



Kvinnherad kommune

Fellestenester
Politisk sekretariat

Rosendalsvegen 10

5470 ROSENDAL

Tel: 53483100

Fax: 53483130

Org. nr: 964 967 636

Bankgiro: 3460.07.00083

post@kvinnherad.kommune.no

www.kvinnherad.kommune.no

facebook.com/kvinnherad

«MOTTAKERNAVN»

«ADRESSE»

«POSTNR» «POSTSTED»



Saksbehandlar
Kjell O Nygård

Tlf. direkte innval

Vår ref.
2015/396-7

Dykkar ref.
«REFDATO»

Dato
09.04.2015

Høyring - "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet"

Kvinnherad kommunestyre hadde saka føre i møte 26.3.2015 som sak 2015/6.
Vedlagt fylgjer utskrift av møteboka der vi syner til vedtaket.

Med helsing

Bente Høyland
Møtesekretær

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Mottakarar:

Statens Vegvesen, Region Askedalen 4 6863 Leikanger
Vest

Hordaland fylkeskommune Postboks 7900 5020 Bergen

Saksframlegg

Kvinnherad kommune

Saksmappe

Saksbehandlar

2015/396-2

Kjell Odd Nygård

Saksgang		
Saksnr	Utval	Møtedato
2015/20	Formannskapet	05.03.2015
2015/6	Kommunestyret	26.03.2015

Høyring - "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og vestlandet."

Innstilling frå rådmannen:

1. Kvinnherad kommune støttar konklusjonen om å prioritere E134 med arm til Bergen som hovudvegen mellom Vestlandet og Austlandet. Sambandet må få prioritet ved framtidige revisjonar av Nasjonal transportplan.
2. Kvinnherad kommune støttar tilrådinga om å prioritere utarbeiding av KVU for korridoren Bergen-Haukeli. Her må alle mogelege alternativ vurderast. Der det er aktuelt må ein også sjå nærare på etappevis utbygging.
3. Kvinnherad kommune støttar tilrådinga om å la E134 gå via Rauland.

Behandling i Formannskapet den 05.03.2015

NYTT FRAMSETT FORSLAG FRÅ KJELL YRI(V), HEGE L RØSSLAND(SV), KNUT PRESTNES(UAVH), ARVE OPSANGER(AP) OG PEDER S SLETTEBØ(H):

NYTT PUNKT 4:

Kvinnherad kommune ber om at også det nye alternativet med bru over Åkrafjorden, veg gjennom Kvinnherad, bru over Hardangerfjorden og ny påkopling den nye E39 på Tysnes, vert vurdert i ein KVU.

RØYSTING:

Rådmannen si innstilling – samrøystes

Nytt punkt 4 – samrøystes

Innstilling frå Formannskapet den 05.03.2015

1. Kvinnherad kommune støttar konklusjonen om å prioritere E134 med arm til Bergen som hovudvegen mellom Vestlandet og Austlandet. Sambandet må få prioritet ved framtidige revisjonar av Nasjonal transportplan.
2. Kvinnherad kommune støttar tilrådinga om å prioritere utarbeiding av KVU for korridoren Bergen-Haukeli. Her må alle mogelege alternativ vurderast. Der det er aktuelt må ein også sjå nærare på etappevis utbygging.
3. Kvinnherad kommune støttar tilrådinga om å la E134 gå via Rauland.

4. Kvinnherad kommune ber om at også det nye alternativet med bru over Åkrafjorden, veg gjennom Kvinnherad, bru over Hardangerfjorden og ny påkopling den nye E39 på Tysnes, vert vurdert i ein KVU.

Behandling i Kommunestyret den 26.03.2015

NYTT FRAMSETT FORSLAG FRÅ HÅKON RØSTBØ (UAVH):

Kvinnherad kommune krev at alternativet med diagonalen Seljestad-Bergen over Kvinnherad og Tysnes vert grundig vurdert i ein KVV.

Gjeld avsnitt 8 på side 3.

Avsnitt 8 er ei omskriving av Statens Vegvesen sin kommentar om alternativet over Kvinnherad dei ikkje rådde til å gå vidare med. *Sjå side 44 punkt 4.2.4 i rapporten* "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet.

Slik er ordlyden i dette punktet frå Staten Vegvesen sin rapport:

I tillegg er det vurdert en løsning med E134 langs Åkrafjorden, via Skånevik, Kvinnherad og tilknytning til E39 ved Tysnes. Dette gir utfordrende fjordkryssinger og høye kostnader. Den blir også noe lenger enn løsningen via Kvam. Vi vil ikke tilrå videre utredning av en slik variant.

Rådmannen sitt sitat frå dette punktet:

I tillegg er det peikt på ei løysing med bru frå E134 over Åkrafjorden til Kvinnherad, tunell via Matre til Husnes/Sunde og flytebru over Hardangerfjorden til E39 på Tysnes. Løysinga vil gje utfordrande fjordkryssingar og høge kostnader og blir noko lenger enn via Kvam. Difor rår rapporten til at ein ikkje går vidare med utgreiing av ein slik variant.

Slik avsnittet no framstår i rådmannen si saksutgreiing, ser det ut som at Statens Vegvesen i øst-vest-utgreiinga har lagt bort alternativet som er identisk med forslaget frå Kjell Yri mf som vart samrøystes vedteke i formannskapet 5.3.2015

Løysinga som Statens Vegvesen ikkje ville gå vidare med var omvegen om Skånevik med ei 2 km lang bru mellom Vannes og Utåker ei 8-9 km lang bru mellom Skorpo ved Herøysund til Onarheim på Tysnes.

Protokolltilførsel frå Håkon Røstbø (Uavh):

Avsnitt 8 må anten rettast opp og Statens Vegvesen siterast rett med kommentar om at dette er eit heilt anna og langt dårlegare alternativ enn det Kvinnherad no går inn for, eller styrkast.

Røysting:

Formannskapet si innstilling pkt.1-2-3 : samrøystes

Formannskapet si innstilling pkt.4: fall

Nytt framsett forslag frå Håkon Røstbø: samrøystes.

Vedtak frå Kommunestyret den 26.03.2015

1. **Kvinnherad kommune støttar konklusjonen om å prioritere E134 med arm til Bergen som hovudvegen mellom Vestlandet og Austlandet. Sambandet må få prioritet ved framtidige revisjonar av Nasjonal transportplan.**

- 2. Kvinnherad kommune støttar tilrådinga om å prioritere utarbeiding av KVV for korridoren Bergen-Haukeli. Her må alle mogelege alternativ vurderast. Der det er aktuelt må ein også sjå nærare på etappevis utbygging.**
- 3. Kvinnherad kommune støttar tilrådinga om å la E134 gå via Rauland.**
- 4. Kvinnherad kommune krev at alternativet med diagonalen Seljestad-Bergen over Kvinnherad og Tysnes vert grundig vurdert i ein KVV.**

Saksutgreiing:

Frå Statens vegvesen har ein motteke brev om høyring av rapporten "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet." Merknadsfristen er sett til 08.05.2015.

Jfr. vedlegg.

Samandrag av rapporten:

Meininga med rapporten er å analysere kva funksjon dei ulike aust-vest sambanda har i dag og vil få fram mot 2050. Behovet for betre vinterregularitet på fjellovergangane er stort og difor ser ein på all mogeleg fullgod utbygging av sambanda mellom Vestlandet og Austlandet. Det er sjølv sagt ikkje mogeleg å realisere alle dei omtalte prosjekta og difor blir det tilrådd ein langsiktig strategi for utvikling av to samband. Her blir det og peikt på behovet for konseptvalutgreiing (KVV) av enkelte nye vegkorridorar. Når rapporten er godkjent vil den bli nytta som eit viktig grunnlag for prioriteringar ved framtidig revisjon av Nasjonal transportplan.

Alle dei analyserte alternativa er samanlikna med eit referansealternativ for 2050. Der inngår all vegbygging som i følgje Nasjonal transportplan skal vere starta før 2018. I tillegg har ein lagt til grunn full utbetring av E6 mellom Oslo og Otta, E18 mellom Oslo og Kristiansand, E16 mellom Sandvika og Hønefoss, E16 mellom Voss og Arna og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Bergen.

Mellom Bergen og Oslo er følgjande sju alternativ blitt analysert:

- E16 over Filefjell med nye tunnelar og vegutbetring Voss-Borlaug-Fagernes. Kostnad 15 mrd. kr og reisetid Bergen-Oslo redusert frå 7,0 til 6,1 timar.
- Rv 52 over Hemsedal med nye tunnelar og vegutbetring Voss-Borlaug-Gol og Flå-Hønefoss. Kostnad 19 mrd. kr og reiserid Bergen-Oslo redusert frå 6,5 til 5,6 timar.
- Rv 7 over Hardangervidda via Gol med nye tunnelar og vegutbetring Eidfjord-Haugastøl-Gol-Flå-Hønefoss. Kostnad 23 mrd. kr og reisetid Bergen-Oslo redusert frå 6,4 til 5,2 timar.
- Rv 7 over Hardangervidda via Tunhovdfjorden med nye tunnelar og vegutbetring Eidfjord-Haugastøl-Tunhovd-Flå-Hønefoss. Kostnad 31 mrd. kr og reisetid Bergen-Oslo redusert frå 6,4 til 4,9 timar.
- E134 over Haukeli til Haugesund via Seljord med nye tunnelar og vegutbetring Haugesund-Seljestad-Grunge, samt nye trasèar Åmot-Vinjesvingen-Saggrenda-Ørvella. Kostnad 29 mrd. kr og reisetid Haugesund-Oslo redusert frå 6,5 til 5,1 timar.
- E134 over Haukeli til Haugesund via Rauland med nye vegar, tunnelar og utbetring Haugesund-Korlevoll-Hylland, samt nye trasèar Grunge-Hjartdal og Saggrenda-Ørvella. Kostnad 29 mrd. kr og reisetid Haugesund-Oslo redusert frå 6,5 til 4,7 timar.
- E134 over Haukeli til Odda og Bergen via Rauland med nye vegar, bruer, tunnelar og utbetring Os-Eikelandsosen-Odda-Grostøl-Seljestad-Grunge-Hjartdal-Saggrenda-Ørvella. Kostnad 38 mrd.

kr og reisetid Bergen-Oslo redusert frå 8,1 til 5,0 timar

I tillegg har ein også sett på følgjande samband:

- Rv5 med flytebru Manheller-Fodnes.
- Rv15 med nye tunnelar over Strynefjellet
- E136 over Romsdalen
- Fv.55 med tunnel under Sognefjellet.

Rapporten er klar på at E134 over Haukeli må veljast som hovudvegsamband mellom Austlandet og Vestlandet, og i forslag til langsiktig strategi blir det tilrådd at sambandet får topp prioritet. I dag er det primært trafikk til og frå Haugalandet, Sunnhordland og deler av Hardanger som nyttar E134 over Haukeli. Med ferjefri E39 mellom Stavanger og Bergen vil heile Vestlandet frå Bergen og sørover nytte denne vegen. Difor rår ein til at heile E134 frå Drammen til Haugesund får prioritet. Med ny veg via Rauland vil investeringa også gje positiv nettonytte.

Ved utbygging av ein arm til Bergen vil reistida mellom dei to største byane i landet bli ekstra låg, og investeringa vil gje god samfunnsøkonomisk lønsemd. Med fleire alternativ for ein slik arm rår rapporten til at det blir utarbeidd eigen KVVU som vurderer moglege løysingar.

E134 over Haukeli vil bli til mindre nytte for områda nord for Bergensregionen, og sjølv om prosjektet gjev negativ nettonytte rår rapporten til at Rv. 52 over Hemsedal blir rusta opp som samband nummer to mellom Austlandet og Vestlandet. Med flytebru på Rv. 5 som ertstattar ferja Mannheller-Fodnes vil dette sambandet bli eit godt alternativ for trafikk heilt nord til Sunnmøre.

Ei enkel samfunnsøkonomisk analyse av ein utviklingsstrategi med E134 Drammen–Haugesund via Rauland, arm til Bergen via Odda, Rv. 52 Hønefoss-Voss via Hemsedal og Rv. 5 med Sognefjordbru, viser ein kostnad på 88 mrd. kr inklusiv skattekostnad og ein neddiskontert nytte på 94 mrd. kr. Det betyr at den samla utbygginga gjev positiv nettonytte.

Utan arm til Bergen vil dei samla kostnadane gå ned til 67 mrd. kr inklusiv skattekostnad medan neddiskontert nytte går ned til 65 mrd. kr. Det betyr negativ nettonytte og viser at det er ekstra viktig å utvide satsinga på E134 med arm til Bergen.

Rapporten peikar på ein del alternativ for ein slik arm til Bergen. Den primære løysinga går via Odda og Jondal med ny bru over Hardangerfjorden, ny veg til Fusa, bru over Samnangerfjorden og ny veg fram til E39 ved Ulven i Os.

Alternativ løysing går også via Odda og Jondal med ny bru over Hardangerfjorden, men går så vidare til Norheimsund, Tysse, Espeland og Fjøsanger. Med tunnel under Kvamskogen vil denne løysinga bli 10 km kortare enn via Fusa, men kostnadane kan bli høgare. Løysinga vil også vere avhengig av kva som skjer med ringveg Aust i Bergen. Ein variant kan difor vere å la vegen gå frå Tysse til E16 ved Trengereid/Romslo, noko som betyr lenger veg enn via Fusa.

I tillegg er det peikt på ei løysing med bru frå E134 over Åkrafjorden til Kvinnherad, tunnel via Matre til Husnes/Sunde og flytebru over Hardangerfjorden til E39 på Tysnes. Løysinga vil gje utfordrande fjordkryssingar og høge kostnader og blir noko lenger enn via Kvam. Difor rår rapporten til at ein ikkje går vidare med utgreiing av ein slik variant.

Vurdering:

For næringslivet og innbyggjarane i Kvinnherad er konklusjonane i rapporten svært positive då satsing på E134 over Haukeli vil gje ein langt betre og raskare veg til sentrale deler av Austlandet.

Det viktigaste i rapporten er kanskje likevel tilrådinga om å prioritere utarbeiding av ein KVU for ein ny veg mellom Haukeli og Bergen.

Kvinnherad kjempa lenge for ei indre ferjefri E39-løysing med bru over Samnangerfjorden. Ei slik løysing ville ført til langt kortare reisetid frå Bergen til så vel Kvinnherad som Odda og Haukeli, og dermed ville frekvensen på ferja blitt styrkt og kontakten med Bergensregionen langt betre.

I KVU for ferjefri E39 frå 2011 peikte Statens vegvesen på at "Ålfjordtriangelet" ville korte ned reistida til E134. Ut over dette rådde ein frå å gje trafikk mot aust merksemd ved val av løysing. Dette sjølv om ei bru over Samnangerfjorden ville få høgare trafikk enn ei bru over Bjørnafjorden.

Rapporten som no ligg føre ser bort frå "Ålfjordtriangelet" samtidig som den slår fast at ei bru over Samnangerfjorden vil gje positiv samfunnsnytte sjølv utan trafikk frå den ferjefrie E39. Dermed stadfester ein at Kvinnherad hadde rett med omsyn til konsekvensane for trafikken aust-vest.

Når vedtak om bru over Bjørnafjorden no ligg føre, må det likevel vere rett å vurdere om brua opnar for nye tilknytingsalternativ mellom Bergen og Haukeli. Her kan eit alternativ til det omtalte "Ålfjordtriangelet" vere å gå via Kvinnherad. Med bru frå E39 på Tysnes til Kvinnherad og ny veg med tunnel og bru vidare til E134 i Etne vil reisetida bli svært låg. Sjølv om løysinga gjerne vil bli kostbar og i liten grad kan byggjast ut i etappar, må det vere rett å ta den med i ein KVU. Det er neppe meir krevjande å krysse Husnesfjorden med bru enn det er å krysse Bjørnafjorden eller Sognefjorden. Når løysinga vil føre til langt betre trafikkutnytting av Bjørnafjordbrua og den i tillegg vil bli avgjerande for Kvinnherad sin kontakt mot Bergen, Stord og Haugesund, må det vere rett å gje løysinga ei ekstra grundig vurdering.

Dersom ein i konseptvalutgreiinga likevel fell ned på at armen til Bergen skal gå via Odda, må det vere rett å satse på ei etappevis utbygging. Truleg vil det raskt kome nye tunnelar på E134 over Haukeli som gjere dette til ein langt meir vintersikker veg, og då vil det omgåande bli behov for ei raskare rute til Bergen. Det kan ein raskt oppnå med bru over Samnangerfjorden og opprusting av vegen til Gjermundshamn og vidare til Odda.

Når korridoren deretter skal gjerast ferjefri kan eit alternativ til bru over Hardangerfjorden i Jondal, vere å gå over Varaldsøy. Flytebru på sørsida og høgbru på nordsida vil redusere reisetida utan at kostnaden treng å bli vesentleg høgare. Difor må også dette alternativet vurderast grundig når KVU for ny korridor mellom Bergen og E134 over Haukeli skal utarbeidast.

Konklusjon:

Når rapporten gjev topp prioritet til E134 med arm til Bergen, er dette heilt i tråd med tidlegare vedtak i Kvinnherad kommune. Betre og raskare samband til Austlandet vil bli til stor nytte for så vel næringslivet som for innbyggjarane i kommunen. Vegfast samband til Bergen vil også bli viktig, men det vil vere ei ulempe om fjordkryssinga enno ein gong kjem inne i Hardanger. Difor må ein i komande konseptvalutgreiing (KVU) sjå på alle mogelege alternativ. Samtidig er det viktig at ein vurderer grundig korleis ein kan få maksimal nytte av ei eventuell etappevis utbygging.

Økonomisk konsekvens:

Miljømessig konsekvens:

Vedlegg:

- Brev frå Statens vegvesen datert 22.01.2015.

- Rapporten "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet."

Revidert Høringsbrev

Trykk