

MØTEBOK HALLINGTINGET

TID: 23 – 24. april 2012
STAD: Geilo, Bardøla Høyfjellshotel



**REGIONRÅDET
FOR HALLINGDAL**

Desse møtte på Hallingtinget :

Tony Arild Kjøl, Hol kommune Ingjerd Almås Anfinset, Hol kommune Erik Kaupang, Hol kommune Halvard Lilleslett, Hol kommune Solveig Håtveit Markegård, Hol kommune	Oddvar Grøthe, Hemsedal kommune Odd Holde, Hemsedal kommune Helene Sagabråten, Hemsedal kommune
Ivar Brevik, Ål kommune Torhild Helling Bergaplass, Ål kommune Harald Varlid, Ål kommune Ove Bråten, Ål kommune Birger Jorde, Ål kommune	Tor Magnussen, Nes kommune Kjell Ålien (dag 1), Nes kommune Endre Storhaug, Nes kommune Hildegunn Mikkelsplass, Nes kommune Geir Olav Brøto, Nes kommune Margit Halvorsen (dag 2), Nes kommune
Halvor Lilleslett, Gol kommune Hanne Brunborg, Gol kommune Tom Rune Skr. Blakkestad, Gol kommune Ludvig Munkejord, Gol kommune Jon Anders Hefte, (dag 1), Gol kommune Kristin Bakke Haugen (dag 2), Gol kommune	Tor Egil Buøen, Flå kommune Ole Johnny Stavn, Flå kommune Jostein Mæhlum, Flå kommune Torkild Raaen, Flå kommune

Av rådmennene møtte: Lars Ole Skogen, Hol kommune, Bjørgulv Noraberg, Ål kommune, Hege Mørk, Gol kommune, Sveinung Halbjørhus, Hemsedal kommune, Else Horge Asplin, Nes kommune, Odd Egil Stavn, Flå kommune.

Knut Arne Gurigard møtte som dagleg leiar.

Frå Buskerud fylkeskommune møtte fylkeskontaktane Anne Sandum og Tom Erik Hauger og regionkontakt Terje Moen.

Rådsordførar Oddvar Grøthe opna Hallingtinget.

Ved starten av møte heldt rådsordførar Oddvar Grøthe minneord om Olaug Grønseth Granli. Hallingtinget hadde 1 minutt stillheit.

SAK 01/12 REKNESKAP 2011

Vedtak

Hallingtinget godkjenner rekneskapet til Regionrådet for Hallingdal for 2011 med revisoruttale, og at overskot på kr. 31 358,33 blir overført til disposisjonsfond.

SAK 02/12 ÅRSMELDING 2011

Vedtak

Hallingtinget godkjenner årsmeldinga for 2011.

SAK 03-12 ORIENTERING OM ARBEIDET I REGIONRÅDET

Dagleg leiar orienterte om arbeidet i Regionrådet som ein del av gjennomgang av årsmeldinga.

SAK 04-12 LOKALMEDISINSKE TENESTER I HALLINGDAL

Tilråding til kommunane

1. Hallingtinget rår til at det blir arbeid vidare med intensjonane om felles intermediaæravdeling med inntil 10 interkommunale sengeplassar og 10 desentraliserte spesialisthelsetenesteplassar.
2. Hallingtinget rår til at det blir arbeid vidare med ein finansieringsmodell for interkommunale sengeplassar basert på ein lik døgnpris der kommunane betalar berre etter bruk, men likevel slik at minimum 50 % av det statlege ø.hj-tilskotet vert lagt inn i driftsbudsjettet (for Hallingdal samla ca. 2,5 mill). Døgnprisen ved dei interkommunale sengeplassane skal ikkje overstige sjukehuset sin pris for utskrivingsklare pasientar (kr. 4000,- pr. døgn, 2012 kroner).
3. Ål kommune tek ansvar for ledige sengar, under 75% belegg.
4. Regionrådet/Rådmannsutvalet utarbeida eigen sak i forhold til husleige for interkommunale samarbeidsområde, med mål å få lik praksis, og at dette også legg føringar for Hallingdal Lokalmedisinske tenester

