



Riksveg 13 - smertegrensa er nådd !

Jostein Eitrheim, dagleg leiar i Interesseselskapet Fjordvegen Rute 13.

Også denne sommaren har trafikkvolumet på Rv 13 i Hardanger medført ei rekkje uhaldbare situasjonar med kork, kaos og store forseinkingar for trafikkantane. Rv 13 er ikkje berre ein turistveg, men også hovudveg, pendlarveg og skuleveg for svært mange fastbuande i regionen. Det medfører store konsekvensar for tryggleiken når det ikkje finst reelle omkøyingsveggar. Vi veit at naudetatane kanskje ikkje kjem fram på fleire timar pga kork og kaos t.d. på strekninga Kinsarvik - Bu.

Problema og utfordringane på Rv13 har Interesseselskapet Fjordvegen Rute 13 jamnleg informert om til Hordalandsbenken på Stortinget. Styret i selskapet har møtt stortingspolitikarar frå både Hordaland og Rogaland for å informera om stoda for Rv13 og korleis trafikkauken i sommarmånadane tidvis fører til full stans og kaostilstandar. Rv13 er mogeleg den riksvegen i Norge med flest hyppige og overraskande standardbrot (veksling mellom gul midtstripe og smal veg utan midtstripe).

Månadsdøgnstrafikken ved Bjotheit i Ullensvang var i juli 2019 på 3.097 køyretøy. Til samanlikning var månadsdøgntrafikken på Rv7 over Hardangervidda på 3.307 køyretøy i juli. Ved Bjotheit passerte i juli over 400 køyretøy i timen på ein veg med total køyrebanebreidd på 4 meter. Dette er eitt køyrtøy kvart niende sekund. Med møtesituasjonar som medfører rygging kvar gong to store køyretøy (vogntog, semitrailer, lastebil, buss og bubil) møtest, er kork og kaos ikkje til å unngå. Då vert det daglege situasjonar der trafikken står heilt stille i lange periodar. Dette kan vi ikkje godta !

Trafikken langs Rv13 er særleg stor i Hardanger, men den er også aukande i dei andre regionane som vegen går gjennom. I desember 2019 opnar Ryfast og utløyser ein ny kortaste veg mellom Stavanger og Oslo. Rv13 gjennom Ryfylke har og mange smale og rasfarlege med ein standard som ikkje vil tola den trafikkauken ein kan venta seg. Særskilt i i Rødsliane i Suldal er det både smalt og rasfarleg. Langs Rv13 i Brattlandsdalen skal det ikkje mykje trafikkauke til før Brattlandsdalen vil oppleva liknande kork og kaos som vi har sett mellom Kinsarvik og Bjotheit.

Også ved Låtefoss har trafikken forlengst nådd eit volum som gjev farlege og uhaldbare situasjonar mange gonger dagleg. I juli 2019 passerte det 4.998 køyretøy pr. døgn og i dei travlaste timane på dagen var det berre 7 sekund mellom kvart køyretøy som passerte. Dette skjer samstundes som alle besøkande ved fossen skal kryssa vegen. Utruleg at det går bra!!

I sommar har vi lese mange ytringar om kor store problem denne trafikken medfører og "alle" er samde om at no er det nok! Alle som brukar Rv13 jamnleg kjenner på frustrasjonen over at ingenting skjer med utbetring av dei smale partia på denne vegen. Dei prioriterte prosjekt Rv13 må koma på topp i første periode i ny NTP 2022-2033. I dei komande høyringsrundane vil det vera avgjerande at kommunane og fylka samordnar sine prioriteringar og uttaler til Rv13 i ny NTP.

Når det etterkvart stundar mot vinter vil vi på nytt kjenna på problema med å halda vegen over Vikafjellet open. Denne vegen har uakseptabelt mange timar med stengt veg i vinterhalvåret og arbeidet med å byggja Vikafjellstunnelen må gjevast ny prioritet. I det nye Vestland fylke vil denne vegen verta endå viktigare enn før som ein indre sambindingsveg.

Rassikring er kanskje det viktigaste stikkord for utbetringar på Rv13. Det er svært mange rasutsette parti langs Rv13 og det er eit stort behov for rassikringstiltak. Nasjonal rassikringsgruppe har lagt fram berekningar som viser at det er behov for 51 mrd over ein 12-års periode for å rassikra alle offentlege vegar i Norge. Dette utgjør berre omlag 5% av den gjeldande NTP-ramma og bør koma inn som første prioritet i ny NTP.

I tida framover vert det viktig å stå samla om prioriteringar og press i dialogen mot Storting og regjering slik at vi vert høyrde og at Rv13 ikkje vert nedprioritert nok ein gong i NTP-samanheng. Sprik i prioriteringar og lokal usemje vil vera argument for å ikkje prioritera denne vegen. Skal Rv13 nå opp denne gongen må vi samla kreftene våre og vera samstemte og tydelege.

Fjordvegen Rute 13 vil arbeida målretta for at vegen skal verta prioritert inn i komande NTP med midlar til både rassikring og standardheving. Det vil styrkja arbeidet med å løfta fram Rv13 i NTP-prosessen om vi har felles prioriteringar for tiltak langs vegen.

Langs Rv13 er det fleire "gryteklare" prosjekt der reguleringsplanar og anleggsplanar er klare og godkjende. Ein manglar berre løyvinga for å kunne setja igang. Desse prosjekta må løftast fram i gjeldande NTP.

Framover hausten vert det særst viktig å halda oppe trykket og framsnakka behovet for midlar til opprusting av Rv13. Styret i Interesseselskapet Fjordvegen Rute 13 vil prioritera tiltak inn mot NTP 2022-2033. Vi vil og samstundes arbeida for eit best mogeleg samsvar i prioritering mellom kommunane og fylkeskommunane sine høyringsuttaler. Då har vi størst sjanse for gjennomslag.

Faktaboks:

Interesseselskapet Fjordvegen Rute 13

- Medlemsorganisasjon som arbeider for at Rv13 skal verta ein trygg og rassikker riksveg med gjennomgåande høg standard og gul midtstripe på heile strekninga.
- Medlemmer er fylkeskommunar, kommunar, verksemdar og næringsorganisasjonar
- Styret for selskapet består av 8 medlemmer der dei tre fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland har eitt styremedlem kvar. Dei fem øvrige styremedlemmene er valde frå kommunar langs ruta. Styreleiar 2019-2020 er ordførar i Suldal kommune, Gerd Helen Bø.
- Hardangerrådet IKS har den administrative leiinga av selskapet.

Vedlagte illustrasjonsfoto:

Fotograf: Tordis Johanne Lund

