

Bergen og Stavanger må knyttes tettere sammen

(Fellesuttale til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033 fra næringsrådene i Bergen, Stord, Haugesund og Stavanger.)

Mer enn noen gang er det viktig å bygge Vestlandet sammen! Mer enn noen gang er det viktig å stå sammen om å redde arbeidsplasser, skape verdier og bygge fremtiden.

I en særst krevende situasjon for næringslivet vårt etter 12. mars, skal Vestlandet gi innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033. Og det blir tydeligere enn noen gang hva det er NTP skal svare på av utføringar.

- Næringslivet trenger økt konkurransekraft
- Næringslivet trenger nye bo- og arbeidsmarkeder og regionforstørring.
- Næringslivet trenger omstilling til nye markeder
- Næringslivet trenger oppdrag for å holde industrien og bygg- og anleggsbransjen i gang i krevende koronatider.
- Næringslivet trenger å bidra til å bygge fremtiden for landet vårt

Vestlandet har de mest lønnsomme og samfunnsnyttige prosjektene i Nasjonal Transportplan. Hordfast og Rogfast vil sammen gjøre Vestlandet til en sterk, attraktiv region som vil øke verdiskapingen i AS Norge. Fergeavløsningsprosjektet Hordfast vil vi skape mobilitet for en million mennesker på et attraktiv Vestland.

Vi finner det helt uakseptabelt av fylkesrådmannen i Vestland nå har innstilt på at det kun skal investeres i vei mellom fjordene på Vestlandet. Det er ikke slik man oppfyller Regjeringens og Stortingets vedtak om å bygge fergefri kyststamvei. Våre lokale fylkespolitikere kan ikke velge bort et prosjekt som staten ønsker.

I Statens vegvesen sitt innspilldokument ble det spesielt fremhevet fra vegdirektøren at industrien på Vestlandet har opparbeidet seg kompetanse som medfører at vi vårt næringsliv er spesielt godt egnet til oppdrag med broprosjektene som Hordfast trenger, og at dette kan gi dem innpass i slike prosjekter over hele verden. Hvordan kan fylkesrådmannen velge å nedprioritere den sterkeste industrien i eget fylke, midt i koronakrisen?

Det er verdt å minne om at Hordfast er det mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektet i neste NTP. For hver krone staten setter inn får samfunnet 70 øre igjen i avkastning.

NTP vil være et av de viktigste motkonjunkturtiltakene i dagens krevende situasjon, og kan bidra til å gjøre en forskjell i en særst krevende situasjon. Og for Norges del er det helt avgjørende at man starter med den mest samfunnsnyttige prosjektene i 1. periode av NTP.

Anne Grete Sandtorv
Stord Næringsråd

Marit Warncke
Bergen Næringsråd

Harald Minge
Næringsforeningen i Stavangerregionen

Bernt Jæger
Næringsforeningen Haugalandet

HARDANGERVIDDA

T U N N E L E N E

Simadalsvegen 1

5783 Eidfjord

post@hardangerviddatunnelen.no

tif. 90944980



REIN VIDDE.

**Til Vestland Fylkeskommune
Fylkesordfører Jon Askeland
Bergen**

Vedrørende Fylkesrådmannen sitt framlegg til NTP 2022-2033.

Viser til framlegg frå Fylkesrådmannen i Vestland Fylke.

Det kan vel ikkje vera riktig at Vestland Fylkeskommune framleis viser til Øst-Vest-utgreiinga av 2015 som hovuddokument for trasevalg E 134 og rv 52, med krav om Hordalandsdiagonal. (jf pkt g. og m.) Funksjonsfordelingsvedtaket rv 52/rv7 av 2017 (jf Meld. St 33 2016-2017 NTP 2018-2029) er gjeldande vedtak.

Øst-vest-utgreiinga ei tilråding frå Statens vegvesen, som Stortinget altså ikkje går inn for. Denne utgreiinga føreset nedprioritering av Hardangervidda med 65 % bortfall av trafikken over vidda, noko som Vestland Fylkesting vel ikkje vil ha som offisiell politikk?

Trafikantprioriteringa viser i følgje ÅTD frå 2019 at Fjellovergangane i Sør-Noreg har slik trafikkfordeling: E 134 Haukelifjell har 30,7 % , Rv 52 Hemsedalsfjellet har 25,8 % , Rv 7 Hardangervidda har 24,2 % , E 16 Filefjell har 13,3 % og Fv 50 Hol-Aurland har 6 %".

