

Hordaland Fylkeskommune
Samferdselsavdelingen
V/ Marte Hagen Eriksrud
Postboks 7900
5020 Bergen

Til: hfk@hfk.no

Hardangerviddatunnelene AS
Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen
Tlf: 41 66 95 58
post@hardangerviddatunnelene.no
www.hardangerviddatunnelene.no

19.03.2017

Referanse: 2015/10633

Høringsinnspill: Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029

Hardangerviddatunnelene AS ble etablert i 2012 av kommunene Hol og Eidfjord og har i dag også Ulvik, Ullensvang, Ål og Nore og Uvdal som eierkommuner. Selskapet har som hovedformål å etablere sikker helårsvei over Hardangervidda gjennom bygging av tunneler. Selskapet skal arbeide for å få størst mulig deltakelse blant kommuner og fylkeskommuner.

Selskapets uttale til høring av planforslag til ny Regional transportplan Hordaland 2018-2029 avgis etter behandling og vedtak i styremøte 19. mars 2017 (sak 5/17), og følger i sin helhet:

Innledende kommentarer til planprogrammet:

Hardangerviddatunnelene AS (heretter forkortet til «HVT AS») vil berømme Hordaland Fylkeskommune (heretter forkortet til «HFK») for en god og inkluderende prosess i arbeidet med ny Regional transportplan Hordaland 2018-2029 (heretter forkortet til «RTP 2018-2029»). Videreutviklingen av RTP som planverk vitner om at administrasjonen og politiske myndigheter i HFK har lyttet til innspill og gjort gode erfaringer i hvordan man kobler RTP med øvrige relevante plandokumenter som i igjen gir forutsigbarhet og sammenheng i den konkrete gjennomføringen. Dette letter arbeidet for alle involverte og berørte parter, herunder også HVT AS.

Planforslaget gir en positiv deling av diskusjonsemner gjennom grepet som er gjort i utformingen av selve dokumentet, og HVT AS vil slutte opp under tanken om at dette er og bør være et overordnet strategisk dokument. På denne måten kan en sikre en mer helhetlig tilnærming til hvilke grep HFK skal ta inn i egne ansvarsområder og opp mot øvrige partnere og myndigheter.

HVT AS vil imidlertid påpeke at det fortsatt gjenstår noe arbeid i å få full samsvar med politiske vedtak som fattes i forutgående saker og utredninger til å gjenspeiles i det planverket som RTP bør være. Her viser HVT AS blant annet til pkt. 1.1.1 hvor «KVU Voss-Gol» og «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet» er inntatt som en del av føringene for planarbeidet. Vedtakene som er fattet i forbindelsene med disse gjenspeiles imidlertid ikke i kapittel 9 i planforslaget slik det naturlig burde ha gjort.

HVT AS vil i det videre gjøre sine anmerkninger tilknyttet aktuelle kapitler i planforslaget, og markerer derfor dette særskilt av hensyn til videre saksbehandling.

post@hardangerviddatunnelene.no
www.hardangerviddatunnelene.no

Kapittel 2 Mål og strategier

HVT AS vil peke på viktigheten av arbeidet som gjøres med de deler av fylkets infrastruktur som er direkte underlagt HFK sin styring. Planforslaget bærer tydelig preg av dette og gir således en god indikasjon på fremtidige prioriteringer i de kommende budsjetter og investeringsplaner som skal utarbeides. Dette er grunnleggende positivt da dette gir forutsigbarhet for berørte parter, herunder særlig kommuner med aktuelle samferdselsutfordringer.

HVT AS vil påpeke at en stor del av dagens samferdselsdiskusjon i Hordaland i stor grad dreier seg om de delene av fylkets infrastruktur som er underlagt det statlige virkemiddelapparatet. Endringer, utbedringer eller mangel på sådanne medfører en direkte konsekvens for den øvrige infrastrukturen som finnes i fylket. Utslagene har også en direkte påvirkning på mulighetene til å videreutvikle livskraftige kommunestrukturer i hele fylket.

Det kan synes som om HFK i planforslaget har konsentrert en for stor del av arbeidet omkring eget ansvarsområde, og i mindre grad fremhevet fylkeskommunens rolle inn mot det statlige transportansvaret. Når statlig ansvar etterlyses ser det i stor grad ut til å være konsentrert om byområdenes behov.