SAK 05-12 STRATEGISK PLAN FOR HALLINGDAL, OPPSTART REVIDERING

Som ein start på revidering av Strategisk plan for Hallingdal vart det gjennomført gruppearbeid der Hallingtinget drøfta retning for ny plan og kom med innspel til hovudpunkt og strategiar. Eige notat med bakgrunn i gruppeoppgåver blir sendt Hallingtinget.

SAK 06-12 UTALE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

UTTALE

Innleiing

Regionrådet for Hallingdal er samd med transportetatane at prioritering av drift og vedlikehald er naudsynt, innanfor dei planrammer etatane har fått, for å ta att lang tids forsøming. **Det må likevel stillast spørsmål ved om ei planramme på + 45 % er godt nok**, både i forhold til veg og ikkje minst i forhold til nødvendige jernbaneinvesteringar.

Norge har hamna håpløst på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.

Jernbane

- a) **Reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen, må reduserast frå 6 t og 30 min. til maks. 4t og 15 min. i neste planperiode. Regionrådet støttar ei etappevis utbygging av Bergensbanen, til ein eventuell framtidig høgfartsbane. De viktigaste tiltaket er Ringeriksbanen som ikkje er prioritert i NTP, noko som på ingen måte kan akseptrast. Høgfartsutgreiinga alt. B, oppgradering av dagen linjer, syner at Bergensbanen gjev den største samfunnsøkonomiske nytten.**

Fordi:

For at utviklinga av Bergensbanen ikkje skal stoppe opp i påvente av ein eventuell høgfartsbane er det viktig å vurdere kva som kan gjerast ut frå eit noko mindre ambisjonsnivå, men som ikkje er bortkasta ved ein framtidig høgfartsbane.

Ringeriksbanen er eit viktig element i togsystemet i heile Austlandsområdet. For kommunikasjon mellom Norges to største byar og for utvikling av Ringeriksregionen er Ringeriksbanen eit grunnleggjande element. For Hallingdal vil ein 20-årig lovnad med bygging av Ringeriksbanen vera av svært stor betydning.

Midlar til planlegging av Ringeriksbanen må aukast vesentleg slik at planlegginga kan ferdigstillast i fyrste del av gjeldande NTP-periode. Regionrådet ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutgreiinga peikar på at Ringeriksbanen er eit prosjekt som eignar seg for alternativ organisering og finansiering.

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

c) Geilo stasjon må utviklast som planlagt, tidleg i planperioden

Fordi:

Det har vore gjennomført eit eige prosjekt om knutepunktutvikling av Geilo stasjon, som den mest trafikkerte stasjonen på Bergensbanen mellom Oslo og Voss. Studiane konkludera med at det er svært interessant å gjennomføre ei utvikling av Geilo stasjon. Prosjektet er tildelt KID-midler for andre året på rad. Knutepunktutvikling av Geilo stasjon legg til rette for eit funksjonelt og effektivt kollektivknutepunkt midt i Geilo sentrum, noko som ikkje er tilfelle i dag.

d. Trafikknutepunkt kollektivtrafikk Gol

Fordi:

Gol stasjon ligg sentralt i Hallingdal, som knutepunkt for kollektivtrafikk mot Oppland, Sogn, og aust – vest sambandet i Hallingdal. Gol stasjon har potensiale til å bli eit kollektivt knutepunkt der regjeringa sine målsettingar i Soria Moria- erklæringa frå 2007 om tilskotsordninga «Kollektivtransport i disktriktene» vil kunne bli oppnådd.

