



Vestland fylkeskommune

Regional transportplan (RTP) for Vestland 2022-2033 - innspel frå Sogn regionråd

Rådet viser til to uttalar undervegs i prosessen; 26. februar og 26. april 2021. Her kjem rådet sine innspel til sjølve planen slik den no er lagt ut.

Vi gjer merksam på at dette er ei samrøystes prioritering frå kommunane i Sogn. I tillegg kjem kvar av kommunane med sine meir detaljerte innspel direkte til fylkeskommunen.

Føreseieleg prosess og kontinuitet i planlegginga?

Dette er fyrste RTP etter at dei to fylka vart slegne saman. Det er difor overraskande at planen - for Sogn sin del - i så liten grad tek med seg føringar frå den førre regionale transportplanen, slik den vart vedteke av fylkestinget i Sogn og Fjordane i 2017.

Vi ser at både prosess, oppbygging og involvering er noko annleis. Løysinga med strategiar på sentrale planområde og utviklingstiltak i ein eigen handlingsplan er god. Likeins målsettinga om «meir veg for pengane», med porteføljestyring. På sikt vil det nok gje ein betre plan.

Men det haltar noko no i starten. Eit døme er at vi med ein handlingsplan utan eit konkret investeringsprogram denne gongen ikkje får ein heilskapleg plan.

Vi meiner samstundes at det hadde vore naturleg å starte planarbeidet for nye Vestland med utgangspunkt i dei to tidlegare fylka sine planverk. Dette vil nok kome meir tydeleg fram når vi kjem til sjølve investeringsprogrammet og dei konkrete tiltaka der. Eit døme er skredsikring av fv. 5600 Vik – Arnafjorden som var høgast på marginallista i førre plan, men som no – med endra modellar og kriterium – kan vere på veg til å falle heilt ut.

Det er òg skuffande at vi i planen - slik den no ligg føre - nesten ikkje finn att dei innspela vi har kome med undervegs i planarbeidet. Dette kjem vi nærare inn på i våre svar på høyringsspørsmåla.

Vi vil likevel her i innleiinga trekke fram nokre av desse poenga henta frå våre to tidlegare innspel:

«Rassikring

- *Modellen for skredfaktor som Statens vegvesen utarbeider må leggjast til grunn for fylkeskommunen sine prioriteringar. Fylkeskommunen bør ikkje ta inn andre kriteria eller vekta annleis enn det som ligg i skredfaktormodellen.*
- *Prioriteringslista over skredsikringstiltak frå dei to fylka må vidareførast inn i den nye regionale transportplanen.*
- *Fylkeskommunen bør setja av ein pott til mindre rassikringstiltak i påvente av større investeringar.*
- *Fylkeskommunen bør ta i bruk varsla skredutløysing på fleire rasutsette strekningar*

Fylkesveg

- Fylkeskommunen bør retta fokus på sikker framkome, mellom anna gjennom utbetring av bruer og flaskehalsar.
-
- I påvente av større opprustingsprosjekt bør ressursinnsatsen aukast for nokre utsette punkt. Mindre investeringar vil kunne gje store effektar for framkome og trafikktryggleik.
-

Mobilitet og kollektivtransport

- Kollektivtransport må bli reelle alternativ til bil også i distrikta slik at vi kan få fleire reisande over på kollektivtilbodet. Skreddarsydd tilbod gjennom bruk av ny teknologi vil gje gode løysingar for blant anna ungdommar.
- Sogn har stort tal turistar samanlikna med talet på fastbuande. Transport- og infrastrukturtiltak må leggje til rette for å styrking av heilårsreiseliv. Her vil vi spesielt peike på båten Sogn-Bergen som avgjerande for at reiselivsprodukta i regionen vår kan utviklast vidare.
-
- Efly- teknologien er ei spennande utvikling og Sogndal lufthamn Haukåsen er mogleg testpilot for elfly.»