HVT AS tar selvsagt ikke kapittelnummereringen i planforslaget som et uttrykk for kapitlenes viktighet, men vil påpeke at i samtlige opplister i dokumentet er påvirkning av statlig transportansvar plassert til sist. Dette er også tilfellet i strategikapitlet. HVT AS mener det kan argumenteres sterkt for påstanden om at HFK sitt arbeid opp mot statlig transportmyndigheter er noe av og kanskje det viktigste som dette forvaltningsnivået gjør på vegne av felleskapet i Hordaland. Dette bør også gjenspeiles i ambisjonene i dette kapitlet og gjennom plasseringen av denne sentrale strategien/målet i planen.

Kapittel 3 Utviklingstrekk og utfordringer

Planforslaget gir en god og omfattende beskrivelse av en del sentrale utviklingstrekk som påvirker samfunnsutviklingen i Hordaland frem mot 2040. HVT AS vil påpeke at utviklingstrekkene og tolkningen av disse er viktig for at planverket skal gi et best mulig grunnlag for næringsutvikling og en positiv befolkningsutvikling.

I pkt. 3.1.1.3 slås det fast at særlig riksveien i øst-vest-korridorene er viktig for næringslivet, også i Hordaland. HVT AS deler dette synet, men savner en vektlegging av denne korridorens viktighet også reiselivsnæringen i fylket. Med tanke på den verdiskaping og sysselsetting som næringen har i Hordaland, og særskilt i denne delen av fylket burde en slik påpekning være unødvendig.

I pkt. 3.2.3 fremheves nok en gang næringslivets transportbehovet, men igjen mangler en moderne forståelse av transportintensive næringer. Transport av fysisk gods er viktig, men for næringsutvikling i Hardanger er også transport av mennesker (les:

turister) et vel så viktig grunnlag for lokal næringsutvikling som transport av skog, fiskeprodukter, råolje, osv. Derfor vil HVT AS peke på det også her bør utvikles et mer modernisert begrepsapparat for hva som er transportintensiv næring, og planverket må ta opp i seg at reiselivsnæringen økte behov for gode transportmuligheter vinter som sommerstid.

Kapittel 5 Fylkesvegnettet

HVT AS vil fremheve at mange av veiene i Hordaland har en direkte eller indirekte reiselivsfunksjon, og det er svært positivt at HFK varsler oppstart av et eget prosjekt som skal se på tiltak på fylkesveinettet, som er koblet opp mot reiselivet jmf. tiltak 5.6 i Handlingsprogram 2018-2021. Dette er en naturlig videreføring av ambisjonene om å bygge oppunder den sterke sysselsetteren som reiselivsnæringen representerer i store deler av fylket.

Det fremstår imidlertid som en lite hensiktsmessig avgrensning at dette prosjektet får en slik sterk avgrensning til tiltak på fylkesveinettet all den tid det i tiltakspunktet er forutsatt at samarbeidspartene inn i et slikt prosjekt er Statens vegvesen og reiselivsnæringen. Det fremgår av tiltakspunktet at finansieringen av tiltakene vil basere seg på bidrag fra HFK, kommuner, stat og private.

HVT AS ser det som mer naturlig at prosjektet omfatter alle deler av den reiselivsrelaterte infrastrukturen i fylket, og at man således ikke avgrenser prosjektets virkeområde utelukkende til tiltak som knytter seg til definerte fylkesveier. Det vil være naturlig at en ser tiltak på fylkesveinettet i sammenheng med øvrige veinett, eksempelvis prosjekter som allerede er prioritert og under utvikling i regi av eksempelvis Nasjonale Turistveger. Prosjekt Vøringsfossen knyttet til Rv.7 er allerede etablert som en omfattende utviklingsprosjekt knyttet til reiselivsutviklingen i Hardanger, og ville være et naturlig delprosjekt inn i en slik reiselivssatsning som HFK her skisserer. Vøringsfossen er også gjenstand for et omfattende samarbeid mellom HFK, kommune og statlige myndigheter ved Statens vegvesen og kan på denne måten være et viktig prosjekt for læring og utvikling av samarbeidsmodeller rundt samferdsel- og reiselivsprosjekter i andre deler av fylket.

Kapittel 9 Statlige ansvarsområder

HVT AS ber HFK være en tydelig og aktiv pådriver overfor den nasjonale transportpolitikken, både i arbeid med utvikling av Nasjonal Transportplan, men også i oppfølgingen av de vedtak som rikspolitikkerne fatter i forbindelse med saksbehandlingen av NTP 2018-2029. Lokal og regional enighet gir styrke inn i påvirkningsarbeidet som skal gjøres nasjonalt, og arbeidet med et felles innspilldokument til Nasjonal Transportplan 2018-2029 var således et prisverdig initiativ fra HFK.

Prosjektene og prioriteringene fra det nevnte innspillsdokumentet ble politiske behandlet i Fylkestinget juni 2016 og danner naturlig grunnlaget for det videre arbeidet også med RTP 2018-2029. HVT AS vil imidlertid påpeke at opplistingen av prioriterte prosjekter under pkt. 9.3 og figur 27 ikke tar opp i seg Fylkesutvalgets vedtak i sak 270/16 fra 17.11.2016 hvor HFK avgav høringsuttale om

Konseptvalgutredning (KVU) for Rv.7 og Rv.52, Gol-Voss. Vedtaket henger naturlig sammen med de aktuelle prioriteringer og satsninger i Fylkestingets uttale til NTP da dette er omtalt og beskrevet i innspillsdokumentet som ble vedtatt i juni 2016. Her fremgår det at spørsmålet om valg av hovedveiforbindelse nr. 2 mellom øst og vest skal HFK ta stilling til når KVU-arbeidet er ferdigstilt, og at dette også er en del av HFKs sitt NTP-arbeid.

post@hardangerviddatunnelene.no
www.hardangerviddatunnelene.no

Fylkesutvalgets vedtak i sak 270/16 refereres i sin helhet:

- «1. Fylkesutvalet viser til at E 134 er valt til nasjonal hovudvegsamband mellom Vestlandet og Austlandet. Aust/vest-utgreiinga synte at E 134 med arm til Bergen er det einaste samfunnsøkonomisk lønsame aust/vest-konseptet mellom Oslo og Bergen. Fylkesutvalet stiller seg bak dette prosjektet.
2. Fylkesutvalet ber om at det snarleg vert sett i gang eit arbeid med ein KVU for arm frå E 134 til Bergen.
3. For å sikra villreinkryssing og best mogeleg vintersikkerheit på Rv 7 over Hardangervidda må det vurderast å fylgja konklusjonen i KVU Rv 7 frå oktober 2015.
4. Det er gjort store investeringar på E 16 over Filefjell som er føresett fullført innan 2018. Fylkesutvalet viser at utbygging av Rv 52 er samfunnsøkonomisk ulønsam. Fylkesutvalet legg derfor til grunn at E 16 blir oppretthalde som det nordlege hovudsambandet mellom Vestlandet og Austlandet.
5. Fylkesutvalet vil peika på tidlegare vedtak om kor viktig ei utbetring av E 16 Bergen - Aurland er.

Protokollmerknad frå A, KrF og Sp

Partia Ap, KrF og Sp legg til grunn at Statens Vegvesen sin KVU RV7 på Hardangervidda, inneber ei tunnelløysing på 6,25 km (Dyranuttunnelen).»

HVT AS vil påpeke at uavhengig av hvilke vei som gis status som hovedveiforbindelse mellom øst og vest så har Fylkesutvalget forpliktet seg til å jobbe for en tunnelløsning på Rv.7 Hardangervidda. Dette spørsmålet er varslet avgjort i Regjeringens fremlegg til NTP 2018-2029 og er omtalt som i innspilldokumentet fra HFK som en del av NTP-arbeidet. Da er det naturlig at også dette punktet føres opp på en samlet liste over prioriteringene som HFK omtaler og jobber for inn mot nasjonale transportmyndigheter i arbeidet med NTP. HVT AS legger til grunn at dette vedtakspunktet ved en inkurie har blitt utelatt fra oppstillingen av prioriteringer i NTP-arbeidet slik det fremgår av planforslagets kapittel 9.

HVT AS viser til planforslagets målformulering i kap. 9, okt. 9.1 MÅL:

«Hordaland fylkeskommune skal aktivt fremje regionale interesser inn mot dei statlege ansvarsområda.»

HVT AS anser at arbeidet med å etablere en tunnelløsning for Rv.7 over Hardangervidda etter vedtaket i både Fylkesting og Fylkesutvalg er en naturlig del av å realisere et slikt mål. Dette innebærer at HFK også i det videre arbeidet må drive aktiv oppfølgingen av de vedtak som Stortinget endelig fatter i sakens anledning, inkludert bygging av tunnelløsninger.