylkesordførar i Rogaland Marianne Chesak, fylkesordførar i Vestland Jon Askeland og m.a. representantar for Næringsforeninga for Haugalandet, Haugaland Vekst og Sogn og Fjordane Næringsråd.

I spørsmålsrunden for komiteen *(Ca 1 time 34 minutt ut i sendinga)* kom spørsmål og kommentarar til oss og Vestland fylke omkring riksveg 13. Fleire representantar i komiteen spurde om detaljar knytt til Riksveg 13, m.a. Tor Andre Johnsen (FrP), Arne Nævra (SV), Sverre Myrli (Ap) og Bengt Fasteraune (Sp). Dette dreide seg både om nordre del med m.a. Vikafjellet og Kinsarvik - Bu (lagt til Nye veier as) og søre del med m.a. Rødsliane (lagt til Statens vegvesen).

Det korte innlegget til Bø kan du lesa [her](#)

Styret sitt fullstendig dokument innsendt til komiteen 7.4. ligg [her](#)

Styret har neste møte for å drøfta strategi vidare 27. april. NTP blir framlagt i Stortinget 14. juni.

Om Fjordvegen Rute 13 i revisjonsprosessen til NTP 2022-2033:

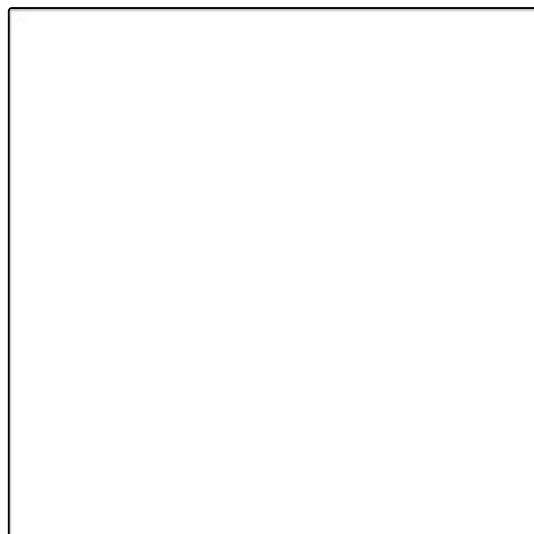
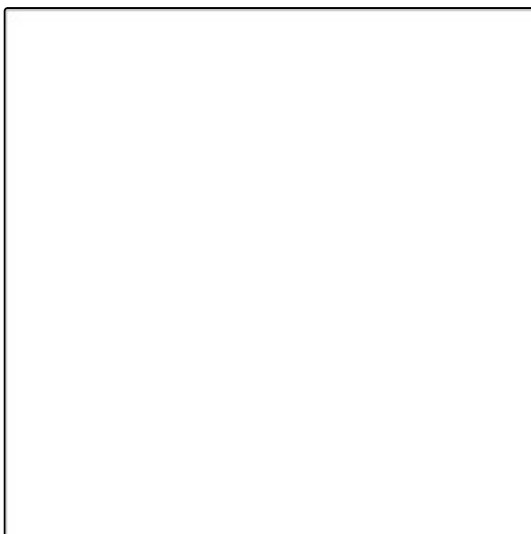
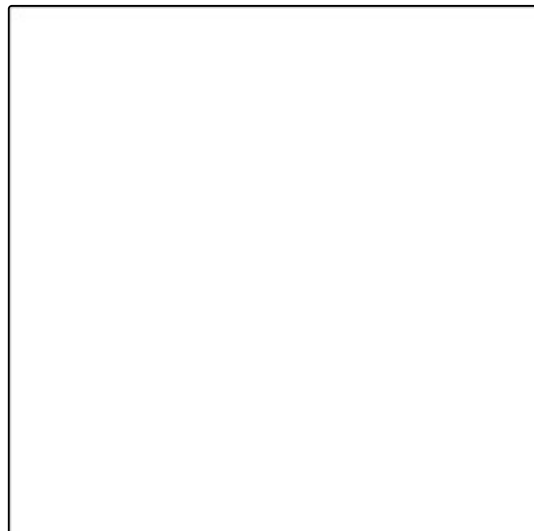
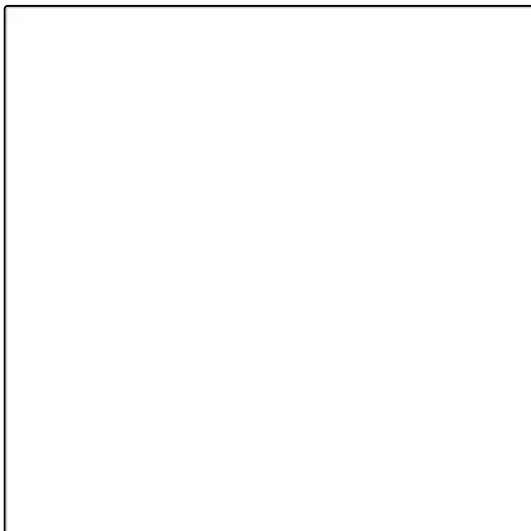
Les om prosessen, dokument til uttale og vårt vidare arbeid [her](#)

Korleis nå fram i NTP med Fjordvegen Rute 13 sine krav for riksveg 13 i ny nasjonal Transportplan?

Me har spurd tre næringsmedlemmer og to frå styret om deira syn på framlagte Nasjonal Transportplan, og kva som må gjerast vidare før Stortingsvedtaket i juni og seinare.

Tre næringsforeningar har synspunkt: Vik Næringsassamskipnad ved Åslaug Stadheim Ese, Ullensvang Reiseliv ved Lars Inge Thorset og Suldal Næringsforening ved Olav Lindseth .

Styreleiar Gerd Helen Bø (foto øvst på sida) samt styremedlem Toralv Mikkelsen har og gjort seg opp tankar:(Alle fire på foto under)



Styreleiar Åslaug Stadheim Ese (foto oppe til høgre), **Vik Næringsassamskipnad** fortel først at dei saman med Sogndal Næringsforening og Voss Næringshage då NTP var framlagt, sendte felles brev til Samferselsstatsråd Knut Arild Hareide og Transportkomiteen på Stortinget om det godt grunngitte

behovet for tunnel for riksveg 13 Vikafjellet. Eit hyppig avstengt livskraftig samfunn om vinteren er ikkje til å leva med. I tillegg hindrar det effektive kommunikasjonar i heile regionen både nord og sør for Vik. Ein tunnel vil ikkje minst gje miljøgevinst for tungtransporten.

Ho seier: Skuffelsen over igjen å vera utelatt frå NTP er stor. Dette sjølv om Vikafjellet inngår i omtale der nordre del av riksveg 13 er føreslått overført til Nye veier AS, men utan oppstartstidsrom, beløp eller prioritering av enkeltprosjekt.

Resultatet er høgst uklart. Men likevel er det etter høyringa grunn til forsiktig optimisme sidan Vikafjellet er påpeikt av fleire som viktig, både høyringsinstansar og komitemedlemmer.

Fram mot NTP-vedtaket i juni og fram til Statsbudsjettet til hausten må det jobbast hardt og påverkast breidt.

Styreleiar Lars Inge Thorset, Ullensvang Reiseliv har snart ferdig ei eiga transportanalyse frå ein ekstern konsulent for sju viktige men dårlege mil av riksveg 13 i Hardanger.

Han meiner: Ullensvang Reiseliv synest det er mykje å glede seg over for vår region:

Viktigast for vår næring lokalt er likevel nyheita om at Nye Veier AS kan få RV13 inn i sin portefølje. Det har vore forskjellige summar ute i media og ramene er ikkje avklart. UR er positive til at Nye Veier er tiltenkt prosjektet.

Det er sikkert behov for meir midlar, men RV13 står framom ein kollaps og det hastar å kome igang. Med høgast ulykkesrisiko på riksveg i landet, og ein formidabel forventa trafikkauke er 7 mil med Rv13 i Ullensvang dårleg rigga for framtida om det ikkje skjer noko no.

For andre riksvegar som riksveg 13 er knytt til, er tunnelar på både Seljestad og i Suldal samt satsing Bergen-Voss gode nyheiter.

Olav Lindseth, Suldal Næringsforening meiner det er svært skuffande at ikkje heile løyvinga til Rødsliane i Suldal er lagt inn i 1. NTP-periode, og forventar at dette kjem inn.

