



Hardangerrådet

Møtedato 28.03.08

Saksansvarleg: Leiv Vambheim

Sak 19/08 Uttale NTP 2010 – 2019 frå Hardangerrådet.

VEDTAK:

Hardangerrådet har i møte 28.03.08, med grunnlag i framlegg til NTP 2010-2019 frå dei statlege transportetatane og Avinor, samt Hardangerkommunane sine uttalar, vedteke å gi følgjande samla uttale frå Hardanger:

1. Hardangerrådet krev minimum 50 % auka investeringsnivå for veg og jernbane. I tillegg må det til ei kraftig auke av vedlikehaldet i tråd med framlegg i NTP.

Hardangerrådet støttar prisippet om att prosjekt i distrikt med lågt trafikkgrunnlag vert prioritert med statlege midlar.

Det vil ikkje vera mogeleg å nå vedtekne nasjonale mål med dei økonomiske rammer som er gjeve som grunnlag for NTP 2010-2019 og dei verkemiddel som er føreslegne tekne i bruk. Noreg har hamna håplaust på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.

2. Hardangerrådet forventar fullføring av investeringstiltak i NTP i Hardanger.

Hardangerrådet er glade for at det er teke konsekvensar av at store vegprosjekt i Hardangerregionen er med i NTP-framlegget og at Hardangerbrua med tilførselsvegar og Vossapakka vert gjennomførte i første halvdel av planperioden.

3. Hardangerrådet krev 1 mrd. årleg til nasjonal rassikring og trygge fjordvegar

Hardangerregionen har fleire av dei alvorlegaste raspunktane og rasstrekningane i Noreg. 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. Hardangerrådet viser til Rv 572 Ulvik – Bruravik, Rv 7 Granvin – Øystese og Rv 13 Brimnes - Jøsendal som må få framtidretta rastryggleik i NTP-perioden.

4. Hardangerrådet forventar nye standardar for riksvegferjer.

I NTP er det påpeika at nattstengde ferjer er til hinder for distriktsutviklinga. I Hardanger har me nattstengde riksvegferjer Utne - Kvannal og Jondal – Tørvikbygd og det kan ikkje halda fram. Ferjene i sentrale riksvegsamband må få opningstider som gir innbyggjarane fridom og næringsverksemdar tilgang til det sentrale trafikk-knutepunkta.

5. Hardangerrådet forventar gul stripe på stamvegane og riksvegane i Hardanger.

I Hardanger er 40 % av riks- og stamvegnettut utan gul stripe. Forventa vegstandard på grunnlag av ÅDT er vegbreidde på minimum 7,5 m og tilfredstillande geometri.

Hardangerrådet viser mellom anna til Plan for Stamveg Rute 4 c og Konsekvensutgreiing for

Rv 13 gjennom Ullensvang. Gul stripe på minimum 80 % av vegnettet i regionen er eit krav. Hardangerrådet vil rullera eigen Samferdselsplan der dei strekningsvise prioriteringane vil koma fram.

6. Nye vegpakkar 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. Hardangerrådet peikar her på den bompengefinansierte Kvammapakken på Rv 7/Rv49 som veg- og trafikktryggleikstiltak er forventta handsama i Stortinget hausten 2008. Hardangerrådet ber om at planarbeidet med Hardangertunnelen vert starta opp.

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

7. Vern må ikkje stoppa utviklinga i Hardanger

Rv 550 Utne Jondal er føreslått verna. Hardangerrådet vil krevja at før eit evt. vernevedtak, må vegstandarden oppgraderast til å vera teneleg for innbyggjarar og næringsliv. Det må setjast av øymerke midlar til slike føremål.

8. Turistveg Hardanger må intensiverast.

Hardangerrådet meiner Turistveg Hardanger manglar framdrift med planar, finansiering og gjennomføring. Dette arbeidet må intensiverast og er av stor betydning for reiselivsregionen Hardanger.

9. Hardangerrådet krev forsert framdrift på omlegging av E 134 ved Røldal

Den viktigaste stamvegen vest – aust, sør for Hardangervidda E 134 må utbetrast for å redusera transport og miljøkostnader. Tunnelløyingar Grostøl – Vågsli via Røldal må få oppstart i NTP-perioden. Denne parsellen er nemnt i NTP som uprioritert tiltak, men må inn i planen.

