

Høyringsutkast til investeringsprogram for fylkesvegnettet – innspel frå Mjølfjell og Reimegrend velforeiningar

Mjølfjell og Reimegrend velforeiningar representerer meir enn halvparten av hytteeigarane i Raundalen. Med om lag 1 000 hytter fordelt på fleire hytteområde er Raundalen den største hyttestedestinasjonen på Voss, og er mellom anna større enn Myrkdalen.

Vi ønskjer med dette å bidra med eit felles høyringsinnspel til det framlagde utkastet til investeringsprogram for fylkesvegnettet. For velforeiningane er det i denne samanhengen tilstanden på Fv 307 Raundalsvegen som er viktig. Det er etter vårt syn heilt nødvendig at Hordaland fylkeskommune har tilstrekkeleg kunnskap om behovet for tiltak på denne vegen når ein no skal prioritere investeringsmidlar for dei neste åra.

I vårt innspel vil vi innleie med viktig faktagrunnlag om tilstand på fv 307, samt nokre utviklingstrekk knytt til trafikk og aktivitet i Raundalen. Deretter vil vi kommentere nokre forhold frå forslaget til investeringsprogram som vi ser som særleg relevante. Vi avsluttar med våre konkrete innspel til investeringsprogrammet, og grunngjer desse.

Nærmare om fv 307 Raundalsvegen

Vi legg ved to rapportar om vegtilstanden på Raundalsvegen som er gjennomført dei seinare åra. Den mest omfattande rapporten vart utarbeidd for BKK i 2010 av Sweco AS , i samband med planar om utbygging av vasskraft i dalen (ikkje aktuelt p.t.). I 2014 utarbeidde Cowi AS ein ny og noko enklare rapport på vegne av velforeiningane. Føremålet med denne var i første rekkje å identifisere dei mest kritiske, mindre punkta på vegen som må utbetrast. I Sweco-rapporten (2010) vert nokre grunnleggjande kjenneteikn ved vegen omtala slik:

«Veien fra Palmafoss til Mjølfjell har en lengde på ca 35km og beveger seg i kupert terreng oppover Raundalen. Veien benyttes til daglig av fastboende som bor opp til Voll ca 22 km oppover i dalen. Mjølfjell og Reimegrend er et populært hytte- og turområde. Trafikken øker derfor sterkt i ferier og helger.

Veien er over det meste av strekket mellom Palmafoss og Mjølfjell smal, stedvis svært smal. Det er svært få passeringslommer som gjør det mulig for biler å passere hverandre på en enkel måte. Større kjøretøy har store problemer med å ferdes langs veien.

Vertikal- og horisontalkurvaturen er stedvis svært dårlig. Veien bærer preg av å være av eldre standard beregnet for lette kjøretøy og lav trafikkbelastning. Mange krappe kurver og høybrekk med svært liten radius gjør veien veldig uoversiktlig og til dels trafikkfarlig for den

fartsgrensen den er skiltet for. En stor utfordring for de fastboende er at veien går gjennom tun, i enkelte tilfeller mindre enn en meter fra husveggene. Dette skaper en stor utrygghet, spesielt for barnefamilier.

Det er meget begrenset med gode møteplasser langs veien, tilfredsstillende rekkverk mangler langs lengre strekninger. Kombinert med dårlig sikt i kurver og over bakketopper fører dette til mange farlige situasjoner. Veien er generelt smalest langs de bratte fjellsidene. Her er det også færrest møteplasser. Rekkverket står mange steder på dårlig grunn. Det fører til at rekkverket siger ut av veikanten og vil ikke virke tilfredsstillende ved en påkjørsel.

Det er dårlig veifundament på deler av strekket, dette gjelder spesielt rundt Rastadlia og fra Raundalen kapell til ungdomsherberget som ligger i enden av veien. Dette kjennetegnes ved stadig oppsprukken asfalt og en karakteristisk "pukkel" midt i kjørebanelen. Dette er mest trolig et resultat av at veien ligger på det samme fundamentet som da veien ble anlagt for over 100 år siden. Mest trolig er dette fundamentet bygd opp av sand- og steinblandet jord. Dette er en forholdsvis ustabil masse som drenerer vannet dårlig med tiden, da blir telehiv fort et problem. Det opplyses fra fastboende at veien de siste årene er asfaltert på flere av disse strekkene flere ganger, men at veien sprekker opp kort tid etter. Stedvis er det behov for å skifte ut veikroppen og omfattende bruk av stikkrenner for å drenere vannet».

I rapporten vert det vist til utbetringstiltak i ulike kategoriar, frå dei mest nødvendige akutte tiltak for å betre trafikkisikring (prioritet 1), til full utbygging til to køyrefelt (prioritet 3). *Berre tiltaka innanfor førstnemnde kategori hadde i 2010 ein forventa totalkostnad på 280 mill kroner.*

Analysane som Sweco gjorde i 2010, viste at det frå Palmafossen til Klyve er ein ÅDT på 1700-2000 og frå Klyve til Mjølfjell 250. Det er samtidig store variasjonar knytt til vekedag og sesong. Sweco gjorde berekningar som tilseier ein ÅDT på 7-800 på ein gitt fredag i høgsesong. Dette gir 60 bilar i timen opp dalen.

Vi understrekar at fleire forhold gjer sitt til at behova for tiltak i dag er større enn det som kjem fram i rapporten frå 2010. Dette gjeld mellom anna følgjande:

- Trafikken har auka – primært på grunn av nye hytter. Det er i dag om lag 1 000 hytter i området, og etter det velforeiningane kjenner til, er det konkrete planar om ytterlegare 100 hytter. Det er og auka trafikk frå dagsturistar, mellom anna knytt til toppturar/ randonnekøyring på vinterstid og rafting/elvepadling på summerstid. *For kvar plan om nye hyttar i området, uttalar Statens vegvesen at vegen ikkje tåler ytterlegare trafikk.*
- Standard på vegen vert dårlegare år for år. Vi er sjølv sagt svært glade for at det har vore gjennomført enkelte strakstiltak dei siste åra, og at utbetring i Rastalia er sett opp med midlar under forsterkningstiltak i 2018. Til tross for dette, meiner vi at dagens vedlikehald ikkje klarar å halde tritt med forfallet. Særleg ille er utviklinga på vegkroppen,

med mykje telehiv, nedsunkne skuldrar, djupe hjulspor, langsgåande sprekker og asfalthol. Tilstanden var ekstraordinær dårleg sist vinter med lite snø.

Kombinasjonen av desse forholda gjer at framkomsten vert ytterlegare svekka, og at talet på farlege situasjonar aukar.

Nærmare om høyringsutkastet til investeringsprogram for fylkesvegnettet

Slik vi lesar høyringsutkastet, er det to overordna forhold som kjem særleg tydeleg fram og som er retningsgivande for prioriteringar:

- Dei samla behova er langt større enn tilgjengelege midlar
- Å ta vare på det vegnettet ein har skal prioriterast framfor nybygging

Med omsyn til det første punktet, er det lett å forstå at ein ikkje kan få alle gode ønskjer oppfylt, og at fylkeskommunen som vegeigar må gjere strenge prioriteringar. Vi har sjølv sagt full forståing for at andre vegar i fylket har viktigare funksjonar enn fv 307, og at det er mindre punktutbetringar og styrka vedlikehald som er relevant å halde fram.

Med tanke på dei avgrensa ressursane som er til rådvelde, er vi særst tilfreds med at fylkeskommunen viser ei slik tydeleg vilje til å prioritere det eksisterande vegnettet. Med det forfallet som er vist til generelt, og med vår uro for tilstanden og utviklinga på fv 307, framstår ei slik prioritering som det einaste rette valet for ein ansvarleg vegeigar.

Vidare er vi glade for ei like tydeleg prioritering av vedlikehald, med øyremerka midlar til forsterkningstiltak over investeringsbudsjettet for å kompensere for manglande midlar på vedlikehaldsbudsjettet. I høyringsutkastet er det og spesifisert korleis desse midlane skal nyttast:

«Formålet er å ruste opp eksisterande vegnett som har forfalt over lengre tid, med sikte på å halde fylkesvegane opne for trafikk. Det er omlag 3100 kilometer fylkesvegar i Hordaland. Midlane til forsterkning må nyttast på heile det eksisterande fylkesvegnettet. På det øvrige fylkesvegnettet er viktige prioriteringskriterium trafikksikre punktvisse utbetringar og vedlikehald av vegkroppen. Formål med forsterkning er å fjerne etterslepet på drenering, stikkrenner, kummar, rekkverk og auke bæreevna på svake parti og fornye vegdekke».

Vi merker oss at dei behova som vi har skissert knytt til utbetringar på fv 307 er heilt i samsvar med dei prioriteringskriteria som er lista opp frå fylkeskommunen sjølv. Vidare merker vi oss sjølv sagt at fylkeskommunen er tydeleg på at slike forsterkningstiltak *må nyttast på heile det eksisterande fylkesvegnettet*, altså at det overordna fylkesvegnettet ikkje skal prioriterast framfor øvrig fylkesvegnett innanfor denne posten.

Vi registrerer også at fylkeskommunen er tydeleg på behovet for å auke vedlikeholdsposten, og at ein har eit særleg fokus på at mangelfullt vedlikehold førar til auka framtidige kostnader. Her kan fv 307 Raundalsvegen gjerne nyttast som eit talande døme. Det har opp gjennom åra vore lagt nytt toppdekke på delar av strekninga, som kort tid etterpå sprekk opp igjen. Slik tilstanden er no, er det nødvendig med meir omfattande tiltak, til dømes masseutskifting og etablering av stikkrenner, for at tiltaka skal gje langvarig effekt og vere samfunnsøkonomisk nyttige. Slike tiltak vil og skape betre forhold for drift av vegen, som i dag er krevjande å utføre på grunn av dei store skadane på vegen. I nemnde rapport frå Cowi (2014), er dette forholdet omtalt slik:

”Dekket har flere steder på strekningen ikke den standarden som skal til for å få et forsvarlig vintervedlikehold (...). Hjulspor, slag hull, telehiv og lokale setninger gjør at brøyteutstyret ikke får med seg all snø og is i vegbanen. I tillegg kan det oppstå materiell skader på utstyr under vinterdrift av vegen”.

Konkrete innspel frå velforeiningane til investeringsprogrammet

Det er etter vårt syn liten tvil om at fylkesveg 307 har ein særskild dårleg standard, samtidig som trafikken er aukande. I åra framover er det planar for vidare hytteutbygging, og med planar for ny E16 og ny Vossebane, er det rimeleg å forvente at Raundalen i framtida blir ein enda meir attraktiv hyttesteddestinasjon. Dette gjer at fylkesveg 307 er viktig for Voss kommune, for fastbuande, for eksisterande og framtidige hytteeigarar, og forhåpentlegvis for Hordaland fylkeskommune som vegeigar.

- Velforeiningane støttar forslaget om å setje av midlar til Fv 307 Palmafossen-Ørneberget-Rastalia over forsterkningspotten. Det er et akutt behov for å gjennomføre dette tiltaket for å hindre at vegen sklir ut. Slik handlar dette både om liv og helse og å oppretthalde grunnleggande framkomst. I tillegg er det viktig å gjennomføre tiltaket raskt for å hindre ei akselererande skadeutvikling.
- Ut frå dei overordna prioriteringane som fylkeskommunen legg til grunn, foreslår vi at midlar til forsterkningstiltak vert auka. I høyringsutkastet heiter det at «det er naudsynt å sette av minimum 80 mill. kr til forsterkning av eksisterande fylkesvegnett på investeringsbudsjettet». Samtidig har ein ikkje klart å finne rom for slik minimumssatsing dei første åra i planperioden, det er først frå 2021 at midlar til forsterkning når dette minimumsnivået. Velforeiningane foreslår ein auka satsing på forsterkningstiltak allereie frå 2018, og at det samla nivået på denne budsjettposten vert auka ytterlegare gjennom heile perioden.
- Vi foreslår at det vert sett av *minimum ytterlegare 5 mill kroner per år* til heilt nødvendige forsterkingar/punktutbetringar av fv 307. Rapportane frå Sweco og Cowi er

framleis relevant faktagrunnlag for prioriteringar av tiltak, saman med nyare utgreiingar frå Statens vegvesen. Vi meiner at mellom anna følgjande tiltak bør prioriterast høgt:

- Planmessig forbetring/utskifting av vegdekke på store delar av strekninga, inkludert masseutskifting og tiltak for betre drenering, for å unngå telehiv.
 - Utbetringar av særleg farlege punkt:
 - På Urdland der den «nye» vegen brått sluttar i ein sving
 - På Skiple der vegen går gjennom eit tun med ein bakketopp (dårleg sikt)
 - Ved Kårdal (Speidertjønn), med asfalthold og utvasking av massar under veglegemet
 - Ved Ljosanbotn (bru), med utvasking av massar under veglegemet
- I tillegg ber vi om at fv 307 vert prioritert høgt over dei årlege vedlikehaldsbudsjetta.

Etter vårt syn er det heilt nødvendig at det vert gjennomført fleire utbetringstiltak for å unngå ulukker, redusere omfang av skadar på bilar og oppretthalde moglegheita for fastbuande og 1 000 hytteeigarar til å kome seg fram på vegen. Vidare er det vår klare oppfatning at dei tiltaka vi ber om, er fullt ut i samsvar med dei prioriteringane fylkeskommunen sjølv trekkjer fram i høyringsutkastet til investeringsprogram.

Vi merkar oss til slutt at fylkeskommunen ser det som ønskjeleg å gjere fleire mindre tiltak på lengre strekningar. Dette er sjølvstøtt god samfunnsøkonomi, og *velforeiningane ber med dette om ei vidare dialog med fylkeskommunen, Statens vegvesen og Voss kommune om korleis vi kan tenkje saman rundt prioriteringar av tiltak langs denne 35 km lange vegen i åra framover.*

Med vennleg helsing

Odd Inderhaug
For Mjølfjell vel

Arild Klemp
For Reimegrend vel