

Mottakere ifølge liste

Deres ref.	Arkivsakid-doknr:	2019000226 - 6	Saksbeh:	Hege Korssund Lutro	Arkivkode:	Dato:
	Journalpostid:	2019005272	Telefon:	53654000	K2-Q12	02.04.2019

OF-sak 018/19: Uttale til Nasjonal transportplan 2022 - 2033.

Vedlagt følger vedtak.

Vennlig hilsen
For Politisk*Sign.*
Roald Aga Haug
ordfører*Hege Korssund Lutro*
Hege Korssund Lutro
SekretærAndre mottakere:
Hordaland fylkeskommune Postboks 7900 5020 BERGEN



Styre, utvalg, komite m.m.	Møtedato	Saksnr
Odda formannskap	28.03.2019	018/19

Uttale til Nasjonal transportplan 2022 - 2033.

Dokumentnr	Tittel
383933	Signert opprop - Krav om KVU på arm til Bergen og fellesuttale til rullering av NTP

Ordfører sitt forslag til

innstilling:

- 1. Odda kommune forutsetter at vedtatte planer i inneværende NTP på E 134 Seljestad – Røldal, videreføres og får oppstart i 2022 med bakgrunn i lovnader fra ett samlet politisk miljø på Stortinget.** Prosjektet er fullfinansiert og forutsettes realisert 2022-2026. Videre ber vi om at neste tunell-prosjekt fra Røldal – Vågsli får oppstart direkte påfølgende, 2026. Utbyggingen skal gi vintersikker veg på fjellovergangen.
- 2. Utbedring av parsellen på R 13 Odda – Tyssedal i tråd med gjeldende reguleringsplan.** Denne var inne i fagetatenes forslag til inneværende NTP, men forsvant i den politiske behandlingen. Kostnaden var 240 millioner kroner (2015). Vi ber om at parsellen tas inn og fullfinansieres i første planperiode som et konkret rassikringsprosjekt. Prosjektet bør med fordel koples sammen med rassikring av Stana-Skjeldås (Teigen). Begge rasområder er regnet som av de farligste i fylket. Dette er en skole og arbeidsveg med uholdbar rasfare. Odda-Tyssedal har svært stor trafikk. Næringslivet blir hindret i sin kontinuerlige døgndrift flere ganger i året.
- 3. Rv 13 Oddadalen.** Vi ber om at det settes av midler til nødvendig planlegging og oppstart i neste NTP. **Dette er en svært avgjørende stamveg for næringstrafikk uten omkjøringsmuligheter. Standarden er uholdbar.** Det vil ikke være mulig å transportere industrivarer med modulvogntog mellom Odda og E-134 på denne vegen. Rv 13 i Oddadalen samordner trafikken fra Østlandet og Sørlandet (E-134), Haugesund/Stavanger (E-134), Bergen, Hardangerbrua (Rv13), Voss, Utne (Fv 550), Kvinnherad (Fv 551) og Jondal (Fv 107). Ved Låtefoss har sommertrafikken økt med 50% fra 2011 til i dag. Vi risikerer at vegsystemet bryter sammen som transportåre. Derfor må både kortsiktige og langsiktige tiltak prioriteres.
- 4. Utbedring av R 13 fra Brattlandsdalen i Odda til Hardangerbrua.** Her er flere rassikringsprosjekter som må prioriteres inn i NTP i tråd med økte bevilgninger som foreslått av nasjonal rassikringsgruppe, der en foreslår å bruke 51 milliarder til

rassikring. Standarden på vegen er i dag uholdbar. Risiko og sårbarhetsanalyser viser at utbedring er påkrevet.

5. Vi viser samtidig til at det må bestilles **KVU for arm fra E-134 til Bergen**. Vi viser også til vedlagt uttale fra næringslivet. Vi minner om en rekke uttaler fra næringslivet om denne traseen.

