



| SAKSGANG | | |
|----------------------------|----------|--------|
| Styre, utvalg, komite m.m. | Møtedato | Saksnr |
| Samferdselsutvalet | | |

Uttale til Nasjonal Transportplan 2018 - 2029 frå Odda kommune

Med Odda kommune sin geografiske plassering er betre samferdselsårer heilt avgjerande for utvikling. Odda har mykje landbasert industri som er sterkt avhengig av kommunikasjon for å kunna utvikla seg, for samhandling, og for kostnadsreduserande og meir effektiv flyt råvarer og ferdigvarer.

I utgangspunktet er vi stengt inne av fjell, men vi har sett verdien av å koma nære marknad og auka samarbeid gjennom prosjekt som Folgefonntunnelen og Jondalstunnelen. Utfordringa er at enno står det meste att.

Overordna viktig for Odda kommune i samband med Nasjonal Transportplan 2018-2029 er utbygging av dei to hovudaksane:

- **E134 med arm til Bergen som topp prioritert aust-vest samband, og**
- **RV13 som indre nord-syd samband.**

Dette i praksis som følgjer:

1. Utvikling og snarleg realisering av **arm av E134 til Bergen syd**. KVVU og planarbeid for denne må startast opp straks. E134 med arm til Bergen har ein positiv netto nytteeffekt på 25 mrd nok som er viktig for regionen og er eit uttrykk for kva denne vil bety.
2. Utvikling og snarleg realisering av **E134 som prioritert hovudsamband aust-vest** sør for vidda. Utbygging av denne har ein positiv netto nytteeffekt som er tilsvarende viktig i austleg retning på 11 mrd nok.
3. Som del av E134 arm til Bergen, få realisert **ny trase i Oddadalen** med passering av Odda sentrum. Dette er ein betydeleg flaskehals og er ein ras-utsett strekning.
4. **Utvikling av Rv13 som indre nord-sør samband**. Særleg er Bratlandsdalen viktig, og området nord for Odda sentrum som er ras-utsett, i tillegg til strekninga som er felles med punktet over (3).

5. Generelt er Odda kommune samde med Statens vegvesen og overordna politiske mål om å **prioritera realisering av prosjekt med positiv netto samfunnsnytte** i det det gjev grunnlag for utvikling av regional og nasjonal verdiskapande aktivitet.
6. Odda kommune har ulikt syn i høve fleirtalsuttale frå Hardangerrådet vedrørande Rv7 kontra Rv52 som nordre aust-vest samband. Odda gjekk inn for alternativ formulering i det ein finn det rett å avventa resultat frå pågåande utgreingsarbeid vedrørande dette. Jf. fylkeskommunen sine signal om å avventa KVVU-arbeida.

Ut over punkta som er overordna viktig over, viser Odda kommune til **sakshandsaming av uttale** som fylgjer:

Ordføraren sitt forslag til

vedtak:

1. **Odda kommune ved Samferdselsutvalet stør opp E134 Hauklivegen AS sin uttale slik det går fram av saksutgreiinga under Appendix 1 med slike konkrete tillegg / presiseringar:**

Generelt.

Nasjonal Transportplan 2018-29 må etter Odda kommune sitt syn i større grad reflektere analyseresultat og konklusjonar frå aust-vestutgreiinga. Det er viktig å satsa på realisering av prosjekt med positiv samfunnsnytte for å skapa grunnlag for utvikling.

Statens vegvesen(SvV) foreslår i denne utgreiinga at utbygging av E134 bør ha høgste prioritet av aust-vestkorridorane. Sjølv om det er ein del positive forslag i NTP, tilseier nytten av prosjektet at det er det rom for betydeleg meirsatsing.

Ein rett utbygd E134 Karmøy-Drammen gir stor samfunnsøkonomisk nettonytte (12mrd). Arm av E134 til Bergen, aukar denne nettonytta med 25 mrd.

I forhold til å oppnå full samfunnsnytte, er det eit problem at mens full utbygging av E134 gir svært stor nettonytte, og er eit av dei mest lønsame samferdselsprosjekta i landet, gir utbygging av kortare delstrekningar isolert sett til dels svært dårleg lønsemd.

Det største problemet med plangrunnlaget er at ny E134 over Haukelifjell ikkje blir planlagt med sikte på å tilby full vintersikkerhet, samtidig som kolonneregimet er blitt skjerpa. Slik vi ser det, blir det planlagt for kø og kaos over fjellet når det er dårleg ver. Etter vårt syn finst det løysingar som gir full vintersikkerheit utan den svære kostnadsauken på 7 mrd som Vegvesenet har lagt til grunn for sine tilrådingar til Samferdselsdepartementet, og som Samferdselsdepartementet (SD) har lagt til grunn for vidare planlegging.

I aust-vestutgreiinga foreslår Vegvesenet at det blir gjennomført ein KVVU for arm til Bergen (frå E134). Denne er så langt ikkje bestilt av regjeringa og ein avventar konklusjonen på KVVU Gol-Voss. Odda kommunestyre peikar på at

det er stort behov for nedkorting av reisetida mellom E134 + store delar av Hardanger og Bergen, heilt uavhengig av konklusjonen for RV7/RV52. Odda kommunestyre krev at det straks blir gjennomført KVVU for arm til Bergen for å avklare den langsiktige strategien for utviklinga av det vegbaserte transportbehovet aust –vest.

E134 Seljestad-Røldal.

Odda kommunestyret krev at byggestart blir tidleg i første fireårs-periode og så snart det er praktisk mulig i forhold til byggeplanlegging og anbudsprosess.

E134 Røldal-Vågsli.

Odda kommune oppmodar på det sterkaste Samferdselsdepartementet til å gjere ei ny vurdering av saka og tilby full vintersikkerheit over fjellet. Det finst alternative løysingar til dei 2 som ligg til grunn for nåverande planarbeid. På den bakgrunnen krev Odda kommunestyre ei grundig og tilstrekkeleg alternativanalyse og -vurdering, der vurderingsgrunnlaget blir offentleg tilgjengeleg.

RV13 Oddadalen.

Strekningen frå E134 og ned mot Sandvinsvatnet er smal og rasutsett. Vinterstid er det betydelege tilleggsutfordringar med regulariteten. Aurskreda er eitt av dei.

Oddadalen tener også nord-sør- trafikken vidare mot Voss. Omkøyringar finst ikkje. RV 13 har i dag stort trafikktrykk - om sommaren til dels kritisk stort trafikktrykk. På årsbasis er denne strekninga viktig for tungtransporten og særleg viktig for industrikonsentrasjonane i Kvinnherad og Odda.

Det er svært skuffande og stengt teke uakseptabelt at prosjektet ikkje er omtalt i plangrunnlaget frå Vegvesenet.

E 134 Gvammen-Vågsli.

Odda kommune viser til at Haukelivegen as vil kome med eiga høyringsuttale når prosessen er gjennomført og konklusjonane kjende. Vi ser på prosjektet som særst viktig for E- 134 som nasjonal transportkorridor.

2. **Odda kan ikkje godta løysingar for E 134 over Haukelifjell som ikkje tilfredsstillar kravet om vintersikker veg.**
3. **Vidare støttar Odda kommune ved SAMFERDSELSUTVALET i Odda opp om Hardangerrådet iks si fråsegn til NTP som vedlagt i Appendix 2, pkt 1 – 13 med slike konkrete tillegg / presiseringar:**

Generelt til uttalen frå Hardangerrådet iks :

- Odda kommunestyret kan ikkje –som fleirtalet i Hardangerrådet –tilrå at Rv 7 skal vera hovudsambandet aust vest nord for Hardangervidda no, og meiner det er rett å venta til KVVU-en for strekninga Voss – Gol føreligg før ein tek standpunkt til spørsmålet.
- Sør for Hardangervidda er det berre eitt alternativ for hovudsamband aust vest - E 134.

Pkt 3: Merknad / presisering

- Krav: Ferdigstilling av den vestlege Røldalstunellen på E 134 og avklaring og oppstart av den austlege Røldalstunellen i 1. ste planperiode.

- Krav: Rassikring av Rv 13 : Odda - Tyssedal på strekninga Freim – Kvitura var inne i førre NTP i 1.ste periode. Den er i dag planlagt og prosjektert. No er tiltaket heilt fjerna ! Det er ikkje akseptabelt!! Strekninga er ein del av stamvegen Odda – Voss og er tilførselsveg til Hardangerbrua for E 134 både frå aust og vest. I tillegg er den ein viktig internveg mellom Odda og Tyssedal, samt austsida i Ullensvang og Odda. Rassikring må inn att i 1. periode.
- Igangsetting av KVVU for E 134 sin arm til Bergen (Kontakten mellom E134 og E 39 i Hordaland)
- Rv 13 frå Suldal til Røldal vil bli ein langt viktigare tilførselsveg til E 134 veg i åra som kjem m.a. grunna den trafikale effekten av Ryfast frå og med 2019
- Vegstandarden på Rv 13 frå Suldal grense til Håra (E 134) må betrast monaleg i planperioden.
- Rv 13 på Suldal grense til Håra må få betre vinterregularitet. Avsettinga til rassikring ved Lonavatnet er ikkje nok. Omkøyringsvegar finst i praksis ikkje.
- Rv 13 som tilførselsveg til reislivsmålet Røldal frå Rogaland vil og auka betydeleg - då særleg om vinteren

Pkt 6. Merknad / presisering

- Odda kommunestyre understrekar verdien av å sjå ny linjeføring/ traseval for Rv 13 i Oddadalen og den trafikale løysinga for Odda by i eit samla plangrep.

Pkt 7. Nytt kulepunkt:

- Odda kommunestyre ber om at traseen Odda – Norheimsund vert definert som ny riksveg. Den komande armen av E134 til Bergen vert definert som ny riksveg på strekninga mellom E 134 og E 39 i Hordaland

Ordføraren i Odda 12.05. 2016

Vedtak:

Samferdselsutvalet i Odda vedtok ovanstående samr. på telefonmøte den 13.05. 2015

Saka gjeld:

Uttale til Hordaland fylkeskommune vedkomande; Nasjonal Transportplan 2018 – 2029.

- Uttalen byggjer på føreliggjande høyringsdokument frå regjeringa / Samferdselsdepartementet.
- Uttalen tek legg til grunn føreliggjande fråsegner frå Hardangerrådet iks, Haukelivegen as og relevante vedtak fatta av Odda kommunestyre i høve overordna samferdselsspørsmål

Samandrag/ konklusjon:

Odda kommune peikar i saka særleg på store manglar og svakheiter ved vegnettet som er til aktivt hinder for ei ønska utvikling av Odda kommune/ Nordre Folgefonnregionen inkl. Ullensvang herad.

Saka skal ekpederast av: Sakshandsamar
Særutskrift skal sendast til: Hordaland fylkeskommune, Hardangerrådet iks og
Haukelivegen as, Hordalandsdiagonalen as

Arkiv

Appendix 1.

Odda kommune stiller seg bak høyringsuttale frå E134 Haukelivegen AS til NTP (under), med merknader/tillegg som vist under sakshandsaming av uttale - vedtak pkt. 1 (over).

E134 HAUKELIVEGEN AS - MAI 2016 - Høyringsuttale til NTP 2018-29

Innleiing.

Nasjonal transportplan 2018-29 må i større grad reflektere analyseresultat og konklusjonar frå aust-vestutgreiinga. Statens vegvesen foreslår i denne utgreiinga at utbygging av E134 bør ha høgste prioritet av aust-vestkorridorane. Sjølv om det er ein del positive forslag i plangrunnlaget, er det rom for betydeleg meirsatsing.

Ein rett utbygd E134 Karmøy-Drammen gir stor samfunnsøkonomisk nettonytte (12mrd). Viss E134 i tillegg får ein arm til Bergen, aukar denne nettonytta til 26 mrd.

