



SAK 43/13 FORSLAG UTTALE; STATENS VEGVESEN SITT HANDLINGSPROGRAM FOR 2014 – 2017

Generelt

Statens vegvesen sitt forslag til handlingsprogram 2014- 2017 (2023) er i det alt vesentlege tufta på St.meld.nr. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan. Prioriteringane i handlingsprogrammet for perioden 2014-2017 er i store trekk gitt i Nasjonal transportplan. Men det er med ei viss forundring det blir registrert at det i forslag til handlingsprogram, ikkje blir teke omsyn til Stortinget si handsaming av NTP 2014 -2023, på enkelte punkt.

Uttale i forhold til konkrete punkt

1. Regionrådet for Hallingdal vil peike på at Rv7/Rv52 (rute 5b) er hovudårer som bind landsdelar saman. Desse hovedferdselsårene fyller viktig samfunnsmessige funksjonar, i tillegg til avgjerande betydning lokalt og regionalt. Derfor må det stillast særskilte krav til framkomst på desse vegane. Dette kom og klart til uttrykk i samband med Stortinget si handsaming NTP 2014 -2023. Hovudferdselsårener må prioriterast og det må i langt større grad gjennomførast ei gjennomgåande oppgradering, ikkje ei klattvis utbetring som i dag. Både i forhold til at rute 5b er den mest trafikkerte ruta aust – vest og i forhold til dramatiske standardsprang på ruta, er dette heilt nødvendig.
2. Regionrådet for Hallingdal reknar med at målsettingane om stopp av forfallet på riksvegnettet blir følgd opp med naudsynte midlar til drift og vedlikehald.

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 kriteria 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.

3. Regionrådet for Hallingdal er sterkt bekymra i forhold midlar som er sett av på rute 5b til tiltak for å ta att forfall, totalt 62 mill. kroner for perioden 2014-2017. Samla behov for fjerning av forfall og tilhøyrande oppgradering for rute 5b er rekna til i underkant av 1 mrd. kroner (Statens vegvesen rapport nr. 75, februar 2012). Med ei slik utbetringstakt vil det ta 66 år å fjerne forfallet med tilhøyrande oppgradering.
4. Regionrådet for Hallingdal ber om at det blir sett i gang arbeidd med tanke på prosjektfinansiering strekninga Ørgenvika – Gol (Vegpakke Hallingdal)

Fordi:

Det er svært positivt at Ramsrudhellingane er ferdig utbygd og Sokna –Ørgenvika blir opna juni 2014. 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 forventta trafikkauke. I planen blir det m.a. sagt at ut frå ein forventta mykje større trafikkvekst enn det som er lagt til grunn i transportetatanes planforslag, vil Rv7/Rv52 kunne oppleve ein negativ trafikktryggleiksutvikling og trafikkavvikling.



Utbedring 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.

5. Regionrådet syner til prioritering av konseptvalutgreiing (KVU) på Rv 7 Hardangervidda i NTP. Dette er positivt og ei naturleg oppfølging av Regional plan for Hardangervidda. Det blir forventa at KVU-prosessen kjem raskt i gang (tidleg 2014).

Fordi:

Regional plan for Hardangervidda for 2011-2025, vart vedteken av dei tre fylkeskommunane Telemark, Hordaland og Buskerud hausten 2011, og MD meddelte i brev datert 16. juli 2012 at dei tek planen til orientering.

I forhold til Rv7 står det m.a.:

«Rv 7 er etablert som en samfunnsmessig viktig vinteråpen veg over Hardangervidda.

*Arbeidet med planlegging av miljøtunneler og høyfjellsprofiler på strategiske steder på traséen skal videreføres, samtidig som Hardangerviddatunnelen som et nytt alternativ utredes. Begge løsninger vil sikre villreintrekk til alle årstider og forbedre sikkerhet og framkommelighet for trafikkantene. **Valg av løsning og realisering bør skje snarest mulig.»***

«En viktig oppfølgingsoppgave av det regionale planarbeidet er å være pådriver for videreføring av arbeidet med utbedring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrere vintervei og bedre kryssingsmuligheter for villreinen. Tunneler (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høyfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.»

Uttale Buskerud og Hordaland fylkeskommune NTP 2014 – 2023:

Buskerud

«Rv7 Hardangervidda. Arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) må startes opp snarest.»

Hordaland

Fylkestinget krev fortgang i planlegging og utbedring av:

Rv 7 Eidfjord-Haugastøl (KVU)

Ut frå det som er sagt tidlegare frå regjering/storting og at dei tre fylkeskommunane har kvittert ut med ein samstemt fylkesdelplan vil det bli svært rart dersom ikkje no blir sett i gang ein KVU-prosess, som er ferdigstilt til neste revidering av NTP for 2018-2027. Det må leggast vekt på det sentrale styresmakter har bedt om, den regionale planen som no er vedteken, og innhaldet i denne. Ikkje minst gjeld dette dei tydelege signala frå fylkeskommunane i høve til den betydningen Rv7 Hardangervidda har, og at val av løysing og realisering må skje snarast råd.

6. Med bakgrunn i Stortinget si handsaming av NTP skal utbygginga av E16 Bjørum – Hønefoss prioriterast i NTP-perioden. Strekninga Bjørum – Skaret må få byggestart tidelegast mogeleg i perioden 2014 – 2017. Firefelts veg på heile strekninga Sandvika – Hønefoss må stå ferdig i løpet av planperioden 2014 – 2023.
7. 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 planlagt i NTP 2010 - 2019.

23.11.2013

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar