



HØYRINGS-DOKUMENT TIL Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 frå Interesseselskapet IS FJORDVEGEN

Om IS Fjordvegen.

I/S Fjordvegen Rv 13 er eit interesseselskap for den viktige indre samferdselsåra på Vestlandet som går gjennom 3 fylke Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane

Rv 13 Fjordvegen er ei livsnerve for kommunane den går gjennom, både for næringsliv/turisme og innbyggjarar.

Interesseselskapet I/S Fjordvegen skal arbeida for å:

- byggje ut RV 13 for å gjera vegen betre for brukarane, særleg med omsyn til standard og å gjera det lett og sikkert å koma fram.
- stø arbeidet for delprosjekt for lettare trafikkavikling på vegen og prosjekt som fører til at vegen kan verta meir brukt, både fastbuande og reisande.
- auka løyvingane til utbygging av vegen og stø arbeidet for å gjera RV 13 til stamveg over dei indre delane av Vestlandet.
- marknadsføra vegen både som turistveg og transportalternativ.

IS Fjordvegen er ikkje formelt tilsendt forslaget til NTP 2010 – 2019 som høyringsinstans frå nokon av dei 3 fylkeskommunane som Rv 13 går gjennom, men likevel tillet styret i IS Fjordvegen med dette å gi sine syn på prinsipp og tiltak i NTP 2010-2019 som påverkar næringsliv og innbyggjarar langs RV 13. IS Fjordvegen konsenterer seg om veg og ferjespørsmål i denne uttalen.

Kort om RV 13 i NTP-forslaget.

Fjordvegen er i NTP-forslaget ein del av stamvegnettet transportkorridorane 4 og 5, nærmare korridor 5 E 134 Røldal - Jøsendal og korridor 4 Rv 13 Jøsendal- Voss. Resten av Rv 13 er no øvrige riksvegar og ikkje nærmare definerte i forslaget.

NTP-forslaget prioriterer vedlikehald framfor nye store prosjekt og legg 2007-rammene til grunn for 10 års satsing. Vidare føreset forslaget at det som no er øvrige riksvegar vert overført til fylkeskommunane om regionvegar frå 2010 med unntak av det som Regionalmeldinga peikar på i kapittel 4 som interregionale vegar som knyt saman fleire fylke, regionar og kommunar. 1600 km av desse kan omklassifiserast til stamvegar.

I NTP-forslaget er det i tatt med følgjande investeringar på RV 13: Vossapakken og Hardangerbrua som begge er bompengetilak.

I tillegg er det inne at så vel rassikring som turistvegsatsing skal ha øymerka midlar. Rv 13 har svært mange rassstader og 3 turistvegar er etablerte. NTP gir ikkje signal om korleis desse midlane skal brukast.

Uttale frå IS Fjordvegen:

1. Stamveg Rv 13. - Fjordstamvegen

I Høyringsnotat til Forvaltningsreforma – nye oppgåver til regionane står det mellom anna: ”I tråd med stortingsmeldingen må vegenes interregionale funksjoner tillegges vekt i vurderingen, men de øvrige riksvegene skal i det vesentligste overføres til regionene. Når øvrige riksveger skal bli regionveger vil det derfor være behov for å vurdere eventuell omklassifisering til stamveger av tilknytningsvegene fram til de nasjonale viktige knutepunktene. Koplingen til de nasjonale knutepunktene som blir definert i arbeidet med og Stortingets behandling av Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019, vil være grunnlag for et kriterie for omklassifisering av øvrige riksveger til stamveger.”

Med bakgrunn i dette ber IS Fjordvegen fylkeskommunane, Vegdirektoratet, Regjering og Storting at Rv 13 får stamvegstatus (i forlenging av stamveg Rv13 Jøsandal-Voss) som ein indre stamveg på Vestlandet:

- Rv 13 gjennom Ryfylke frå Oanes (knutepunkt Sandnes E 39) i Rogaland til Røldal i Hordaland i knutepunkt med E 134.
- Rv 13 frå E 16 ved Vinje i Hordaland til Vangsnes/Hella/Dragsvik medrekna Rv 55 slik at ein koplår saman knutepunkta stamveg Rv 5 i Sogndal og E 39 i Vadheim og alle i Sogn og Fjordane.

Dette framlegget til fjordstamveg knyter saman 3 fylke, 3-4 regionar med linkar til 5 stamvegknutepunkt.

2. Vegpakkar og gul stripe på Rv 13.

Vegstandarden på Rv 13 er ikkje tilfredstillande for distriktsutviklinga i fjordstroka på Vestlandet. Dette har medført stor aktivitet for å etablere vegpakkar – bompengepakkar.

- IS Fjordvegen er takksam for at Vossapakken og Hardangerbrua er prioritert i første fase av NTP og reknar med at dei vert gjennomførte etter planen.
- IS Fjordvegen forventar vidare at Fylkesdelsplanen Ryfylkepakken vert teke inn i NTP-forslaget med oppstart i planperioden.
- IS Fjordvegen forventar at arbeidet tunnel under Vikafjellet vert teke inn i NTP-forslaget med oppstart i planperioden.
- IS Fjordvegen vil også minna om arbeidet med Oddapakken som kjem opp i planperioden.
- For IS Fjordvegen er nye tunnelloysingar utanom Røldal på E 134 viktig.

Smale og svingete vegar gir tydelege konkurranseulemper for næringsliv, pendlartilvære og tilflytting til området. Rv 13 hindrar i dag rasjonell og tidseffektive transportar i våre område. Standarden for rimeleg framkomeleg vegar er 7,5 meters breidde og på Rv 13 er dette stykkevis oppfylt. For særleg attraktive stader i våre vakre fjordstrok må dette tilpassast.

- IS Fjordvegen gul stripe som hovudvegstandard på Rv 13.
- Regionale og kommunale planar for Rv 13 må samordnast og følgjast opp.

3. Rasfarlege fjordvegar.

Rv 13 ha fleire av dei mest rasutsette og utrygge vegsterkningane i landet. Berre for å nemna Vangsnes –Vik, Myrkdalen, Granvinsvatnet, Brimnes, Deildo, Låtefoss-Skarde, Brattlandsdalen, Osberg og Tysdalsstranda.

- IS Fjordvegen meiner at det ikkje er tid å venta på rasulukker på Rv 13 og krev minst 1 milliard til øyremerka rassikringsmidlar kvart år i planperioden.

4. Nasjonale turistvegar langs RV 13.

Ryfylkevegen, Tyssedal-Kinsarvik og Gaularfjellet er alle definerte turistvegar på Rv 13. IS Fjordvegen opplever ulik framdrift og prioritering av utviklinga av desse. Mange gode prosessar er i gang. Det er positivt at staten i Forslaget til NTP set av øyremerka midlar til Turistvegane, men faren er at matchingsmidlane ikkje finns og at det vert klattvis utbygging.

- IS Fjordvegen forventar at Turistvegkontoret prioriterer fullføring av tiltak langs oppstarta Turistvestrekningar langs RV 13.

5. Nasjonal transportøkonomi.

Som interesseselskap for kommunar i eit belte med fråflytting og næringsliv med vanskar om arbeidskraft, så har IS Fjordvegen klar haldning til at distriktsutbygging her er samferdselsutbygging. NTP-forslaget om å no satsa tungt på å vedlikehalda vegkapitalen er nok eit grep som er tvingane nødvendig. Men av den grunn kan likevel ikkje fjorddistrikta våre sakka endå meir akterut i utviklinga av vegløyvingane. Her må meir midlar inn både til Stamvegbygging og overføring til dei nye regionvegane.

- IS Fjordvegen krev at den statlege ramma for transportsektoren vert heva med 50 % i høve gjeldande transportløyvingar i NTP 2010-2019.

Kinsarvik 26.03.08

Olav Seim
Styreleiar IS Fjordvegen