Sogn har særeigne utfordringar

For Sogn sin del er dessutan dei store utfordringane slik dei er omtalt i våre to innspel:

«Sogn har særeigne utfordringar innan samferdsle. Vi har mange og lange tunnelar. Vegane er av dei mest rasutsette i landet. Dei mange fjellovergane ut og inn av regionen er krevjande, særleg på vinterstid. I tillegg gjer Sognefjorden oss ofte avhengig av båt og ferje. Dette gjer oss sårbare. Ved skred og dårleg vær. Ved ulukker, tunnelbrannar, havari og tekniske problem. Men òg ved større vedlikehaldsprosjekt. Og ofte har vi ikkje omkøyringsalternativ. Eller dei er få og tek urimeleg lang tid.»

Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?

Den største utfordringa i det nye fylket er sentrum – periferi. Samferdsle er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å jamne ut denne motsetnaden og sikre ei positiv utvikling i næringsliv og busetting også i distrikta.

Utfordringane er heilt ulike for område i fylket med vegar med under 50 ÅTD - som vi har mange av i Sogn - til dei mest trafikkerte strekningane i Bergen med 25 000 ÅTD. I planen har samferdsle i og rundt Bergen fått stor plass og rikeleg med gode mål og strategiar.

Utfordringane og problema i distrikta i mindre grad omhandla. Døme er:

- Ras og skred er nesten ikkje omtalt, og då mest som eit statleg ansvar. Og det på trass av at fylkeskommunen mottok midlar til rassikring av fylkesvegar gjennom inntektssystemet.
- Vintervedlikehald av fylkeskommunal fjellovergane og omkøyringsalternativ ved stengt veg, tunnelvedlikehald mm. får heller ikkje særleg merksemd.
- Ferje/hurtigbåt har sentrale samanbindingsfunksjonar mellom kommunane i Sogn og inn/ut av området og eit viktig kollektivtilbod. Det har heller ikkje fått særleg plass i planen. Fleire av flyplassane er dessutan godt egna som testpilot for elfly.

Rådet står elles det arbeidet fylkeskommunen og Nasjonal rassikringsgruppe gjer for å auke løyvinga til fylkeskommunen innan rassikring.

Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket? Er det god samanheng mellom mål og strategiar?

Når utfordringane for Sogn ikkje kjem godt fram eller i liten grad er tekne omsyn til får det sjølvstøtt og følgjer for målsettingane og strategiane.

Kvifor kjem ikkje investeringsprogrammet no?

I tillegg hadde rådet venta at det vart laga eit investeringsprogram no. Det er ikkje tilfredsstillande at det ikkje kjem på plass før tidlegast våren neste år. Utfordringar, mål og strategiar er viktig, men det er fyrst når investeringsprogrammet ligg føre at det er mogeleg å sjå dei konkrete følgjande og verknadane av både prosessen og kriteriebruken.

Det er dessutan vanskeleg å forstå kvifor det alt no er lagt så mykje arbeid i prioriteringskriteria og kostnadsoverslag utan å slutføre dette arbeidet i eit investeringsprogram med konkret porteføljeevnsyn.

Rådet har i sine to innspel gjort greie for dei konkrete tiltaka og prioriteringane for Sogn i eit framtidig investeringsprogram. Desse står ved lag.

Kvifor prioritere på rv. 13 før Nye Veier AS har starta sitt arbeid?

Samstundes inneheld planen klår porteføljeprioritering av Nye Veier AS sitt arbeid med riksveg 13. Rådet vil her minne om vårt innspel av 26. april i år:

«Sogn regionråd er i dialog med Hardangerrådet for å drøfta ein samordna, felles utbyggingsstrategi. Vi føreset at fylkeskommunen støt opp under eit slikt samarbeid.»

At det heilt på tampen av planarbeidet no er kome inn ynskje om prioritering av to strekningar i Hardanger på rv. 13, utan nokon form for prosess og dialog, er sjølvstøtt uakseptabelt. Dette vert understreka av at Nye Veier AS knapt hadde fått oppdraget med rv. 13 og ennå ikkje starta sitt planarbeid for strekninga då den konkrete prioriteringa kom inn i planutkastet til Vestland! Dette er heilt uforståeleg.