Veg

Regionrådet for Hallingdal har følgjande prioritering når det gjeld veg:

a) Regionrådet for Hallingdal ber om at det blir sett i gang arbeid med tanke på prosjektfinsiering strekninga Ørgenvika – Gol (Vegpakke Hallingdal)

Fordi:

Det er svært positivt at Ramsrudhellingane er ferdig utbygd og Sokna –Ørgenvika no blir realisert. Men det vil vera halvavgjort arbeid, dersom det ikkje blir lagt til rette for ei utvikling av resten av Rv7. Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggast og utførast under eitt.

Forvaltningsplan Rv7/Rv52 (november 2008) som er utarbeida av Statens vegvesen har på ein svært grundig måte analysert Rv7/Rv52 i forhold til vegstandard og konsekvensar ved ei forventa trafikkauke. I planen blir det m.a. sagt at ut frå ein forventa mykje større trafikkvekst enn det som er lagt til grunn i transportetatanes planforslag, vil Rv7/Rv52 kunne oppleve ein negativ trafikktryggleiksutvikling og trafikkavvikling.

Utbetring og ombygging av vegen mellom Ørgenvika og Gol vil passe godt til forslag om nye kontraktsformer, ut frå dei kriteria som vart skissert i St.meld. nr.16, NTP 2010 -2016.

b) Ny veg Rv.52 Gol – Robru må prioriterast i fyrste del av planperioden.

Rv. 52 startar i kryss med riksveg 7 ved Gol vest. Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Robru svært dårleg standard. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum. Delar av strekninga blir vurdert som felles trase med Fv51.

Fordi:

Strekninga Gol –Robru, som ein del av ein av dei mest trafikkerte vegane – aust –vest, er av svært dårleg standard. Rv52 er den vegen aust-vest som har hatt størst trafikkauke dei siste 5 åra.

Rv52 bind landsdelar saman og har ein sterk interregional funksjon, som har stor betydning for næringslivet både på Vestlandet og Austlandet. Rv52 er og ei hovudferdselsåre for Hemsedal som ein av dei store reiselivsdestinasjonane i landet.

Riksveg 52 har størst tungtrafikk av alle fjellovergangane aust – vest. Trafikken av tunge bilar på Rv52 ved Bjøberg i 2011 var 345 kjøretøy pr døgn, eller ca. 29 % av totaltrafikken. Variasjonen over året er liten og det same gjeld variasjon mellom vekedagane. Tungtrafikken på riksveg 52 er meir enn dobla sidan Lærdalstunnelen vart opna.

E-CO planlegg utviding av kraftstasjoen Hemsil 2 på Gol. For å utnytte flaumvassføringa i Hemsil, inneberer planen m.a. ny tunnel frå Eikredammen til kraftstasjonen i Gol. I tillegg vil også at utløpet frå kraftstasjonen gå i tunnel heilt ned til Hallifossen på grensa mellom Gol og Nes. Dette er eit prosjekt som vil gje store mengda tunnelmasse, som det vil vera heilt naturleg å sjå i samband med ny veg Gol – Robru.

- c) **Regionrådet for Hallingdal støttar utbygging av E16 Sandvika – Hønefoss til firefelts veg. Heile strekninga mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av NTP-perioden.**
- d) For Hallingdal er Gardermoen den viktigaste flyplassen, og det er derfor avgjerande å korte ned reisetida så mykje som mogeleg. Dette gjeld både i forhold til bruk av bil og tog. Rv35 Olum – Eggemoen må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldande NTP.

Planlegging

Regionrådet for Hallingdal forventar ei snarleg igangsetjing av KVV for Rv7 Hardangervidda, mellom Haugastøl og Maurseth.

Fordi:

Rv7 over Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om i mange år. Problemstillingane har vore ut frå to tilnærmingar:

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

Ut frå dei politiske føringar som har vore lagt for framtidig vinterdrift av Rv7, ynskjer no Regionrådet for Hallingdal at prosessen kjem i gang, med korleis Rv7 som ein av hovudvegane aust-vest skal utviklast. I St.meld. nr. 16(2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 står det m.a.: “Planlagt åpning av Hardangerbrua i 2013 vil bidra til økt trafikk over rv 7. Det pågår en fylkesdelplanprosess for Hardangervidda med sikte på å fastsette en langsiktig arealforvaltning hvor hensyn til bruk og vern balanseres, herunder sikring av villreinens leveområder. Det er uvisst om dette vil kunne få konsekvenser for vinterdriften på rv7. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger.”

Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommunar samarbeida om planarbeidet for regional plan for Hardangervidda. Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstamma, sikre lokalsamfunna mogelegheiter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv. Planen vart vedteke i dei tre fylkeskommunane hausten 2011.

I høve til Rv7 er det i planen lagt føringar for planutforming, det er skissert retningslinjer for vinterbrøyting og det er skissert forslag i handlingsplan.

Det blir peika på at etablerte vegar som er viktige for både lokalsamfunn og storsamfunn skal så langt mulig haldast vinteropne. Dette gjeld særleg aust – vest sambanda E134 og Rv7.

Konfliktar med villrein skal søkast redusert ved å legge til rette for miljøtunneler, betre vegprofil og reglar for bruk av “gamlevegen” utanom tunneler.

I planen blir det sagt at Rv 7 frå Haugastøl til Sysendalen er utfordrande i forhold til villreinens trekk. “Det synes likevel å være bred enighet om at Rv 7 må holdes vinteråpen, men at trekkmulighetene for reinen må forbedres.”

Planen rår til at arbeidet med planlegging av miljøtunneler og høgfjellsprofilar på strategiske stader på traseen skal vidareførast, samtidig som Hardangerviddatunnelen som eit nytt alternativ blir utgreidd. Begge løysingane vil sikre villreintrekk til alle årstider og betre tryggleik og regularitet. Det blir understreka at val av løysing og realisering bør skje snarast mogeleg.

Det blir sagt at ei viktig oppfølgingsoppgåve av det regionale planarbeidet er å vera pådrivar for vidareføring av arbeidet med utbetring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrare vintervei og betre kryssingsmogelegheiter for villreinen. Tunneler (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høgfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.

Rv7 er utan tvil ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest, og som kan seiast å ha 3 hovudfunksjonar:

- Som snarveg for aust-vest samband, næringsliv
- Som livsnerve, regional betydning (Hallingdal/Numedal – Hardanger)
- Som turistveg

Rv7 bind landsdelar saman og har ein sterk interregional funksjon, som har stor betydning for næringslivet både på Vestlandet og Austlandet. Mellom Oslo og Bergen er Rv 7 den kortaste aust - vest-traseen, med stamvegknutepunkt på Gol og Trengereid, og utan tvil ein av dei viktigaste vegane mellom Oslo og Bergen. Rv7 er og ei hovudferdselsåre for to av dei største reiselivsregionane i landet, Hallingdal og Hardanger.

Det er og på sin plass å minne om innkortinga (20 km.) Sokna – Ørgenvika, med planlagt opning 2014, som også vil vera eit prosjekt som vil gjera Rv7 endå meir attraktiv og vil føre til auka trafikk. I tillegg er det verdt å merke seg at Rv7 på strekninga Gol – Bu vart oppgradert til riksveg i samband med forvaltningsreforma, som trådte i kraft 1.1.2010

Vedlikehald

Regionrådet for Hallingdal krev at vedlikehaldet på dei fleste vegane gjennom Hallingdal må styrkast vesentleg.

Fordi: Vedlikehaldet har gjennom fleire år vorte sterkt nedprioritert som følge av for låge rammer. Dette har ført til ein vegstandard som både er ein risiko i forhold til trafikktryggleik og slitasje som fører til meirkostnader utover ordinært vedlikehald. Rv7 er i ein svært dårleg forfatning og krev heilt spesiell merksemd.

Rv7 og Rv52er ikkje er dimensjonert for den trafikkbelastninga som er, dette gjeld også oppbygging av vegen. Ut frå dei vurderingar som er gjort av Rv7/Rv52, med bakgrunn i Statens vegvesen sine eigne kriterier for klassifisering av vegnettet, er heile 61% klassifisert som N-strekningar.

N-strekningar: Strekningar som ikkje tilfredsstillar ein akseptabel minstestandard.

På mykje av desse vegane trengs meir enn asfaltering og ordinert vedlikehald, på mange plassar må det til oppbygging av ein ny veg.

SAK 07-12 UTTALE FYLKESVEGSTRATEGI 2014 - 2023

Uttale

1. Regionrådet for Hallingdal meiner høyringsutgåve til fylkesvegstrategi 2014-2023 er eit godt grunnlagsdokument som på ein god måte beskriv status for våre fylkesvegar, og trekker opp forslag til mål og strategiar.
2. Regionrådet ser det som svært viktig å utgreie behov for midlar til drift og vedlikehald til fylkesvegnettet nærare og før handlingsprogrammet skal vedtakast. Utgangspunktet for fylkesvegane i Buskerud må vera at forfallet ikkje skal auke på nokon vegar.
3. Regionrådet støttar målet om at vedlikehaldsforfallet skal takast igjen i løpet av 16 år.
4. Det må gjerast ei kartlegging/vurdering i forhold til aktuelle større oppgraderingsprosjekt på fylkesvegane.
5. For Hallingdal er det svært viktig at vinterregulariteten på Fv50 er så god som mogeleg. Dette gjeld også for dei ande fjellovergangane som ikkje er so værutsatte.
6. Regionrådet for Hallingdal vil understreke behovet for eit best mogeleg samspel mellom kommunane og fylkeskommunen/Statens vegvesen, i samband med kommunale plansaker. Dersom motsegn blir nytta må tiltak på nemnde veg prioriterast.

7. Regionrådet oppmodar om at det blir vurdert enklare løysingar for gang- og sykkelveggar enn det som er dagens standard/krav. Og at det blir gjort ei nærare prioritering av tiltak i samarbeid med kommunane.

SAK 08-12 UTTALE; «Høring - revidering Helhetlig og langsiktig plan for det fremtidige skoletilbudet i Buskerud fylkeskommune».

Uttale

Generelt

Hallingdal er ein klart definert og avgrensa region som bu- og arbeidsmarknadsregion. I forhold til vidaregåande opplæring er og Hallingdal ein klart definert region med ein tilpassa tilbodsstruktur. Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at det framtidige skoletilbudet inkl. den vidaregåande opplæringa blir sett inn i ein større samanheng, der det må takast omsyn til fleire problemstillingar som:

- Hallingdal som ein attraktiv region, med eit godt og allsidige utdanningstilbod
- Hallingdal sine framtidige behov for kompetanse
- Vurdering av nye utdanningstilbod i skjeringpunktet; fjellandbruk, reiseliv, friluftsliv.

Hallingdal som ein attraktiv region, med eit godt og allsidige utdanningstilbod

Hallingdal på lik linje med dei fleste distriktsregionar har utfordringar i forhold til å oppretthalde ei stabil busetting og sikre nødvendig arbeidskraft. I motsetning til fleire distriktsregionar har ikkje Hallingdal noko utdanningstilbod, utover den vidaregåande skulen. Dette gjer at dei fleste ungdommar frå Hallingdal, som ynskjer ei høgare utdanning, må flytte ut, og gjer ei attendeflytting ”tyngre”. Ein annan konsekvens er at Hallingdal ikkje har den type institusjon (samfunnsaktør) og arbeidsplassar som ein skule med høgare utdanning ville gje.