10. Hardangerrådet krev at Rv7 må oppgraderast til stamveg mellom Gol og Trengereid og Hardangervidda får miljøtunnelar slik at det vert ein sikker vinterveg.

Vegnettet skal frå 2010 delast mellom stamvegar og regionvegar med ulike forvaltningsregime. Stamvegar skal vera dei viktigaste interregionale vegane som knyter saman hovudtransportknutepunkt i landet. Mellom Oslo og Bergen er Rv 7 den kortaste nordlege vest-aust-traseen med stamvegknutepunkt på Gol og Trengereid, og hovudferdselsåre for dei to største reiselivsregionane i landet, Hallingdal og Hardanger. Skal Noreg vidareutvikla eit heilårleg reiseliv, må Rv 7 inngå i stamvegnettet. I tråd med Forvaltningsreforma, vil Rv 7 tilfredstillast krava til stamveg.

11. Hardangerrådet meiner at norsk jernbanepolitikk skal vera meir framtidretta.

Reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen, må reduserast med 2 timar, til 4t og 30 min. i neste planperiode og godsmengder må overførast frå vegane til Bergensbanen.

Ut frå både trafikktryggleik og eit miljø- og samfunnsøkonomisk perspektiv må det snarast leggjast til rette for auka godstransport med Bergensbanen, mellom Oslo – Bergen.

Ringeriksbanen og to spor Bergen – Arna må gjennomførast i planperioden. Likeeins må Vossebanen utbetrast til å vera det raskaste og beste alternativet for reiser Voss–Bergen. For å få til dette må reisetida for lokaltoget kortast ned til under timen og frekvensen aukast. Vidare må togmateriellet både for regiontog og lokaltog fornyast slik at det både kan tilfredstillast fjernreisande og lokalreisande på Bergensbanen

12. Høgfartsjernbanestruktur i Noreg må besluttast i planperioden.

I samband med NTP 2010 -2019 må Det norske Storting bestemta seg for ei storstilt satsing på eit moderne jernbanenett i Noreg både for gods- og persontransport. I denne samanhengen må traseval og finansiering avklarast slik at private selskap som Norsk Bane vert vurdert som del av eit framtidig jernbanenett.

13. Dei regionale flyplassane Flesland og Helganes må få rammevilkår til å utvikla 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 næringer.

14. 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 det aukande cruisemarkaden får tilfredstillande infrastruktur og rammevilkår. Einsidige avgifter og fragmenterte sikringsrutinar må avviklast. Ansvar for hamnene for Hardanger må samlast, både av omsyn til hamneadministrasjon og beredskapsordningar.

Tillegg:

Hardangerrådet vil peika på at Jondalstunnelen ikkje er ein del av uttalen til NTP. Dette er med ein klar forventning om at prosjektet no finn si løysing som det siste store fylkesveganlegget i landet.

Saksgrunnlag: Framlegg til Nasjonal Transportplan 2010 -2019 frå 4 transportetatar.

Brev frå Hordaland Fylkeskommune av 01.02.08

Saksvedlegg:

Framlegg til uttale frå Hardangerkommunane.

SAKSOPPLYSNING

Tidlegare handsaming

Dette er tredje forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) som er laga. Denne gongen ser det ut til at dei statlege transportetatane reelt vil samordna seg og ikkje berre ha 4 planar saml i ein perm.

