



Til Hordaland fylkeskommune

Melding om vedtak gjort i Hardangerrådet 27.4.2016

Særutskrift:

**HR-sak 23/16 NTP 2018 – 2029 Høyringsuttale til Hordaland fylkeskommune
Høyringsfrist 13. mai 2016.**

Ved handsaming av denne sak var det 6 ordførarar tilstades.

Regionrådet drøfta om uttalen skal innehalda eit punkt som omtalar framtidige vegforbindelsar mellom austlandet og vestlandet.

Forslag til tilleggspunkt inn i uttalen:

Det vert innarbeidd eige punkt som omtalar aust-vest forbindelsane. Her vert referert det einstemmige vedtak gjort i HR i samband med uttale til aust-vest utgreiinga. I tillegg vert det gjort formulering om krav om KVVU på arm frå E134 til Bergen.

Det vart føreteke prøveavrøysting om uttalen ikkje skulle ha eit tilleggspunkt som omtala aust-vest forbindelsane.

Dette forslaget fall mot 2 røyster.

Endeleg avrøysting fekk same resultat.

Vedtak:

Uttale til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 vert vedteken slik den ligg føre etter gjennomgang i Hardangerrådsmøtet 27.04.2016.

Einstemmig vedteke.

Tilleggspunkt vart vedteke mot 2 røyster. Det var 6 røyster tilstades ved handsaming av denne saka.

Uttalen:

NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2018-2029. FRÅSEGN 27.04.2016

Pkt 1 – 13 samrøystes vedteke i Hardangerrådet 27.04.2016

Vedtak:

Hardangerrådet er regionråd for dei 7 kommunane/herada Eidfjord, Granvin, Jondal, Kvam, Odda, Ullensvang og Ulvik.

Hardangerrådet har i møte av 27.04.2016 drøfta framlegg til NTP 2018-2029 frå dei statlege transportetatane og Avinor og vedteke å gi følgjande samla uttale frå Hardangerrådet:

1. Generell kommentar:

Hardangerrådet vil peika på at no etter funksjonsfordelinga av vegsektoren mellom stat og fylke så føreheld denne uttalen seg til Nasjonal Transportplan.

Hardangerrådet forventar at Staten føl opp løyvingane til fylkesvegane med betydelege midlar slik at fylkeskommunane kan vera aktiv vegeigar med både drift, vedlikehald og investeringar.

Hardangerrådet krev at NTP vert vedteken med Høg ramme for investeringsplan.

Hardangerrådet viser til kommunane/herada i Hardanger sine mogelege eigne meir spesifikke uttalar til NTP 2018 – 2029 og vil utarbeida ei samla samferdselsprioritering for regionen i 2016.

2. Hardangerrådet er samd med transportetatane at høg prioritering av drift og vedlikehald er naudsynt for å ta att lagt tids forsøming og støttar Høg ramme for vedlikehaldsmidlar.

Etterslepet for vedlikehald på fylkesvegnettet i Norge er estimert til om lag 62 mrd i 2016.

Etterslepet for Hordaland (og Hardanger) er mellom det største i landet. I NTP-dokumentet er det slått fast at strekningar med dårleg kurvatur, liten vegbreidd, lave undergangar og bruer med totalvekt mindre enn 60 tonn vil framstå som flaskehalsar. På fylkesvegnettet i Hardanger finn ein mange døme på slike flaskehalsar.

Berekna behov for drift og vedlikehald på fylkesvegnettet er 19 mrd for heile planperioden.

Det vil vera mogeleg å nå vedtekne nasjonale mål med dei økonomiske rammer som er gjeve som grunnlag for NTP 2018 – 2029 og dei verkemiddel som er føreslegne tekne i bruk med Høg ramme. Dei andre planrammene er for små. Noreg har hamna håplaut på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.

3. Hardangerrådet krev investeringsnivå i samsvar med høg ramme for vegsektoren.

Hardangerrådet er positiv til at nokre store vegprosjekt er med i NTP-framlegget. I den samanhengen vil me peika på følgjande:

- E 16 Voss - Stanghelle
- E 134 Røldal – Seljestad
- E 134 Vågslid – Røldal

Hardangerrådet forventar auka midlar til følgjande prosjekt i planperioden:

- Oppstart av Røldal – Seljestad: E134 tunnelane Seljestad – Røldal og Røldal – Vågslid vert bygd i tråd med Statens Vegvesen sine planar i NTP-perioden 2018 – 2029 og med oppstart så tidleg som mogeleg i første del av planperioden 2018 – 2029.
- Rv 13 Planavklaring og bygging av ny trase i Oddadalen, i samarbeid med Odda vegfinans, og Odda sentrum x Fv 550/551 i løpet av planperioden.
- Rv 13 Odda – Bu med utbetring av smale parti som trafikkisikringstiltak og nyanlegg. Tunnel Stana - Skjelvik i Odda kommune.
- Det vert krevd snarleg igangsetjing av utbetring Rv 13 Kinsarvik – Kyrkjenes.
- Rv 7 Garen - Maurseth vert bygd i planperioden.

4. Skredsikring.

Hardangerrådet krev 2 mrd. årleg til nasjonal rassikring og trygge fjordvegar

Nasjonale rassikringsgruppe har eit uttalt mål om at det offentlege vegnettet i Norge skal vera sikra mot ras innan 2030. Hardangerregionen har fleire av dei alvorlegaste raspunktane og rasstrekningane i Norge. Å sikra rastrygge vegar må vera eit minstekrav for å ta heile landet i bruk og skapa busetnad og næringsutvikling i distrikta. Dette gjeld skulevegar, pendlarvegar, næringstransport og ikkje minst fritidsreisande i ein av landets største reiselivsregionar, Hardanger. For å nå målsetjinga til Nasjonal rassikringsgruppe må arbeidet prioriterast gjennom heile NTP-perioden 2018 – 2029.

Hardangerrådet er skuffa over at det ikkje er funne plass for fleire viktige rassikringsprosjekt i NTP 2018 – 2029. Her er med:

- Rv 13 Øvre Lonevatn Dette tiltak er oppført med for små midlar. Tiltaket må prioriterast i første del av planperioden.

Hardangerrådet krev at følgjande rassikringstiltak vert prioriterte inn i NTP 2018 - 2029:

- Rv 13 Odda - Tyssedal vert prioritert til første del av planperioden.
- Rv 13 Rassikring av Aurskreda i Odda kommune vert prioritert i planperioden.
- Rv 13 Rassikring Fresvik-Stana i Ullensvang/Odda vert prioritert i planperioden.
- Rv 7 Kyskreda/Bergafallet i Eidfjord kommune vert prioritert i planperioden.

5. Hardangerrådet forventar gul stripe på riksvegane i Hardanger.

Når Stortinget har bestemt at Rv 7 og Rv 13 er riksvegar så forventar Hardanger riksvegstandard med gul stripe og vegbreidde på 8,5 m, i visse parti 7,5 m, og tilfredstillande geometri. Hardangerrådet viser mellom anna til Plan for Stamveg Rute 4 c av 2006 og Konsekvensutgreiing for Rv 13 gjennom Ullensvang av 2007.

6. Ny vegpakke frå Hardanger må fremjast i NTP-perioden.

Med bakgrunn i det store etterslepet på veginvesteringar i Hardanger, så tek kommunane i regionen initiativ til nye samordna vegpakkar med eller utan bompengar.

Oddapakken er under utarbeiding og regulerer stamvegføringa i sentrum av Odda by og som skapar trygg veg i Oddadalen.

7. Hardangerrådet ber om omdefinering av Fv 7 Trengereid –Norheimsund - Granvin til Riksveg. Behov for midlar til oppgradering av denne vegen.

Hardangerrådet viser også til innspelet til Samferdselsdepartementet å etablere Fv 7 gjennom Hardanger som avlastningsveg til E 16 Voss Trengereid. Hardangerrådet tilrår at Fv 7 i slik samanheng vert omdefinert til Riksveg 7 på strekninga Granvin – Trengereid. Her vil Kvammapakken vera ein nyttig samarbeidspart der både Håfjellstunnel og Hardangertunnelen betrar samkvemet Hardanger - Bergen. I samband med utbygging av E16 Arna – Voss vil det vera avgjerande at Fv 7 vert utbetra til å ta imot den trafikk som vert overført frå E16 i anleggsperioden. Den uholdbare situasjonen som oppstår ved stengingar av E16 har ved mange høve vist behovet for «omkøyringsmidlar» til denne vegen.

8. Turistveg Hardanger og vegutbygging i Hardanger må arbeida saman.

Det er svært positivt at Nasjonale Turistvegar no satsar vidare i eit spleiselag i Hardanger med endring av Turistveg Hardanger og Turistveg Hardangervidda. Utbygging av fossepunkta Vøringfossen Rv 7 og Låtefossen Rv 13 må fullførast i planperioden. Størst mogleg del av ramma må prioriterast i første del av perioden.

9. Hardangerrådet meiner at reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen må ned til 4t og 15 min i neste planperiode og at større godsmengder må overførast frå vegane til Bergensbanen.

Hardangerrådet er svært positiv til at

- Dobbelspor gjennom Ulriken vert bygd i 2014-2017
- Bergensbanen vert opprusta i samsvar med alternativ K5.

Hardangerrådet forventar vidare:

- Forsering av planarbeidet for Bergensbanen med fullføring av Ringeriksbanen innan 2023 sik at reisetid Bergen Oslo vert 4t og 15 min.

10. Høgfartsjernbanestruktur i Noreg må besluttast i planperioden.

Hardanger forventar ei satsing på Høgfartsbane i SørNoreg og viser til at Haukelibanen er den trasen vest-aust med størst passasjerpotensiale. For Hardanger vil Haukelibanen vera ei sterk vitaminsprøyte for regional utvikling.

11. Dei regionale flyplassane Flesland og Helganes må få rammevilkår til å vidareutvikla seg som internasjonale lufthamner.

Sentraliseringa på Gardermoen må ikkje vera til hinder for at Flesland og Helganes får vidareutvikla seg som internasjonale lufthamner og slik aktivt delta i å utvikla Vestlandet og Hardanger som destinasjonar for internasjonale næringar.

12. Hardanger vil verta ein stor cruisehamndestinasjon.

Ein rasjonell hamnestruktur i Hardanger er avgjerande for å styrkja næringslivet.

Norsk sjø- og hamnestruktur må organiserast slik at den aukande cruisemarknaden får tilfredstillande infrastruktur og rammevilkår. Det er viktig at norske cruisehamner har same rammevilkår som europeiske hamner. Ansvar for hamnene for Hardanger må samlast, både av omsyn til hamneadministrasjon og beredskapsordningar.

- Hardangerrådet ber om at ny seglingslei til Bergen Hamn vert bygd i planperioden.

13. Gang og sykkelveggar langs Riksvegane i landet.

Hardangerrådet er forundra over at gang og sykkelveggar har så låg fokus i NTP 2018 - 2029 og ber om at et vert innarbeide ein eigen handlingsplan for dette.

Tilleggspunkt til uttalen vedteke i Hardangerrådet med 4 mot 2 røyster:

14. Vegsamband mellom austlandet og vestlandet.

Fleirtalet ønskte å senda Hardangerrådet sin uttale til «Øst-vestutredningen» som uttale til NTP for perioden 2018 – 2029.

Hardangerrådet gjorde i sitt møte 07.05.2015 einstemmig vedtak om å senda slik uttale til «Høring øst-vestutredningen»:

Hardangerrådet iks sender med dette sin uttale til «Høring øst-vestutredningen» med høyringsfrist 08.05.2015 og ber om at den vert registrert. Hardangerrådet iks gjorde slikt vedtak i møtet 07.05.2015:

«Hardangerrådet iks er regionråd for dei 7 Hardangerkommunane/-herada Eidfjord, Granvin, Jondal, Kvam, Odda, Ullensvang og Ulvik. Hardangerrådet iks er ikkje høyringsinstans, men tillet seg likevel å gje uttale til høyringsdokumentet «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet» som ein regional konklusjon av kommunale uttalanane frå eigarkommunane.

- 1. Hardangerrådet iks viser til konklusjonen i høyringsdokumentet «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet» som tilrår to hovudveggar med fjelloverganger mellom Austlandet og Vestlandet, ein på sørsida av Hardangervidda og ein på nordsida. Hardanger tilrår E 134 over Haukeli og Rv 7 over Hardangervidda.*
- 2. Hardangerrådet iks tilrår, i tråd med anbefalingane frå Statens Vegvesen, at det vert bygd ein diagonal frå E134 mot Bergen. Ein slik diagonal vil gje stor trafikk, betydeleg lågare reisetid og kunna gje store nasjonale og regionale effektar. KVVU-arbeidet for dette alternativet må setjast i gang snarast.*

3. *Hardangerrådet iks vil også i denne saka på understreka verdien av at arbeidet med strekninga E 16 Voss-Bergen må fullførast , og at det i denne samanhengen vert utreidd tiltak på Fv 7 som avlastningsveg for E 16.*

Mindretalet ønskte å venta med å senda NTP-uttale om dette spørsmålet til fagetatane si tilråding føreligg basert på eit utvida kunnskapsgrunnlag utfrå Regjeringa si bestilling i desember 2015.

Kinsarvik 4.5.2016

Fruktbar helsing Hardangerrådet iks

Trude L. Rinaldo

Konsulent

Hardangerrådet iks signerar digitalt