6. **Nasjonal satsing på rassikring. Nasjonal rassikringsgruppe har konkludert med å anbefale rassikringsprosjekter løst i kommende NTP – 2022-2033 med til sammen 51 mrd kroner nasjonalt (22 mrd for rasutfordringer i Vestland fylke).**

Dette viser at det er overkommelig å rassikre hele landet med under fem prosent av inneværende NTP-ramme. Odda kommune er den kommunen i Norge med flest vegstrekk med alvorleg rasproblematikk, jf skred-databasen til Statens vegvesen. Det vil si hele 37 skredpunkter på veinettet i kommunen med høy, eller middels skredfaktor. Slik kan det ikke fortsette.

Odda kommune krever at Nasjonal rassikringsgruppe sine konklusjoner blir lagt til grunn i kommende NTP og finansiert som øverste prioritet med 51 mrd kroner.

Odda 25.03.19
Roald Aga Haug

28.03.2019 Odda formannskap

Behandling:

Ordfører Aga Haug (A) orienterte innleiingsvis. Tunellen i Mauranger mellom tunellane er ikkje med. Den ligg på ein fylkesveg og vedkjem såleis formelt ein fylkesveg - som rett nok bør ha ei framtid som riksveg.

Prioriteringa vart gått gjennom og vurderingane bak vart meddelt .

Opdal (H) Oddadalen og rassikring? Dei 51 milliardane til rassikring gjeld og fylkesvegane og omfatta såleis ny tunell i Mauranger -

Nasjonal turistveg er ikkje nemnd i framlegget

Vil det bli lagt fram sak om regional transportplan ?

Ordfører føreslo :

Pkt 3. Tillegg: Vegen er og sterkt rasutsatt. Nasjonalt turistvegprosjekt ved Låtefoss må realiseres.

Sjå BT - 19. febr. vedkomande ras.

Aase (SP): Kan pkt 6 bli sett opp som nytt pkt 2 ? Ordfører; Ja - og slik vart det og votert

OF-018/19 Vedtak:

Det føreligg då slik samrøystes vedtak:

1. **Odda kommune forutsetter at vedtatte planer i inneværende NTP på E 134 Seljestad – Røldal, videreføres og får oppstart i 2022 med bakgrunn i lovnader fra ett samlet politisk miljø på Stortinget.** Prosjektet er fullfinansiert og forutsettes realisert 2022-2026. Videre ber vi om at neste tunell-prosjekt fra Røldal – Vågsli får oppstart direkte påfølgende, 2026. Utbyggingen skal gi vintersikker veg på fjellovergangen.

2. **Nasjonal satsing på rassikring. Nasjonal rassikringsgruppe har konkludert med å anbefale rassikringsprosjekter løst i kommende NTP – 2022-2033 med til sammen 51 mrd kroner nasjonalt (22 mrd for rasutfordringer i Vestland fylke).**

Dette viser at det er overkommelig å rassikre hele landet med under fem prosent

av inneværende NTP-ramme. Odda kommune er den kommunen i Norge med flest vegstrekk med alvorleg rasproblematikk, jf skred-databasen til Statens vegvesen. Det vil si hele 37 skredpunkter på veinettet i kommunen med høy, eller middels skredfaktor. Slik kan det ikke fortsette.

Odda kommune krever at Nasjonal rassikringsgruppe sine konklusjoner blir lagt til grunn i kommende NTP og finansiert som øverste prioritet med 51 mrd kroner.

3. Utbedring av parsellen på R 13 Odda – Tyssedal i tråd med gjeldende reguleringsplan. Denne var inne i fagetatenes forslag til inneværende NTP, men forsvant i den politiske behandlingen. Kostnaden var 240 millioner kroner (2015). Vi ber om at parsellen tas inn og fullfinansieres i første planperiode som et konkret rassikringsprosjekt. Prosjektet bør med fordel koples sammen med rassikring av Stana-Skjeldås (Teigen). Begge rasområder er regnet som av de farligste i fylket. Dette er en skole og arbeidsveg med uholdbar rasfare. Odda-Tyssedal har svært stor trafikk. Næringslivet blir hindret i sin kontinuerlige døgndrift flere ganger i året.

4. Rv 13 Oddadalen. Vi ber om at det settes av midler til nødvendig planlegging og oppstart i neste NTP. **Dette er en svært avgjørende stamveg for næringstrafikk uten omkjøringsmuligheter. Standarden er uholdbar.** Det vil ikke være mulig å transportere industrivarer med modulvogntog mellom Odda og E-134 på denne vegen. Rv 13 i Oddadalen samordner trafikken fra Østlandet og Sørlandet (E-134), Haugesund/Stavanger (E-134), Bergen, Hardangerbrua (Rv13), Voss, Utne (Fv 550), Kvinnherad (Fv 551) og Jondal (Fv 107). Ved Låtefoss har sommertrafikken økt med 50% fra 2011 til i dag. Vi risikerer at vegsystemet bryter sammen som transportåre. Derfor må både kortsiktige og langsiktige tiltak prioriteres. Vegen er og sterkt rasutsatt. Nasjonalt turistvegprosjekt ved Låtefoss må realiseres.

5. Utbedring av R 13 fra Brattlandsdalen i Odda til Hardangerbrua. Her er flere rassikringsprosjekter som må prioriteres inn i NTP i tråd med økte bevilgninger som foreslått av nasjonal rassikringsgruppe, der en foreslår å bruke 51 milliarder til rassikring. Standarden på vegen er i dag uholdbar. Risiko og sårbarhetsanalyser viser at utbedring er påkrevet.

6. Vi viser samtidig til at det **straks** må bestilles **KVU for arm fra E-134 til Bergen**. Vi viser også til vedlagt uttale fra næringslivet. Vi minner om en rekke uttaler fra næringslivet om denne traseen.

Saken gjelder:

I forkant av prioriteringene til NTP, og i tillegg til disse, vil Odda kommune sammen med næringslivet kreve omgående bestilling av KVVU for armen til Bergen.

Dette arbeidet er avgjørende for å komme videre og må gjennomføres nå.

Næringslivet lokalt og regionalt krever fortgang i arbeidet.

Alle punktene som er listet opp i innstillinga må sees i sammen med nasjonale behov for bedre og mer effektiv infrastruktur både øst/vest og syd/nord. Eksempelvis er Notodden og Kongsbergmiljøene avhengig av effektiv tilgang til Vestlandskysten og turismen til fjordNorge avhengig av god tilgang fra innfallsportene sør og øst i landet.

I øst/vest- utredningen trekkes E-134 med arm til Bergen frem som det beste prosjektet.

Over halparten av Norges befolkning sokner til veien. Videre er den avgjørende for næringslivet i hele sør-Norge.

Vurderinger /drøftinger:

Å løse de trafikale utfordringene mellom øst og vest sør for Hardangervidda er en stor oppgave som krever vilje, evne og økonomi. Dette skal og må bli et vintersikkert alternativ.

Øst – vest er **E134 er sør for Hardangervidda det eneste alternativet for vegtransport.**

Togalternativet finnes ikke – slik det gjør nord for Hardangervidda.

E134 er og et svært samfunnsøkonomisk gunstig prosjekt, som blir vesentlig mer gunstig dersom arm til Bergen (Hordalandsdiagonalen) blir realisert. Vegsystemet kan utvikles etappevis. Og man har nytte av enhver forbedring.

Risikovurdering:

Konsekvenser av å ikke gjøre noe; Faren for at flere urealiserte prosjekt øker.

Saken sitt forhold til

Overordnede planer og lovverk:

a. Kommuneplan – samfunnsdel: Samferdsel er overordna viktig

b. Aktuelle lover : Ikke av denne saka

c. Klima, miljø og energi ; **Svært viktig**

d. Verdiskapning og næring; **Svært viktig**

Sammendrag/ konklusjon:

Odda, regionen og landet har mye å tape dersom ikke veinettet vi lever av og på til daglig ikke oppnår en standard som yter **effektiv, miljømessig og sikker transport** både til innbyggere og næringsliv. Dette kravet gjelder alt fra skoleskyss til energiforedlende prosessindustri eller reiseliv.

Dersom dette ikke skjer vil store verdier gå tapt – både offentlig og privat.

Saka skal ekpederast av: Sakshandsamar

Særutskrift skal sendast til: Regjeringa med kopi til Hordaland fylkeskommune,
Statens vegvesen,
NHO
Norsk Industrir
Arkiv