Han seier: Det er og trist at ingen andre presserande prosjekt i søre del av riksveg 13 tatt med i det heile tatt. Heile søre strekket må sjåast under eitt.

Med Ryfast og utbetringane på E134 kan det forventast sterk trafikkauke på riksveg 13. Om ikkje noko blir gjort blir situasjonen med gjenverande flaskehalsar prekær.

Styreleiar Gerd Helen Bø har tre hovudpunkt i høve NTP-forslaget:

Det er for generelt for lite midler i 1. periode til riksveg 13. Andre periode er det uansett ikkje noko politisk binding på.

Det er for stor usikkerheit omkring kva som ligg i tildelinga av nordre riksveg 13-del til Nye veier AS.

Generelt er for lite er sett av for riksveg 13 sør (i Rogaland) i 1. periode, berre Rødsliane er nemnt av store raspunkt. Uten fullført utbygging av Rødsliane i 1. seksårsperiode oppnår ein ikkje full rassikring her, ein liten tunnelbit monnar ikkje. Ho held fram: Denne gangen er NTP-prosessen vanskeleg å planleggja vidare for, sidan det er mindretalsregjering og også Stortingsval til hausten. Det blir eit langt og tøft løp!

Styremedlem Toralv Mikkelsen uttalar:

Eg ser det positivt at det statlege selskapet Nye Veier AS har fått tildelt Rv-13 frå Skare til Sogndal. Selskapet bør derimot gjennom komande statsbudsjett få tilført ei høgare økonomisk årleg rame. Om dette skjer, så vil mykje kunne verta gjort i første NTP-periode for denne parsellen av riksveg 13 som er den indre riksvegen mellom E-134 i sør og E-16/Rv-7 i nord. Med dei gode røynslene Nye Vegar AS har opparbeidd seg med tanke på portefølgjestyring over lengre vegstrekningar, så er det grunn til å tru at Rv-13 vil få gjennomført fleire prosjekt med høg skredfaktor og betra standard.

Det må vidare i NTP avsetjast større beløp til rassikring av riks- og fylkesvegar. Særleg vil dei låge rammene råka dei dokumenterte skredpunkta i indre strok i fylka Rogaland og Vestland. I indre strok er det eit stort etterslep på vegvedlikehald

og sikring langs vegar som i det alt vesentlege er utan gang- og sykkelveggar. På Rv-13 i Hardanger, mellom Kinsarvik og Bjotveit/Hardangerbrua er det til tider umogeleg å ta seg fram til fots, med barnevogn eller vanleg sykkel. At Rv- 13 i dette området må lysregulerast i kombinasjon med kolonnekøyring med kolonner på 2-300 bilar er uhøyrd i 2021.

Kva omdøme er styresmaktene med på å gje Hardanger når gjennomgangstrafikken anten står fast i timavis, eller bilistane må ha fullt fokus på å køyra i kolonne? Nødetatane kan risikera å ikkje koma fram.

Veteranbiltreff i Hardanger er på mange måtar det nasjonalet ikonet som kler dagens vegstandard best !

Facebook - nytt om NTP, samferdsel, om medlemmer og hendingar i Fjordveg-regionen; i media, frå eigne møte og presentasjonar

Fjordvegen.no - fakta om styrets arbeid, Nasjonal transportplan, medlemspresentasjonar, medlemskap, prosjekt, uttalar

E-post

Instagram

Opphavsrett © 2021 Fjordvegen Rute 13

Du får denne e-posten fordi du representerer ein medlem (kommune, fylke eller bedrift/organisasjon) i Fjordvegen Rute 13, er sentral polititar, eller tidlegare har vore på møte/konferanse i regi av Fjordvegen Rute 13.

Vil du gjera endringar i abonnementet på nyheitsbrev frå Fjordvegen Rute 13? Her kan du [melda deg av nyheitsbrevet](#). Sei ifrå til oss om du har endra epostadresse!

Kontakt oss på e-post:

Fjordvegen Rute 13
Postboks 78
Kjobergbygget
Kinsarvik, Vestland 5782
Norway

[Add us to your address book](#)