I forhold til berekning av samfunnsnytte, er det eit problem at mens full utbygging av E134 gir betydeleg nettonytte og er eit av dei mest lønsame samferdselsprosjekta i landet, gir utbygging av kortare delstrekningar til dels svært dårleg lønsemd.

Det største problemet med plangrunnlaget er at ny E134 over Haukelifjell ikkje blir planlagt med sikte på å tilby full vintersikkerhet, samtidig som kolonneregimet er blitt skjerpa. Slik vi ser det, blir det planlagt for kø og kaos over fjellet når det er dårleg ver. Etter vårt syn finst det fleire løysingar som kan gje full vintersikkerhet.

Arm til Bergen.

I aust-vestutgreiinga foreslår Vegvesenet at det blir gjennomført ein KVVU for arm til Bergen (frå E134). Denne er så langt ikkje bestilt av regjeringa og ein avventar konklusjonen på KVVU Gol-Voss. Vi vil peike på at det er stort behov for nedkorting av reisetida mellom E134 + store delar av Hardanger og Bergen, heilt uavhengig av konklusjonen for RV7/RV52. Vi forventar nå at det blir gjennomført KVVU for arm til Bergen for å avklare den langsiktige strategien for utbygging.

E134 Seljestad-Røldal.

Planlegging av dette prosjektet har nå pågått i 10 år, av dette reguleringsarbeid i 5 år. Når prognosen frå SVV er ferdig reguleringsplan rundt årsskiftet 2016/17, er det skuffande og uakseptabelt med byggestart først i 2022/23 – 5 år etter at reguleringsplanen er ferdig. Framdriftsplanen er dårlegare enn i inneverande NTP.

Vi krev at byggestart blir tidleg i første fireårs-periode og så snart det er praktisk mulig i forhold til byggeplanlegging og anbudsprosess.

Vi syner vidare til Stortinget sine merknader til inneverande NTP om tidleg innkreving av bompengar. Med bakgrunn i desse merknadene kan ein bompengeproposisjon utarbeidast og leggst fram straks reguleringsplanen er ferdig og godkjend. Vi krev at dette skjer utan meir tap av tid og så snart NTP 2018-29 er handsama av Stortinget.

E134 Røldal-Vågsli.

Som nevnt i innleiinga er det problematisk med ei framtidig løysing som ikkje er i samsvar med trafikkprognoser vi har sett i aust-vestutgreiinga. Også utan arm til Bergen er prognosen ei auke på 250% fram mot 2050, dvs. 7000 ÅDT. Året 2050 er 20 år etter opning av denne strekninga, slik forslaget nå ligg i plangrunnlaget.

Vi oppfordrar på det sterkaste Samferdselsdepartementet til å gjere ei ny vurdering av saka og tilby full vintersikkerhet over fjellet.

E134 Bakka-Solheim.

Dette er attstående strekning på vestsida av fjellet med svært dårleg standard, til dels utan gul stripe. Det ligg nå føre godkjende kommunedelplanar i Etne og Vindafjord og det er svært skuffande at prosjektet ikkje er omtalt i plangrunnlaget frå Vegvesenet.

Regjeringa si avgjerd frå desember 2015 om å satse på E134 står i kontrast til Vegvesenet si manglande prioritering av eit så viktig trafikksikkerhetstiltak og vi er overraska over at prosjektet ikkje når opp i rangeringa etter det samansette kriteriet som inkluderer samfunnsøkonomisk nytte + samfunnssikkerhet + samanhengande standard og utbygging.

RV13 Oddadalen

Strekningen frå E134 og ned mot Sandvinsvatnet er smal og rasutsett. Vinterstid er det tilleggsutfordringar med regulariteten. Prosjektet har ein nyleg godkjend kommunedelplan. RV13 frå E134 til Odda er ein viktig del av arm til Bergen. Den betener også nord-sørtrafikken vidare mot Voss. Den er svært viktig for industrikonsentrasjonane i Kvinnherad og Odda. Det er svært skuffande at prosjektet ikkje er omtalt i plangrunnlaget frå Vegvesenet.