Hardangerviddatunnlene As ber med bakgrunn i dette, omskriving av punkta g. og m. slik:

g. Fylkestinget vil prioritere rv. 52/7 og E134 som hovudsamband mellom austlandet og vestlandet. Dette er i tråd med regjeringa si avgjerd i 2017 om å prioritere og funksjonsfordele rv. 52 som hovudsamband for tungtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme, saman med E 134 og E 16. E 134 Vågslid-Røldal må inn i Nasjonal transportplan 2022-2033, og det bør startast reguleringsplanlegging for strekninga E134 Bakka- Solheim. For rv 52/7 er det behov for ein utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og det må avsetjast midlar i 2022-2027 til planlegging av tunnelar på for å betre vinterregulariteten og sikra leveområda til villreinen.

m. Fylkestinget tilrår å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet («Hordalandsdiagonalen»), og ber om at dette arbeidet vert starta opp.

Eidfjord/Hol 28.04.2020



Leiv Vambheim - dagleg leiar

For

Petter Rukke
Styreleiar/Ordfører i Hol kommune

Anders Vatle
Nestleiar/Ordfører i Eidfjord kommune



Kinn kommune

Ordfører

Vestland fylkeskommune
Fylkestingsmedlemmene Vestland fylkeskommune

Vår ref.:

20/4492 - 1 / OLTE1

Dykkar ref.:

Dato:

26.04.2020

Innspel til NTP 2022-2033, Markegata, rv. 5 i Florø

Vi viser til vårt innspel til Vestland fylkeskommune om NTP for perioden 2022-2033. Det blir dessutan vist til sak PS 29/2020 som skal behandlast i fylkeskommunale organ 28.4., 30.4. og 12.5. Etter det vi kan sjå, er Markegata, rv. 15 i Florø ikkje teken med på prioriteringslista.

Vi viser og til at Statens vegvesen har prioritert dette prosjektet i si innstilling.

Rv. 5 på strekninga Naustdalstunnelen – Florø blei oppgradert i perioden 1999-2005. Arbeidet blei avslutta like før ein kom til Florø sentrum. Dermed blei strekninga Evja - Fugleskjærskai, med ei lengde på 1200 m, ikkje oppgradert . Den sistnemnde strekninga er i dårleg forfatning. Fleire løysingar stettar ikkje noverande krav, m.a. siktsoner, stigningsforhold, kryssløysingar, breidde og fortau. Gata er sterkt trafikkert, og er ei av dei to gatene med mest trafikk i tidlegare Sogn og Fjordane.

Det er dårlege vilkår for mjuke trafikantar langs rv. 5 i Florø sentrum. Ei oppgradering av traseen er heilt nødvendig for å gjere trafikktryggleiken akseptabel. Over ein lengre periode, frå 1990 til dags dato, har det vore mange trafikkulykker med personskadar gjennom byen. I alt er det registrert 43 slike skadar. Dette er svært høge ulykkestal. Lite har skjedd av endringar i gatebildet med sideareal i den perioden registreringa omfattar.

I forprosjektet som Statens vegvesen har gjennomført, er det grundig dokumentert at det finst både feil og manglar ved det eksisterande gatesystemet. Det gjeld faktisk for alle trafikantgrupper. Det er også dokumentert at eksisterande kryss og svingen forbi Samfunnshuset er ei svært dårleg løysing for køyrande, med mange avvik. Her finst også eit viktig og dårleg knutepunkt for mjuke trafikantar, med nærliggande barneskule, samfunnshus, park og hovudknutepunkt for mjuke trafikantar som skal til eller frå austsida av byen.

I den vestlege enden av Markegata ligg Fugleskjærskai. Der er m.a. ein stor godsterminal med omfattande containertrafikk med bil. Det resulterer i stor trafikk med vogntog på rv. 5 gjennom Florø sentrum. Med noverande standard på vegen skaper det trafikkfarlege situasjonar heile tida fordi gata er smal og mjuke trafikantar er dårleg skjerma.

Adresse

Postboks 294, 6701 MÅLØY

Telefon

57 75 60
00

Org. nr

820 956
532

E-post

post@kinn.kommune.no

Internett

www.kinn.kommune.no

I 2015 uttalte Statens vegvesen følgende :» Rv. 5 gjennom Florø sentrum er ei gate som ber preg av manglande tilrettelegging i høve området gata skal gå gjennom. Det er behov for ei oppstramming av gata med betre tilpassing til sideareal og sidegater og å gi dei mjuke trafikantane areal som er tydeleg avgrensa frå biltrafikken.»

Statens vegvesen har gjennomført eit forprosjekt om utbygginga (jf. <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv5markegata>). Der blir det klargjort kva for krav som må stillast til utforminga, og korleis gata kan utbetrast til fullgod standard. Målet med forprosjektet var å få grunnlag til å melde utbetring av rv. 5 gjennom Florø sentrum inn som eit prosjekt i Nasjonal transportplan. Forprosjektet har forslag til løysingar for at Markegata skal framstå på ein slik måte at alle trafikantar kan lese trafikksystemet betre. Dermed blir det tryggare for alle som skal ferdast i byområdet.

Kommunen har vedteke kommunedelplan for det aktuelle området etter dialog med Statens vegvesen. Dermed ligg det til rette for å starte prosessen med detaljregulering. Dåverande Flora kommune sende 14.2.2019 skriv til Statens vegvesen om saka og bad om medverknad til at saka blir fremma til behandling av ny NTP. I svar til kommunen datert 5.3.2019 uttaler Statens vegvesen, region vest m.a. følgende: «Statens vegvesen er samd i at det er behov for omlegging av riksvegen og oppgradering av Markegata. Dei prinsippa som er omtalte i saka frå kommunen, sluttar vi oss til.»

På grunnlag av framstillinga ovanfor og materialet som følger vedlagt, meiner vi det er sterkt fagleg og samfunnsmessig grunnlag for å løfte fram vegprosjektet og sette det under anlegg snarast.

Til orientering følger vedlagt skriv frå Flora kommune datert 14.2.2019 til Statens vegvesen, region vest og svar frå etaten av 5.3.2019.

Kinn kommune vil sterkt tilrå at rv. 5, Markegata i Florø sentrum blir innarbeidd i NTP for perioden 2022-2033.

Vi ber om at Vestland fylkeskommune tek med det nemnde prosjektet i si prioriteringsliste som i mai måned skal sendast til nasjonale styresmakter.

Med helsing
Ola Teigen
ordfører

Vedlegg

- Skriv frå Flora kommune datert 14.2.2019
- Skriv frå Statens vegvesen, region vest datert 5.3.2019

Helsing

Ola Teigen
ordfører

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Vedlegg

Markegata, rv. 5, skriv frå Flora k., 14.2.2019

Vedlegg

Markegata, rv.5, svar frå SVV 5.3.2019

Mottakar

Anne Gine Hestetun

Arve Helle

Hanne Eva Husebø

Nybøvegen 5

6907

FLORØ

Kristensen

Jannicke Clarke

Jon Askelland

Karianne Torvanger

Gaddevegen 14

6900

FLORØ

Knut Inge Andersen

Marthe Hammer

Natalia Golis

Silja Ekeland Bjørkly

Terje Søviknes

Trude Brosvik



Jnr. 1044.20

Til
Vestland fylkeskommune
Fylkestingsrepresentantar
Politiske parti i Vestland fylke

Uttale frå Samarbeidsrådet for Sunnhordland

Samarbeidsrådet for Sunnhordland er særskuffa over at fylkesrådmannen i sitt framlegg til uttale til NTP, ikkje prioriterer ferjefri veg E39 mellom Stord og Os, og dermed ikkje ser ut til å vera oppteken av å skapa gode kommunikasjonar internt i det nye fylket og leggja til rette for vekst og verdiskaping i vår del av fylket.

Dette prosjektet vert av Samferdselsdirektoratet rekna som det klart mest samfunnsøkonomisk lønsame prosjektet i Vestland fylke og heilt i toppen nasjonalt. Argumentasjonen om høge kostnader som fylkesrådmannen legg til grunn for å utelata prosjekt er korkje truverdig eller rasjonell.

I innspel til NTP har fagetatane vurdert prosjektet som svært aktuelt for lokalt næringsliv å ta del i bygginga av. I ei tid der Covid-19 gjev negative utslag for næringslivet i fylket, og oljeprisen gjev stor utryggleik for leverandør- og verftsindustrien i Vestland, må fylkeskommunen satse på vegprosjekt som gjev sysselsetting i fylket. Hordfast er eit prosjekt som bind saman viktige bu- og arbeidsmarknadsregionar i Vestland. Det er også ein veg som vil auke konkurransekrafta for eksportindustrien i Vestland, og på Vestlandet. E39 Hordfast må difor støttast og prioriterast av fylkeskommunen.

Samarbeidsrådet er nøgd med at fylkesrådmannen peikar på betydninga av å realisere E134 Bakka-Solheim og E134 Vågslid-Seljestad.

Det må satsast på vegprosjekt som er med og bind det nye Vestland fylket saman, og som også knyt heile landsdelen saman. Samarbeidsrådet i Sunnhordland ser at det i framlegg til uttale er peika på svært mange gode prosjekt frå Bergen og nordover i fylket. Me vonar og trur at fleirtalet av politikarane som skal vedta endeleg uttale til NTP, ser og er opptekne av utvikling i heile nye Vestland fylke.

Sunnhordland, 27. april 2020

Morten Storebø
styreleiar

Gro Jensen Gjerde
dagleg leiar