«Meir veg for pengane»

Sogn regionråd støttar arbeidet med forenkla løysingar og ein kritisk gjennomgang av kva som er god nok vegstandard for fylkesvegane, jf. «meir veg for pengane».

Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?

Sogn regionråd sin hovudprioritering er utbetring av fylkesveg 55 Vadheim-grense Innlandet. Den er sentral for næringsliv og busetting i Sogn. Vegen er dessutan ikkje dimensjonert for å ta ekstra trafikk når riksvegane er stengde og det er behov for omkøyringsalternativ. Stengde vegar har store konsekvensar for bygdesamfunn som ofte er utan reelle omkøyrings-moglegheiter.

Rådet er difor tilfreds med at fylkesveg 55 er med blant dei strekningsvise utbetringane. Samstundes vil rådet minne om at det vert naudsynt å sjå utbetringane på fv. 55 i samanheng med planane til Nye Veier AS, særleg på strekninga Hella - Sogndal.

Kvifor er kriteria endra?

Fleire av kriteria er justert frå tidlegare plan. Gjennomgåande er det slik at endringane favoriserer sentrum og at distrikta kjem dårlegare ut. Nedafor er nokre av dei kommenterte.

Skredsikring

Delvis utbetra og vinterstengte vegar er ikkje lengre med i prioriteringsoversynet. Det får følgjer m.a. for både Sognefjellet, Gaularfjellet og fv. 5442 Stordalen - Matre.

Når ikkje SVV sin skredsikringsmodell lengre vert fullt ut styrande for prioriteringane kan trafikkmengd og skredfare få høgare vekt. I tillegg er det seint i prosessen kome inn eit nytt skjønselement for mjuke trafikantar i modellarbeidet og prioriteringa. Fleir av desse endringane vil no kunne gje skifte frå distrikt til sentrum når investeringsprogrammet vert klart.

Samstundes har Stortinget i samband med NTP'en vedteke at det skal lagast ein nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riks- og fylkesvegar med høg eller middels skredfaktor. Rådet vil åtvare mot å gå inn på eit avvik frå SVV sin modell, med favorisering av høg ÅTD og mjuke trafikantar. I nasjonal samanheng vil Vestland sannsynlegvis tape på ei slik kriterieendring, om den vert ført vidare inn i det nasjonale planarbeidet. Rådet vil minne om at Vestland i dag har ein stor del av den nasjonale skredsikringspotten og sær mange skredpunkt med høg eller middels skredfaktor.

Rådet vil dessutan åtvare mot å utsetje eller trappe ned skredsikringsarbeidet på grunn av at det no kjem ei nasjonal plan, som òg vil omfatte fylkesvegar. Det gjer det m.a. naudsynt å avklare om den regionale planen vert styrande eller ikkje.

Tunneloppgradering

Rådet stør framlegget i planen om å kombinere A + B ved tunneloppgradering, dvs. gjennomføre både tiltak som er naudsynt pga. tunnelføresegna (A) og tiltak som er fornuftige når arbeidet fyrst er i gang (B).

Kriteriekravet om minst 300 ÅTD får store følgjer for Sogn. T.d. fell tunnelane på fv. 50 Aurland – Hol ut. Rådet vil difor be om at fylkesvegen vert tekne med blant dei strekningsvise utbetringane.

Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

Ei naturleg følgje av satsinga på fylkesveg 55 er ei konseptutgreiing (KVU) for Sognefjellstunnelane. Det er til no sett på som eit statleg ansvar. I samband med NTP 2014 – 2023 var departementet innstilt på å lage ei KVU. Dette vart aldri gjennomført. No ligg alle mogelege innslagspunkt på fylkesvegar og det gjer det naturleg å ta det inn i planen som eit fylkeskommunalt ansvar.

Omkøyringsvegar ved vegvedlikehald og liknande er òg ei stor utfordring for næringslivet, både internt i regionen og mellom aust og vest jf. t.d. nattetstenging av Lærdalstunnelen. Det blir viktig å ha ei god oversikt over omkøyringsalternativ og dessutan fjerne flaskehalsar før vedlikehaldet startar.

Med helsing

Hilmar Høl
leiar i Sogn regionråd

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift