

Hardangerviddatunnelene AS
Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen
Tlf: 41 66 95 58

Hordaland Fylkeskommune
Samferdselsavdelingen
V/ Marte Hagen Eriksrud
Postboks 7900
5020 Bergen

post@hardangerviddatunnelene.no
www.hardangerviddatunnelene.no

Kopi: samf@hfk.no

19.11.2015

Høring: Planprogram for regional transportplan (RTP) for 2018 - 2029

Hardangerviddatunnelene AS ble etablert i 2012 av kommunene Hol og Eidfjord og har i dag også Ulvik, Ullensvang, Ål og Nore og Uvdal som eierkommuner. Selskapet har som hovedformål å etablere sikker helårsvei over Hardangervidda gjennom bygging av tunneler. Selskapet skal arbeide for å få størst mulig deltakelse blant kommuner og fylkeskommuner.

Selskapets uttale til planprogram for regional transportplan (RTP) 2018-2029 avgis etter behandling og vedtak i styremøte 13. november 2015 (sak 37/15), og følger i sin helhet:

Innledende kommentarer til planprogrammet:

Hardangerviddatunnelene AS (heretter forkortet til «HVT AS») vil understreke at det er grunnleggende positivt at Hordaland fylkeskommune (heretter forkortet til «HFK») inviterer til en bred og inkluderende prosess som tar for seg de mange fasettene som finnes ved vårt regionale transportsystem, særlig når også ansvaret for de ulike sammenkoblede elementer er spredt på flere forvaltningsnivåer.

HVT AS mener at RTP 2018-2029 i større grad enn gjeldende RTP må være en overbygning som sikrer at HFK er i førersetet når avgjørelser foretas på statlig nivå som har direkte innvirkning på transportmønster inn og ut av vår region. Dette savnes vektlagt i tilstrekkelig grad i planprogrammet, til tross for en uttalt målsetting i **2 Formål og verknader**, under 2.1 «*Det vert lagt opp til at planen skal omhandle heile transportsystemet i fylket, inkludert transportformer der ansvar og verkemidlar ligg til andre forvaltningsnivå enn det fylkeskommunal.*»

HVT AS mener det medfører mindre og ikke mer innflytelse om HFK velger bort muligheten til å innta også statlige ansvarsområder, herunder eksempelvis riksveger, som egne plantema i programmet. Dette vil etter HVT AS sitt syn kunne medføre at HFK ikke kan være den ønskede premissgiver for utviklingen av fylkets regionale transportsystem, men forblir en underleverandør til egen befolkning hvor øvrige myndigheter dikterer premissene for vår regionale utvikling.

HVT AS vil i det videre gjøre sine anmerkninger tilknyttet aktuelle kapitler i planprogrammet, og markerer derfor dette særskilt av hensyn til videre saksbehandling.

2 Formål og verknader

HVT AS etterlyser at det faktisk stilles krav til andre offentlige myndigheter, herunder staten, i for eksempel hvordan riksvegnettets utvikling vil påvirke transportmønstre – og behov inn og ut av Hordaland fylke.

«*Transporttilbudet skal bidra til ei positiv verdiskapning og sikre robuste bustads- og arbeidsmarknadsregionar.*» er omtalt i planprogrammet **2.1 Kvifor regional transportplan?** og hentet frå «**Hordaland skaper verdier**», men HFK ser likevel ut til å være for låst i hvordan ting har vært og hvordan ansvar er fordelt til at man aktivt tar og er villig til å ta grepene som trengs for å bryte negative mønstre for regionen.

HFK har fått en utvidet rolle som transportpolitisk aktør ref forvaltningsreformen, men ser ikke ut til å ta konsekvensen av dette. Hvor er kravene og føringene som HFK ønsker å legge for øvrige aktørers arbeids som direkte berører Hordaland? Øst-vestutredningen er et slikt arbeid, men er ikke nevnt med et ord selv om konsekvensene av en nasjonal prioritering av stamveier vil kunne bety mye for tilførsel til fylkesveier og gi store regionale virkninger for de nevnte målsetninger ved utviklingen av bosteds- og arbeidsmarkedsregioner.

HVT AS har forståelse for at også RTP må ha sine avgrensninger, men finner det vanskelig å forstå at denne skal gjøres gjeldende her da det i planprogrammet under **2.2.2. Verknader av planen** slås fast; «...men vil vera uttrykk for politiske prioriteringer gjort av fylkeskommunen.»

Da handlingsprogrammet skal utarbeides årlig burde det også vært lagt til grunn at det brede flertall som har støttet uttaler om landets fremtidige øst-vestforbindelser var vektlagt her og i den overordnede strategiske planen. Dette ville være naturlig all den tid det slås fast at «*Planen skal leggjast til grunn for statlege prosessar, til dømes nasjonal transportplan og kommunal arealplanlegging.*».

3 Rammer for planarbeidet

Det er forståelig at HFK ønsker at NTP og RTP skal gå som parallelle prosesser, da disse sammenfaller i tid ville det være uklokt om RTP 2018-2029 skulle være innspille til NTP for samme tidsperiode. Dog gjør dette igjen at man kan stille spørsmål ved om HFK tar sin rolle som regional transportaktør på alvor når man under **3.2.1 NTP 2018-2029** velger å ikke ta med statlige ansvarsområder som eget plantema i planprogrammet. Riksvegnettet er underlagt en omfattende prioriteringsdiskusjon som griper rett inn i fylket på flere punkt, men omtales ikke i planprogrammet, og henvises til ordinær høringsrunde på NTP 2018-2029.

HVT AS finner det derfor underlig at man ikke har fremhevet HFKs medlemskap i IS RV 7 og den forpliktelsen som følger av dette inn i arbeidet med øst-vestutredningen, da det under **3.2.3. Jernbane** er tydelig fremhevet Forum Nye Bergensbanen sin viktige verdi som pådriver for redusert kjøretid ved Bergensbanen. Dette er i tråd med de politiske prioriteringer som er gjort av Hordaland Fylkesting og som også HVT AS stiller seg bak, men da burde dette også vært gjort på tilsvarende måte med de flertallsvedtak som tydelig har pekt på behovet for å prioritere vintersikker helårsvei over Rv.7 og E134 Haukeli.

Under pkt **3.2.5. Sjøtransport** henvises det til den nasjonale godsanalysen, og nå som denne foreligger bør det være et tilleggsargument for å slå fast at vintersikker helårsforbindelser mellom øst og vest i landet er avgjørende for hvordan fremtidig godstransport skal kunne foregå på en effektiv og klimavennlig måte. Godsanalysen slår fast at de politiske målsettinger om at mer gods skal vris fra vei til bane og sjø, men peker samtidig på at det ikke er realistisk å få til en omfattende vridning i tråd med politikernes målsetninger og at også i fremtiden vil godstransporten hovedsakelig skje langs veiene. Dette underbygger bare HVT AS sitt syn om at riksvegforbindelsene må løftes frem som eget plantema i planprogrammet.

Under **3.3 Regionale føresetnader for planarbeidet**, oppstillingen av «Andre regionale og kommunale utgreiinger», er det understreket at listen ikke er fullstendig, men HVT AS finner det nødvendig å fremheve at Øst-vestutredningen og KVU Rv.7 Hardangervidda er arbeider som absolutt burde ha vært inkludert i denne oppstillingen da det fort kan leses som et uttrykk for mangel på fokus rundt riksveggenes fremtidige status og innvirkning på regionale forhold. HVT AS er imidlertid svært positiv til at Regional plan for Hardangervidda 2011-2025 er inntatt da dette i sin tid var del av grunnlaget for Stortingets bestilling av nevnte KVU rv.7 Hardangervidda.

4 Planstruktur

HVT AS vil peke på **vedlagt** rapport fra NyAnalyse AS «Samfunnsregnskap og ringvirkninger for reiselivet av ny Rv.7» som et mulig verktøysett for hvordan man kan undersøke og presentere en

Hardangerviddatunnelene AS
Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen
Tlf: 41 66 95 58

post@hardangerviddatunnelene.no
www.hardangerviddatunnelene.no

fremtidig sammenheng mellom transportsystemet/sysselsetting/næringsutvikling i fylket. Modellene som blant annet Statens vegvesen benytter for å beregne trafikkutviklingen over tid er ikke tilstrekkelig for å tallfeste øvrige regionale virkninger inn mot for eksempel reiseliv som følge av et eller flere transportavbøtende tiltak. Mange av forutsetningene i modellene som benyttes bygger samtidig på historiske data som i noen tilfeller vanskelig vil kunne fange opp i seg nye og endrede bosettingsmønstre eller transportbehov som følge av samfunnsutviklingen, eksempelvis globalisering av arbeidsmarkedene som følge av ny teknologi og økt utbredelse av den såkalte delingsøkonomien. De globale endringene vil gi sine lokale og regionale utslag, eksempelvis gjennom fremvekst av nye eller andre regionale bindinger knyttet til bo- og arbeidsmarkedsregioner enn dem vi i dag forholder oss til. Dette bør HFK særlig vektlegge i hele sitt arbeid med å fremskaffe et godt nok kunnskapsgrunnlag for å knesette klare mål og tiltak som kan motvirke negative utviklingstrekk og forsterke positive utviklingstrekk.

6 Organisering, prosess og medverknad

HVT AS vil berømme HFK for den grundige prosessen som arbeidet med RTP 2018-2029 underlegges, og vil svært gjerne være en positiv samarbeidspartner inn i det videre arbeidet slik det er skissert i kapittel 6. HVT AS stiller svært gjerne opp i referansegrupper tilknyttet hele og/eller deler av arbeidet med RTP-fremlegget.

For styret i Hardangerviddatunnelene AS



Tony Arild Kjøl
Styreleder



Harald Victor Hove
Daglig leder