RV23 Oslofjordtunnelen.

Det er positivt at løp nr 2 i Oslofjordtunnelen er med i plangrunnlaget, men det bør vere mulig med tidlegare byggestart og fullføring for prosjektet. Det ligg mellom anna føre godkjende reguleringsplanar for heile strekninga.

Prosjektet skal delvis bompengefinansierast. Det er vedtatt førehandsinnkreving som alt har pågått 2-3 år. Framdriftsplanen i plangrunnlaget tilseier at ved ferdigstilling vil førehandsinnkreving ha pågått i om lag 15 år. Prosjektet bør få byggestart tidleg i perioden, finansiert med innkravde bompengar supplert med låneopptak og statlege midlar.

KVU Gvammen-Vågsli.

Vi er svært tilfreds med at KVU for Gvammen-Vågsli blir gjennomført og med det tempoet det er lagt opp til. Vi vil kome med eiga høyringsuttale når prosessen er gjennomført og konklusjonane kjende. Når konklusjonane er trekte, blir det heilt avgjerande at dei også blir sette ut i livet.

Motorvegplanen.

Vi registrerer at E134 er med på motorvegkartet, noko vi er svært fornøgde med. Det er noen innebygde dilemmaer i saka slik ho er omtalt i dokumentet.

Mellom anna er det lagt opp til heilt ny kryssing av Oslofjorden (over Håøya), samtidig som det blir referert til nåverande fartsgrense på 70 km/t i dagens Oslofjordtunnel. Ved utbygging til 2 løp i Oslofjordtunnelen bør vel denne kunne fungere godt som løysing. Derimot må resten av RV23 oppgraderast, slik at det blir samanhengande 4-felt frå E6 til E18 i Lier.

Ei anna sak som må påpeikast, er å vise til tidlegare drøfting i dette dokumentet om grad av vintersikkerhet. Omtalen i motorveg-planen understrekar behovet for å velje langsiktig på Haukelifjell. Jfr. merknader tidlegare i dette dokumentet.

Appendix 2.

Odda kommune stiller seg bak pkt. 1-13, men stemte mot pkt. 14 til fordel for alternativt formulering, i høyringsuttale frå Hardangerrådet IKS til NTP (sjå under).

Protokoll frå møtet i Hardangerrådet iks:

Melding om vedtak gjort i Hardangerrådet 27.4.2016

Særutskrift:

**HR-sak 23/16 NTP 2018 – 2029 Høyringsuttale til Hordaland fylkeskommune
Høyringsfrist 13. mai 2016.**

Ved handsaming av denne sak var det 6 ordførarar til stades.

Regionrådet drøfta om uttalen skal innehalda eit punkt som omtalar framtidige vegforbindelsar mellom austlandet og vestlandet.

Forslag til tilleggspunkt inn i uttalen:

Det vert innarbeidd eige punkt som omtalar aust-vest forbindelsane. Her vert referert det einstemmige vedtak gjort i HR i samband med uttale til aust-vest utgreiinga. I tillegg vert det gjort formulering om krav om KVVU på arm frå E134 til Bergen.

Det vart føreteke prøveavrøysting om uttalen ikkje skulle ha eit tilleggspunkt som omtala aust-vest forbindelsane.

Dette forslaget fall mot 2 røyster.

Endeleg avrøysting fekk same resultat.

Vedtak:

Uttale til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 vert vedteken slik den ligg føre etter gjennomgang i Hardangerrådsmøtet 27.04.2016.
Einstemmig vedteke.

Tilleggspunkt vart vedteke mot 2 røyster. Det var 6 røyster til stades ved handsaming av denne saka.

Uttalen:

NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2018-2029. FRÅSEGN 27.04.2016

Pkt 1 – 13 samrøystes vedteke i Hardangerrådet 27.04.2016

Vedtak:

Hardangerrådet er regionråd for dei 7 kommunane/herada Eidfjord, Granvin, Jondal, Kvam, Odda, Ullensvang og Ulvik.

Hardangerrådet har i møte av 27.04.2016 drøfta framlegg til NTP 2018-2029 frå dei statlege transportetatane og Avinor og vedteke å gi følgjande samla uttale frå Hardangerrådet:

1. Generell kommentar:

Hardangerrådet vil peika på at no etter funksjonsfordelinga av vegsektoren mellom stat og fylke så føreheld denne uttalen seg til Nasjonal Transportplan.

Hardangerrådet forventar at Staten føl opp løyvingane til fylkesvegane med betydelege midlar slik at fylkeskommunane kan vera aktiv vegeigar med både drift, vedlikehald og investeringar.

Hardangerrådet krev at NTP vert vedteken med Høg ramme for investeringsplan.

Hardangerrådet viser til kommunane/herada i Hardanger sine moglege egne meir spesifikke uttalar til NTP 2018 – 2029 og vil utarbeida ei samla samferdselsprioritering for regionen i 2016.

2. Hardangerrådet er samd med transportetatane at høg prioritering av drift og vedlikehald er naudsynt for å ta att lagt tids forsøming og støttar Høg ramme for vedlikehaldsmidlar.

Etterslepet for vedlikehald på fylkesvegnettet i Norge er estimert til om lag 62 mrd i 2016. Etterslepet for Hordaland (og Hardanger) er mellom det største i landet. I NTP-dokumentet er det slått fast at strekningar med dårleg kurvatur, liten vegbreidd, lave undergangar og bruer med totalvekt mindre enn 60 tonn vil framstå som flaskehalsar. På fylkesvegnettet i Hardanger finn ein mange døme på slike flaskehalsar.

Berekna behov for drift og vedlikehald på fylkesvegnettet er 19 mrd for heile planperioden. Det vil vera mogleg å nå vedtekne nasjonale mål med dei økonomiske rammer som er gjeve som grunnlag for NTP 2018 – 2029 og dei verkemiddel som er føreslegne tekne i bruk med Høg ramme. Dei andre planrammene er for små. Noreg har hamna håplaut på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.

3. Hardangerrådet krev investeringsnivå i samsvar med høg ramme for vegsektoren.

Hardangerrådet er positiv til at nokre store vegprosjekt er med i NTP-framlegget. I den samanhengen vil me peika på følgjande:

- E 16 Voss - Stanghelle
- E 134 Røldal – Seljestad
- E 134 Vågslid – Røldal

Hardangerrådet forventar auka midlar til følgjande prosjekt i planperioden:

- Oppstart av Røldal – Seljestad: E134 tunnelane Seljestad – Røldal og Røldal – Vågslid vert bygd i tråd med Statens Vegvesen sine planar i NTP-perioden 2018 – 2029 og med oppstart så tidleg som mogleg i første del av planperioden 2018 – 2029.
- Rv 13 Planavklaring og bygging av ny trase i Oddadalen, i samarbeid med Odda vegfinans, og Odda sentrum x Fv 550/551 i løpet av planperioden.
- Rv 13 Odda – Bu med utbetring av smale parti som trafikkisikringstiltak og nyanlegg. Tunnel Stana - Skjelvik i Odda kommune.
- Det vert kravd snarleg igangsetjing av utbetring Rv 13 Kinsarvik – Kyrkjenes.
- Rv 7 Garen - Maurseth vert bygd i planperioden.

4. Skredsikring.

Hardangerrådet krev 2 mrd. årleg til nasjonal rassikring og trygge fjordvegar

Nasjonale rassikringsgruppe har eit uttalt mål om at det offentlege vegnettet i Norge skal vera sikra mot ras innan 2030. Hardangerregionen har fleire av dei alvorlegaste raspunktane og rasstrekningane i Norge. Å sikra rastrygge vegar må vera eit minstekrav for å ta heile landet i bruk og skapa busetnad og næringsutvikling i distrikta. Dette gjeld skulevegar, pendlarvegar, næringstransport og ikkje minst fritidsreisande i ein av landets største reiselivsregionar, Hardanger. For å nå målsetjinga til Nasjonal rassikringsgruppe må arbeidet prioriterast gjennom heile NTP-perioden 2018 – 2029.

Hardangerrådet er skuffa over at det ikkje er funne plass for fleire viktige rassikringsprosjekt i NTP 2018 – 2029. Her er med:

- Rv 13 Øvre Lonevatn. Dette tiltak er oppført med for små midlar. Tiltaket må prioriterast i første del av planperioden.

Hardangerrådet krev at følgjande rassikringstiltak vert prioriterte inn i NTP 2018 - 2029:

- Rv 13 Odda - Tyssedal vert prioritert til første del av planperioden.

- Rv 13 Rassikring av Aurskreda i Odda kommune vert prioritert i planperioden.
- Rv 13 Rassikring Fresvik-Stana i Ullensvang/Odda vert prioritert i planperioden.
- Rv 7 Kyskreda/Bergafallet i Eidfjord kommune vert prioritert i planperioden.

5. Hardangerrådet forventar gul stripe på riksvegane i Hardanger.

Når Stortinget har bestemt at Rv 7 og Rv 13 er riksvegar så forventar Hardanger riksvegstandard med gul stripe og vegbreidde på 8,5 m, i visse parti 7,5 m, og tilfredstillande geometri. Hardangerrådet viser mellom anna til Plan for Stamveg Rute 4 c av 2006 og Konsekvensutgreiing for Rv 13 gjennom Ullensvang av 2007.

6. Ny vegpakke frå Hardanger må fremjast i NTP-perioden.

Med bakgrunn i det store etterslepet på veginvesteringar i Hardanger, så tek kommunane i regionen initiativ til nye samordna vegpakkar med eller utan bompengar. Oddapakken er under utarbeiding og regulerer stamvegføringa i sentrum av Odda by og som skapar trygg veg i Oddadalen.

7. Hardangerrådet ber om omdefinering av Fv 7 Trengereid –Norheimsund - Granvin til Riksveg. Behov for midlar til oppgradering av denne vegen.

Hardangerrådet viser også til innspelet til Samferdselsdepartementet å etablera Fv 7 gjennom Hardanger som avlastningsveg til E 16 Voss Trengereid. Hardangerrådet tilrår at Fv 7 i slik samanheng vert omdefinert til Riksveg 7 på strekninga Granvin – Trengereid. Her vil Kvammapakken vera ein nyttig samarbeidspart der både Håfjellstunnel og Hardangertunnelen betrar samkvemet Hardanger - Bergen. I samband med utbygging av E16 Arna – Voss vil det vera avgjerande at Fv 7 vert utbeta til å ta imot den trafikk som vert overført frå E16 i anleggsperioden. Den uholdbare situasjonen som oppstår ved stengingar av E16 har ved mange høve vist behovet for «omkøyringsmidlar» til denne vegen.

8. Turistveg Hardanger og vegutbygging i Hardanger må arbeida saman.

Det er svært positivt at Nasjonale Turistvegar no satsar vidare i eit spleiselag i Hardanger med endring av Turistveg Hardanger og Turistveg Hardangervidda. Utbygging av fossepunkta Vøringfossen Rv 7 og Låtefossen Rv 13 må fullførast i planperioden. Størst mogeleg del av ramma må prioriterast i første del av perioden.

9. Hardangerrådet meiner at reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen må ned til 4t og 15 min i neste planperiode og at større godsmengder må overførast frå vegane til Bergensbanen.

Hardangerrådet er svært positivt til at

- Dobbelspor gjennom Ulriken vert bygd i 2014-2017
- Bergensbanen vert opprusta i samsvar med alternativ K5.

Hardangerrådet forventar vidare:

- Forsering av planarbeidet for Bergensbanen med fullføring av Ringeriksbanen innan 2023 sik at reisetid Bergen Oslo vert 4t og 15 min.

10. Høgfartsjernbanestruktur i Noreg må besluttast i planperioden.

Hardanger forventar ei satsing på Høgfartsbane i SørNoreg og viser til at Haukelibanen er den trasen vest-aust med størst passasjerpotensiale. For Hardanger vil Haukelibanen vera ei sterk vitaminsprøyte for regional utvikling.

11. Dei regionale flyplassane Flesland og Helganes må få rammevilkår til å vidareutvikla seg som internasjonale lufthamner.

Sentraliseringa på Gardermoen må ikkje vera til hinder for at Flesland og Helganes får vidareutvikla seg som internasjonale lufthamner og slik aktivt delta i å utvikla Vestlandet og Hardanger som destinasjonar for internasjonale næringar.

12. Hardanger vil verta ein stor cruisehamndestinasjon.

Ein rasjonell hamnestruktur i Hardanger er avgjerande for å styrkja næringslivet.

Norsk sjø- og hamnestruktur må organiserast slik at den aukande cruisemarknaden får tilfredstillande infrastruktur og rammevilkår. Det er viktig at norske cruisehamner har same rammevilkår som europeiske hamner. Ansvar for hamnene for Hardanger må samlast, både av omsyn til hamneadministrasjon og beredskapsordningar.

- Hardangerrådet ber om at ny seglingslei til Bergen Hamn vert bygd i planperioden.

13. Gang og sykkelveggar langs Riksvegane i landet.

Hardangerrådet er forundra over at gang og sykkelveggar har så låg fokus i NTP 2018 - 2029 og ber om at et vert innarbeide ein eigen handlingsplan for dette.

Tilleggspunkt til uttalen vedteke i Hardangerrådet med 4 mot 2 røyster:

14. Vegsamband mellom Austlandet og Vestlandet.

Fleirtalet ønskte å senda Hardangerrådet sin uttale til «Øst-vestutredningen» som uttale til NTP for perioden 2018 – 2029.

Hardangerrådet gjorde i sitt møte 07.05.2015 einstemmig vedtak om å senda slik uttale til «Høring øst-vestutredningen»:

Hardangerrådet iks sender med dette sin uttale til «Høring øst-vestutredningen» med høyringsfrist 08.05.2015 og ber om at den vert registrert. Hardangerrådet iks gjorde slikt vedtak i møtet 07.05.2015:

«Hardangerrådet iks er regionråd for dei 7 Hardangerkommunane/-herada Eidfjord, Granvin, Jondal, Kvam, Odda, Ullensvang og Ulvik. Hardangerrådet iks er ikkje høyringsinstans, men tillet seg likevel å gje uttale til høyringsdokumentet «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet» som ein regional konklusjon av kommunale uttalane frå eigarkommunane.

- 1. Hardangerrådet iks viser til konklusjonen i høyringsdokumentet «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet» som tilrår to hovudveggar med fjellovergangar mellom Austlandet og Vestlandet, ein på sørsida av Hardangervidda og ein på nordsida. Hardangerrådet tilrår E 134 over Haukeli og Rv 7 over Hardangervidda.*
- 2. Hardangerrådet iks tilrår, i tråd med anbefalingane frå Statens Vegvesen, at det vert bygd ein diagonal frå E134 mot Bergen. Ein slik diagonal vil gje stor trafikk, betydeleg lågare reisetid og kunna gje store nasjonale og regionale effektar. KVVU-arbeidet for dette alternativet må setjast i gang snarast.*
- 3. Hardangerrådet iks vil også i denne saka på understreka verdien av at arbeidet med strekninga E 16 Voss-Bergen må fullførast, og at det i denne samanhengen vert utreidd tiltak på Fv 7 som avlastningsveg for E 16.*

Mindretalet (kommunane Odda og Jondal) ønskte å venta med å senda NTP-uttale om dette spørsmålet til fagetatane si tilråding føreligg basert på eit utvida kunnskapsgrunnlag utifrå Regjeringa si bestilling i desember 2015.