Hardangerrådet har tidlegare gjeve uttalar til NTP –generell del 2006 -2015, NTP Handlingsdel 2006-2015 og til Transportplan for Vestlandet 2007 -2019 (til Vestlandsrådet). I samband med Nasjonal Transportplan 2010 -2019 har Hardangerrådet som grunnlagsmateriale vist til Samferdselsplan for Hardanger

Framdrift – handsaming av NTP

Transportetatane sine forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 er oversendt frå Hordland fylkeskommune til m.a. kommunane i Hardanger og Hardangerrådet med høyringsfrist 28.03.2008. Planforslaget og høyringsuttalane skal gje grunnlag for arbeidet med ei stortingsmelding om NTP 2010-2019, som regjeringa tek sikte på å legge fram i desember

2008. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen står samla bak planforslaget. Det er lagt slik framdriftsplan for handsaming av NTP 2010– 2019:

- 28.03.2008; Høyringsfrist for kommunar, regionar m.m.
- 15-16.04.2008; Handsaming i Samferdselsutvalet i Hordaland
- 24-24.04.2008 Handsaming i Hordaland Fylkesutval
- Dato ikkje fastsett: Handsaming i Ekstraordinært fylkesting
- 30.4.2008; Frist for Fylkeskommunar og storbyar å gje uttale
- Des. 2008; Stortingsmelding
- Vårsesjon 2009; Handsaming i Stortinget
- Mars 2009; Forslag til detaljert handlingsprogram for *stamvegane*. Eige opplegg for *øvrige riksvegar* som blir regionvegar frå 2010
- Hausten 2009; Handlingsprogram

Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, generelt

Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 utarbeida transportetatane i 2006 kvar si stamnettutgreiing, for å syne behov og mogelege strategiar for utvikling av transportnettet i eit 30– årsperspektiv. Utgreiingane synte at det er eit enormt udekkka behov i alle transportsektorane, ut over dei tiltak som kan finansierast innan dei økonomiske planrammene som er gjevne.

For å oppfylle måla om framkomst, tryggleik og miljø prioriterar etatane mindre, målretta tiltak framfor større strekningsvise investeringar. Statens vegvesen doblar t.d. si satsing på mindre, målretta investeringstiltak samanlikna med handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Medan det er ca. 50 % mindre midlar til større vegprosjekt.

Transport står i dag for 29 prosent (15,4 mill. tonn) av klimagassutsleppa i Noreg.

Klimameldinga si prognose for klimagassutsleppa frå transport i 2020 er 19,8 mill. tonn.

Målet i klimameldinga er å redusere utsleppa med 2,5-4 mill. tonn i forhold til 2020-

prognosen. Det er eit mål å få meir av godstrafikken som går over lengre distansar på veg over

på jernbane og sjø for å redusere klimagassutsleppa. Jernbaneverket foreslår t.d. å doble kapasiteten for godstransport på bane i planperioden.

Økonomi.

Etatane har lagt fram eit forslag til bruk av ressursane innanfor ei økonomisk planramme som har grunnlag i budsjettforslaget for 2007 gonger med 10 år., med marginalvurderingar pluss-minus 20 prosent.

Behovet for drift og vedlikehald har vore sterkt undervurdert og tildelte midlar har vore langt lågare enn det som har synt seg nødvendig for å stoppe forfallet både på veg og bane. Den statlege transportinfrastrukturen har forfalle i mange år. På dagens statlege vegnett er det registrert eit forfall på minst 15 mrd. kr. Jernbanenettet har eit berekna forfall i størrelsesorden 5,4 mrd. kr.

I forslag til NTP er det gjort ei sterk omprioritering til drift/vedlikehald med ei auka ramme på 30%, samsundes som det totale budsjettet ikkje er auka. For Statens vegvesen fører dette til at rammene til drift og vedlikehald blir auka med 1,4 mrd. kr per år i forhold til dagens nivå.

Med dette utgjer kostnader til drift og vedlikehald ca. 6,2 – 6,5 mrd. pr. år, avhengig av planramme. Dette fører til at mange større veg- og jernbaneprojekt som inngår i NTP 2006-2015 ikkje får plass i etatane sitt forslag til NTP for perioden 2010-2019.

I 2008 vil bompengar finansiere utbygging av det statlege vegnettet for 5 mrd. kr, mens staten løyver om lag 5,8 mrd. kr. Med dei tilrådde prioriteringar vil staten innanfor planramma bidra med 27 mrd. kr., rekna for heile planperioden. Det er anslått at bompengar vil bidra med ytterligare 17 mrd. kr. Med tilrådde prioriteringane av mindre og målretta investeringstiltak

og forutsatte bindingar knytt til fullføring av igangsette prosjekter og prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009, blir det berre 2,5 mrd. kr igjen til nye store investeringsprosjekt innanfor planramma for perioden 2010–2019.

Om ramma aukar med 20 prosent, vil staten bruke 43 mrd. kr og bompengar vil bidra med om lag 38 mrd. kr i perioden 2010–2019.

Transportetatane sine stamnettutgreiingar syner eit utbyggingsbehov på rundt 400 mrd. kr. Om stamvegnettet skal byggast ut til god standard i løpet av 30 år syner Statens vegvesen si stamvegutgreiing at det trengs minst 230 mrd. kr. Dette tilseier ei auke av planramma til investeringar frå 27 mrd. kr til 50 mrd. kr, eller minimum 5 mrd. kr pr. år. I stamnettutgreiingane er bompengepotensialet anslått til 80 mrd. kr. Behovet for statlege midlar er dermed minst 150 mrd. kr. Med ei stamvegramme på 5 mrd. kr per år vil det vera mogeleg å bygge ut og utbetre viktige delar av stamvegnettet både i høgtrafikkerte områder og i distrikta, samtidig som alle vegar med årsdøgntrafikk over 4 000 køyretøy per døgn får midtrekkverk, breitt midtfelt eller midtmarkering til vern mot alvorlege møteulykker. Det blir også mogeleg å ta igjen dei viktigaste delane av forfallet i vegnettet og gjennomføre ei rekke mindre investeringstiltak.

Ved ei økonomisk ramme lik planramma +20 prosent vil Jernbaneverket anbefale at ramma til drift og vedlikehald ligg fast som i planramma (38,4 mrd. for tiårsperioden), og at auken blir nytta til investeringar. Dette vil gje ei auke frå 16,2 mrd. til 27,2 mrd. for planperioden. Dette gir rom for ein del tilbudsforbetringar i perioden, men dette vil likevel vera lågare enn det som låg til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Kriterier for klassifisering av øvrige riksvegar

Noverande stamvegnett utgjer 8.600 km og øvrig riksvegnett 18.400 km.

Trafikken er fordelt med over 60 pst. på stamvegane og i underkant av 40 pst. på øvrige riksvegar.

Stortinget har slutta seg til at ansvaret for øvrig riksvegnett skal overførast til regionane uavhengig av kor store desse blir. Regionane får gjennom denne overføringa ansvar for eit langt større vegnett enn i dag. Regionane får med dette mogelegheit til å samordne og gjera heilskaplege prioriteringar mellom vegsektoren og andre sektorar, og oppgåver som regionane har eller får utvida ansvar for.

Av St.meld. nr. 12 (2006-2007) går det fram at klassifisering av vegnettet, dvs. kva som blir den framtidige fordelinga av dagens statlege vegnett på stamvegar og regionale vegar, må utgreiast nærare etter at talet på regionar er avklart. I høyringsforslaget til forvaltningsreforma er prinsipp for framtidig inndeling vurdert. I tråd med stortingsmeldinga må vegane sine interregionale funksjonar tilleggast vekt, men dei øvrige riksvegane skal i det vesentlege overførast til regionane.

I vurderinga av kriterium for klassifisering er det teke utgangspunkt i dagens stamvegnett og vurdert kriterium for eventuelle justeringar i dette. Stamvegnettet dannar det overordna vegnettet og omfattar vegruter som bind landsdelar saman. Stamvegane er spesielt viktige for transporter mellom landsdelar og til og frå utlandet. Dagens øvrige riksvegnett har regionale, men også lokale funksjonar, i tillegg til at dei er kopla til stamvegnettet. Det nye regionale vegnettet (øvrige riksvegar og fylkesvegar) må i hovudsak ha ein regional funksjon. Dei nye regionane overtek øvrig riksvegnett med den standard dette vegnettet har på overtakingstidspunktet. Dette føreset at kriteria for klassifisering ikkje blir påverka av om Statens vegvesen blir splitta opp eller ikkje.

Interregionale vegar som ikkje er stamveg i dag

Ved overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett skal vegane sin interregionale funksjon tilleggast vekt. Etter ei vurdering meiner Samferdselsdepartementet at ein øvrig riksveg, i ein forsterka fylkesmodell, i utgangspunktet kan seiast å ha ein interregional funksjon dersom vegen går gjennom tre regionar. I enkelte tilfeller kan likevel nasjonale interesser vega tungt for at vegar som har særskilt stor betydning for næringslivet, bør være eit statleg ansvar. For slike vegar vil det kunne akseptast at vegen berre går i to regionar.

Med dei føreslåtte kriteria og føresett ei løysing med forsterka fylkesmodell, kan stamvegnettet bli utvida med om lag 1.600 km, frå om lag 8.600 km til om lag 10.200 km. Om lag 16.800 km av dei øvrige riksvegane vil då bli regionale veger.

Fylkesvegane, som utgjer om lag 27.000 km, vil også bli klassifisert som regionale vegar. Ut frå dette blir det regionale vegnettet i ein forsterka fylkesmodell på om lag 43.800 km.

Regionane vil etter oppgaveoverføringa få ansvaret for om lag 81 pst. av det offentlege vegnettet (ikkje inkl. kommunalt vegnett). Dei nye regionane overtek øvrig riksvegnett med den standard dette vegnettet har på overtakingstidspunktet.

Klassifiseringa av vegnettet vil bli utgreidd nærare etter at høyringa til forvaltningsreforma og etter at talet på regionar er endeleg avklart. Det blir teke sikte på at forslag til endeleg klassifisering vil bli sendt på ny høyring, og vil bli presentert for Stortinget så snart som mogeleg etter dette.

Jernbane

Jernbanen står framfor eit omfattande behov for å fornye dagens infrastruktur, dersom ikkje feil og problem med å oppretthalde punktlegheit skal auke. Jernbaneverket prioriterer derfor innsats på fornying av dagens anlegg, innanfor dei rammer som er gjeve.

Planramma for Jernbaneverket ligg langt under det som er nødvendig for å ta vare på og utvikle jernbanenettet. Jernbaneverket har berekna at det er behov for om lag 40 mrd. kr i planperioden dersom Nasjonal transportplan 2006–2015 skal følgjast. I tillegg er det nødvendig med auka satsing for å styrke godstrafikken

Vedteken investeringsstrategi i Nasjonal transportplan 2006–2015 inneber satsing på persontrafikken lokalt rundt Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen, mellomdistansetraffikk i intercity-områda på Austlandet, og godstrafikken på hovudstrekningane. Jernbaneverket ynskjer å vidareføre denne satsinga i perioden 2010–2019. Som følgje av det sterke behovet for å auka fornying frå 2010, blir investeringsramma for 10-årsperioden mykje lågare enn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dette svekker mogelegheitene for å følgje satsinga som vart vedteke i Nasjonal transportplan 2006–2015. Fleire av dei nye planlagde jernbaneprosjekta må utsetjast.

Tilrådinga er at vedlikehaldsramma i planperioden skal aukast med 30 prosent i forhold til dagens nivå. Hovudtyngda av midlane skal gå til fornying av eksisterande anlegg.

Dette inneber at satsinga på investeringar i nye jernbaneprosjekt vert kraftig redusert i høve til inneverande NTP - frå 2,4 milliardar kroner til 1,6 milliardar kroner årleg. Innanfor denne ramma vil Jernbaneverket prioritere auka kapasitet på Vestfold- og Dovrebanen. Dette for å bygge vidare på og ta ut mest mogleg av nytten ved tidligare tunge utbyggingstiltak, som Gardermobanen og Lysaker-Sandvika. I tillegg vil stasjonsutvikling og betre tilgjenge for trafikantane bli prioritert langt høgare enn tidligare. Bundne investeringsprosjekt er m.a. nytt dobbeltspor Lysaker–Sandvika.

Godstransporten på jernbanen i Noreg er i kraftig vekst. Jernbaneverket legg opp til at denne veksten skal halde fram, og at kapasiteten for godstrafikken på norske spor skal doblast innan 2020. Terminalutbygging og fleire kryssingsspor er dei viktigaste grepa.

Bergensbanen.

Ved ei auka planramme på 20% er Ringeriksbanen foreslått starta opp i siste del av perioden

med 450 mill. kr, av eit totalt investeringsramme på 6,8 mrd.

Kapasiteten mellom Arna og Bergen er sterkt avgrensa og det er behov for utviding til dobbeltspor på strekninga Arna–Bergen. Prosjektet er delt i tre fasar. Fyrste fase, Bergen stasjon–Fløen (utbygging til to spor inkl. fornying av signalanlegget) gjer det mogeleg å redusere tidslukene mellom toga vesentleg. Fase to, utviding av Arna stasjon, legg til rette for at lange godstog kan krysse. Fase tre er Ulriken tunnel, som gir nytt spor på resterande strekning mellom Arna og Bergen.

Gjennomføring av dei tre prosjekta vil gi ei sterk auke av kapasiteten for gods- og nærtrafikken. Blant anna vil tiltaka gi 30 minuttar reduksjon i tid for inngåande godstog, og lokaltogfrekvensen kan aukast frå to til fire tog i timen i kvar retning. Fyrste fase, Bergen stasjon–Fløen, er føresetta å være fullført tidlig i planperioden i alle vurderte planrammer. Innanfor planramma skal Arna kryssingsspor forlengast. Dersom planramma aukar med 20%, vil det også vera rom for å bygge fase tre, nytt spor i tunnel gjennom Ulriken.

I tillegg ynskjer Jernbaneverket å utvikle Vossebanen til framleis vera det raskaste og beste alternativet for reiser Voss–Bergen. For å få til dette må reisetida for lokaltog kortast ned og frekvensen aukast. Hordaland fylkeskommune og Jernbaneverket med fleire har utarbeida ein utviklingsplan for Vossebanen, der målet er å oppnå reisetid under ein time Bergen–Voss, mot 1 time 15 minutt i dag. Jernbaneverket vil ta nærare stilling til prioritering av ytterligare tiltak ved rulleringen av Nasjonal transportplan.

Høgfartsbane

Jernbaneverket har på oppdrag frå Samferdselsdepartementet fått utarbeida ei studie av potensialet for høgfartsbane i Noreg. Strekningane Oslo–Trondheim og Oslo–Gøteborg er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsame prosjekt. Strekningane Oslo–Stavanger og Oslo–Bergen kan vera på same nivå. Etter Jernbaneverket si vurdering er det nødvendig å arbeide vidare med høgfartsbane som konsept for å avklare meir i detalj fleire viktige forhold om ei satsing med høgfartsbane er rett, og korleis ei satsing eventuelt kan gjennomførast.

Jernbaneverket rår til at det i samband med handsaminga av Nasjonal transportplan i Stortinget våren 2009, blir lagt opp til å fastleggja mål for den langsiktige utviklinga av fjerntrafikken på jernbane i Noreg.

Trafikktryggleik

Talet på drepen i vegtrafikken er halvert sidan 1970. I same periode er trafikken tredobla, dette

betyr at risikoen for å bli drepen i vegtrafikken er redusert med rundt 85 prosent.

Dei seinare åra har vegtrafikken kravd om lag 250 liv kvart år, mens ca. 1000 menneske har blitt hardt skada. Transportøkonomisk institutt (TØI) har reka ut at dei totale samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker er rundt 26 mrd. kr pr. år.

Trafikktryggleik på veg har utvikla seg mindre positivt enn forventta dei seinare åra.

Statens vegvesen har foreslått å auke innsatsen til spesielle trafikktryggleiksinvesteringar vesentleg. Kombinert med bidrag frå andre aktørar, auka kontrollverksemd og ein sikrare bilpark, kan dette bidra til at talet på drepen eller hardt skadde blir redusert med minst ein tredel frå vel 1200 til under 800 per år i 2020. Dette til tross for at det er anslått ein vekst på rundt 20 prosent i vegtrafikken. Ein viktig føresetnad er auka trafikktryggleiksinnsetning frå politiet.

Luffart.

Det er særleg utviklinga på Gardermoen som har fokus i NTP og det gjeld utvida terminalbygg og ein rullebane 3. Dei andre regionale får ikkje større innsats for å styrkja distriktsflyplassane.

Sjøtransport.

Ferjer.

Her er det sett opp framlegg til nye frekvensreglar og opningstider for stamvegferjer. Når det gjeld riksvegferjer er det ikkje lagt opp til nye reglar.

Andre forhold.

Kystverket vil sjå på nytt merkesystem for sjøfarten.

VURDERING:

NTP 2010-2019 omtalar Klimautfordringa, Etterslep av eit stort vedlikehaldsbehov, Eit robust nasjonalt vegnett, Overføring av gods til sjø og jernbane, Tryggleik i transportsektoren, Framleis bompengar samt nye finansieringsformer, Byane sine utfordringar, Distrikts- og regionalutviklinga, Universell utforming, Høgfartstog og Teknologiutvikling /FoU.

NTP 2010-2019 prioriterer sett frå Hardanger:

Midlar til vedlikehald av vegkapitalen og lite til nye investeringar.

Tydeleg deling av vegnettet mellom Stamvegar og Regionvegar. Hovudprioritet har stamvegar og forslag om ein startpakke til regionvegnettet.

Tryggleik for ras og ulukker med eigne midlar til dette arbeidet.

Turistvegkonseptet held fram etter planen, men med større fokus på highlights.

Eg viser til eigne uttalar frå kommunar i Hardanger og har slike vurderingar til NTP 2010-2019:

Generelt:

Hardangerrådet bør peika på at NTP denne gongen viser eit heilskapleg og samordna framlegg til framtidig transportnett i Noreg. Her er både byar og distrikt ivaretatt med klimafokus i og rundt byane og med fokus på tryggleik og framkomst i distrikta.

Eg er samd med hovudstrategiane i NTP og trur at dette vil gi ei riktig samfunnsmessig utvikling av transportsektoren i framtida, men eg meiner generelt til at det er altfor lite midlar til å nå dei strategiar og mål som NTP set. Mål og midlar heng ikkje saman.

Hardangerrådet bør vera nøgd med at Vossapakken og Hardangerbrua er inne i planperioden og gi beskjed om at me forventar at Jondalstunnelen vert teke opp som Regionvegsamband.

Transportetatane sine stamnettutgreiingar syner eit utbyggingsbehov på i størrelsesorden 400 mrd. kr. Med dei økonomisk ramme som er tilrådde og med maksimal utnytting av bompengepotensialet, vil det ta om lag 60 år å oppnå den standarden som er sett for stamvegane. Ei auka ramme på 20 % vil heller ikkje gi det løftet som no er nødvendig for eit tenleg samferdselsnett i Noreg. Særleg Vestlandet og Hardanger har uforholdsmessig større transportkostnader og tilsvarande kostnadsulempe for næringsliv og innbyggjarar. Dette er forhold som ikkje kan akseptast.

Det kan med god grunn stillast spørsmål ved den "Norske modellen" for vedlikehald og utbygging av vår samferdselsinfrastruktur. For å skapa framtidsretta drift av nasjonen Noreg, treng jernbanestrukturen 4 mrd årleg i planperioden og overføringa av riksvegar til nye regionvegar treng følgjast av overføringar på 100 mrd kroner, gjerne i form av eit investeringsfond utanom dei ordinære samferdselsløyvingane.

Vegsektoren:

*Før deling av riksvegnettet i landet vert gjennomført frå 2010 må et vera ein grundig

gjennomgang av kva vegar som skal vera stamvegar. Hardangerrådet bør be om at RV 7 vert stamveg mellom Gol og Trengereid. Argumenta er at denne viktigaste vest-aust vegen for dei to største reiselivsregionane i landet, Hallingdal og Hardanger. Vidare knyt Rv 7 saman samvegar og hovudknutepunkt. I regionalmelding er interregionale vegar peika på som viktige statlege ansvarsområdet.

*Kyststamvegen E 39 er ei hovud transportåre for Vestlandet og må ha jamn og god utbyggingstakt, men ikkje slik at alle stamvegmidlar vert suga ut til kysten. Stamvegar og riksvegar aust-vest og nord-sør er avgjerande for Indre Hordaland og Hardanger.

*Aust-vest-sambanda E 134 og Rv 7 er begge hovudårer for Hardanger. Ny trase Grostøl – Vågsli utanfor Røldal sentrum på Haukelivegen og sikker heilårsveg med miljøtunnelar over Hardangervidda må vera hovudprioritetar for Hardanger.

*Ei nord-sør-line Bergen-Jondal-Odda med tilknytning til Haukelivegen har Hardangerrådet tidlegare peika på må gå via Norheimsund. Det understøttar Hardanger si nærmare tilknytning til Bergen gjennom Kvammapakken og ein framtidig Hardangertunnel (under Kvamskogen) og Arnatunnel. Odda kommune peikar på opprusting av Rv 551 med nytt ferjeleie og god hurtigbåtforbindelse til Bergen som viktig for Folgefonnhalvøya.

*Rv 13 mellom Stavanger/Sandnes og Førde i Transportplan for Vestlandet fokusert som den indre nord-sør-korridor. I tillegg til dei 3 hovudutfordringane som ligg i planen tilrår Hardangerrådet å ta med flaskehalsen Oddadalen. Her føreset Hardangerrådet at arbeidet med Vossapakken, Odda sentrum, Ryfylkepakken og planlagde rassikringstiltak vert gjennomførte.

Ferjene:

- Eit ferjetilbod må vera stabilt og framkomeleg utan attståande bilar, slik at tidsfaktoren vert forutsigbar for innbyggjarane i Hardanger. Bygder i Hardanger er nattestengde av di regelverket for Riksvegar ikkje tilfredstillar moderne opningstider for folk i distiktsNoreg. Nye reglar for stamvegferjer vert føreslått i NTP. Nye reglar for riksvegferjer må også innførast, slik at fylkeskommunen og transportselskapa får nye rammer å forhalda seg til. Dette bør påpeikast i uttalen til NTP.

Jernbane:

- Hardangerrådet bør stå bak ønsket oppgradert Bergensbane med kortare reisestrekning Oslo-Bergen, som reell konkurrent til fly for regionen og som viktig tilførsel til aktiv bruk av Hardanger som reiselivsområde. Bergensbanen må også ivareta interessene til fastbuande og næringsliv langsmed banen. Konsekvensar av utgreiing om høg fartstog over Haukeli eller som Ringbane i sør Noreg, må leggjast inn i plandokumentet.

Sjøtransport:

- Eit eller fleire nye hamneselskap som tar hand om store utfordringar både innan gods og persontransport på Vestlandet bør arbeidast vidare med og Hardanger ønskjer å delta i slike utgreiingar.

Luftfart:

- Større regional medverknad i utvikling og kjøp av rutetilbod vil gi fleire utanlands direkteruter til Bergen og Haugesund og mindre tvangsdirigering om Gardermoen. Dette vil styrkja reiselivet i Hardanger.

Bypolitikk:

- Eit rasjonelt og effektivt kollektivnett i og til/frå byar og tettstader er viktig for å avgrensa miljøbelastninga.

Finansiering og organisering:

- Hardanger treng rassikre, trygge, framkomelege vegar med gul stripe og betydeleg auka rammer.
- Hardanger ser at bompengar og prosjektfinansiering er nødvendig verkemiddel for å kompensera for manglande statlege løyvingar, men er samd i at bompengar er mest effektivt som regulerande tiltak der trafikken er stor
- Regionalpolitisk styring av samferdselssektoren gir betre samordning og prioritering, men også interne utfordringar. Det vert spennande å sjå kva opplegg som kjem frå 2010 med delinga av vegnettet i to: stamvegar og regionale vegar. Frykta er at staten overfører ei mengde riksvegar utan at det føl nødvendige opprustingsmidlar med. Korleis dette kan sikrast er primært ei sak fylkeskommunane må fronta. Hardanger kan vera tøffe nok å seia at her snakkar me m 100 milliardar kroner for dei komande 10 åra.
- Når det gjeld Jernbane så ser det også ut til at manglande visjonær satsing avgrensar vyene og budsjetta framover. Kanskje bør Hardanger peika på at 40 milliardar kroner dei nærmaste 10 åra er skikkeleg jernbanesatsing.