For Hallingdal som ein avgrensa region er det særskilt viktig å ha eit breitt tilbod innan vidaregåande utdanning. Både for at ungdommen skal ha gode valmogelegheiter og kunne bu heime eller i nærleiken av heimen. I tillegg er eit godt og variert tilbod innan vidaregåande skule eit viktig parameter for mange foreldre som vurderar flytting.

Regionrådet for Hallingdal vil på det sterkaste understreka behovet for at Hallingdal har eit fullverdig skoletilbod, som i dag.

Fylkeskommunen må akseptere nokon ledige plassar i Hallingdal som region. Det kan gjerast justeringar i omfang – men ikkje i breidde, som følgje av varierende søkning. Dette må skulane mestre – men heile utdanningsprogram må ikkje verte borte.

Hallingdal sine framtidige behov for kompetanse

Regionrådet for Hallingdal trur det er heilt nødvendig med eit tettare samarbeid mellom skule (fylkeskommunen), næringsliv og kommunane, for i endå større grad å tilpasse ein del av utdanningsprogrammet til regionen sine behov. Og ikkje minst marknadsføre mogeleghetene. Det må leggest større vekt på involvering og samarbeid med partane i heile utdanningsløpet. Regionrådet vil i denne samanheng gje honnør til fylkeskommunen for offensive tiltak med m.a. nytt utdanningsløp for rekruttering til reiselivet i Hallingdal.

Regionrådet trur det kan vera rett å få til eit endå sterkare samarbeid mellom skule, næringsliv og kommunane. Og at det med bakgrunn i felles strategiar blir sett i gang nødvendige tiltak.

Mogelege strukturendringar ved dei vidaregåande skulane

Regionrådet for Hallingdal oppfatar ikkje at det er nokon drøftingar om samanslåing av dei to attverande skulane i Hallingdal, noko som heller ikkje kan akseptrast.

Regionrådet syner her til tidlegare uttale.

Helse og sosialfag

Her må det til nye grep for å ta rekrutteringsproblematikken på alvor. Eit aktuelt tiltak kan vera å etablere TAF-Helse. Det betyr kombinert fagopplæring og studiekompetanse på 4 år. Dette krev samarbeid med kommunane – som i dag ser at få elevar vel å ta helsefagarbeidarutdanninga, men heller tek påbygging og får studiekompetanse. TAF-modellen gjev eleven begge delar.

Naturbruk

Regionrådet for Hallingdal er nøgd med at utdanningsprogram for naturbruk ved Ål vidaregåande skule avd. Lien blir oppretthalde, og med eit tydeleg fokus på fjellandbruket. Etter det Regionrådet er kjent med er det allereie gjennomført samling av tilbodet på Rosthaug – no bør målet vera å sikre gode læringsmiljø i naturbruk på dei 3 stadene som framleis skal gje dette tilbodet.

Regionrådet for Hallingdal set stor pris på fylkeskommen sitt initiativ i arbeidet med å etablere ei fjellfagskule.

Restaurant- og matfag

For Hallingdal er det viktig å ha utdanningsprogrammet restaurant- og matfag. Det må vera eit klart mål at søkinga tek seg opp. Regionrådet for Hallingdal kan om ynskjeleg vera ein aktiv part i eit vidare arbeid.

Lærlingeplassar

Regionrådet for Hallingdal ser det som svært viktig at det er tilgang på læreplassar i dei einskild fag.

Vaksenopplæring OPUS/Karriere

Denne saka har no vore under arbeid i lang tid og må få framdrift. Regionrådet ynskjer å medverke i utgreiingsfasen, og at saka får ei brei høyring før den blir vedteken.

SAK 09-12 EVENTUELT

Revidering av vedtekter

Vedtak

Regionrådet skal til neste Hallingting ha gjort ein gjennomgang av vedtektene til Regionrådet for Hallingdal, og koma med forslag til eventuelle revideringar.

Ål 27.4.2012

Rett utskrift

Knut Arne Gurigard

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar