



ODDA KOMMUNE



Hordaland fylkeskommune - Samferdselsavdelinga
Agnes Mowenckels gate 5



5008 BERGEN

Deres ref.	Arkivsakid-doknr:	2017001650 - 3	Saksbeh:	Hege Korssund Lutro	Arkivkode:	Dato:
	Journalpostid:	2017018703	Telefon:	53 65 40 34	K2-Q10	15.11.2017

OF-sak 055/17: Innspel til høyringsfråsegn frå fylkeskommunen til handlingsprogrammet 2018-23 til Nasjonal transportplan

Vedlagt følger vedtak.

Vedtaket kan påklages til kommunen. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt inne fristens utløp.

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kom frem.

Vennlig hilsen
For Politisk

Roald Aga Haug
Ordfører

Hege Korssund Lutro

Hege Korssund Lutro
Sekretær



Styre, utvalg, komite m.m.	Møtedato	Saksnr
Odda formannskap	09.11.2017	055/17

Innspel til Hordaland fylkeskommune til handlingsprogrammet 2018 - 2023 til Nasjonal transportplan(NTP)

Dokumentnr	Tittel
342074	Innspel til høyringsfråsegn frå fylkeskommunen til handlingsprogrammet 2018-23 til Nasjonal transportplan
342075	Innspel til høyringsfråsegn frå fylkeskommunen til handlingsprogrammet 2018-23 til Nasjonal transportplan

Rådmannens forslag til

vedtak:

Odda kommune sluttar opp om **føreslegne tiltak og strategiar i planen som;**

- auka gjennomføringsevne (jmf,. Deildo)
- strekningsvise utbyggingar
- betre styring med kostnadane, og ikkje minst
- redusert planleggingstid med meir bruk av stateleg plan for invsterignar i nye prosjekt for rikssvegnettet med direkte overgang frå KVU1/ /KS12

Odda kommune stør og opp om formuleringane på side 103 i handlingsplanen om rammevilkår for Statens vegvesen slik dei er sitert i saksutgreiinga.

Odda kommune ber Hordaland fylkeskommune vurdra og vidareføra følgjande konkrete prioriterignar og vurderignar: :

1. Odda formannskap viser til at den nyleg vedtekne og godkjente reguleringsplanen for Smelteverkstomta i Odda sentrum har flytt busstasjonen(lokal og gjennomgangstrafikk) frå Almerket til Bygdarbøen vest for Skalltaket. I planen ligg og ny kryssløysing med Rv 13 som er avgjerdane for trafikkutvikling av heile Smelteverkstomta, og som er ei føresetnad for å utløyse omfattande nyinvesteringar på tomta. Det er oppsiktsvekkande nok ingen avsettingar eller føringar om dette i motteke handlingsprogram. Odda kommune har forskottert 14.5 mill til kryssløysing.

Formannskapet peikar på dialog og semje med Statens vegveden (Sv) og fylkeskommunen om denne løysinga **og krev at det vert avsett løyvingar til ny kryssløysing for Rv 13 og til etablering av ny busstasjon for Odda sentrum**

snarast.

2. Odda kommune har merka seg at Svv no ikkje lenger ser på det potensialet som ligg i Hordalandsdiagonalen: Landverts kontakt mellom E 134 og E 39 i Hordaland – gjerne kalla E 134 sin arm til Bergen, og at det heller ikkje ein gong vert teke til orde for å arbeida vidare med dette prosjektet som i Svv sine eigne utgreiingar som er dokumentert svært samfunnsøkonomisk gunstige prosjektet gjennom ein KVVU. Odda kommune ser det slik at det ligg under fagleg minstemål å ikkje utarbeida ein KVVU for E134 sin arm til Bergen(Hordalandsdiagonalen) no.

3. **RV 13**
 1. Odda kommune ser det som svært uheldig at Rv 13 - som tvillaust er den viktigaste internvegen i den nye Ullensvang kommune(Odda inkl. Røldal, Ullensvang og Jondal frå og med 01.01.2020) – på strekninga mellom Kinsarvik og Uføreberget i Brattlandsdalen ikkje får avsettingar verken til rassikrig eller midlar til opprusting i heile den komande NTP – perioden. Dette – trass i Ryfast opnar i 2019, og at Sandsfjordbrua alt er opna, og at begge er tiltak som vil auka trafikken i Brattlandsdalen- ikkje minst om vinteren då det heller ikkje er omkøyringsveg her.
 2. Rv 13 sine oppgåver og funksjon som den viktigaste og lengste internkommunikasjonsåra i den nye storkommunen Ullensvang(den geografisk største i sørnoreg) er ikkje å få auge på. Der er ikkje råd å sprora den frivillege kommunesamanslåinga med dei signala som ligg i planverket
 3. Formannskapet merkar seg vidare og at Rv 13 i Oddadalen i planverket er ikkjeksiterande, og at rassikrig av Tyssedalsvegen(som var inne) no er solid ute av planen og at strekninga Stana – Kinsarvik ikkje får midlar

4. Odda kommune oppmodar om at **hydrogen i tillegg til ferjedrift vert fokusert på også som drivmiddel** for biltransport – og då særleg tungtransport og at dette elementet vert innteke i i målsettinane framover. Odda kommune peikar på at desentralisert prduksjon av hydrogen til dette føremålet reduser transportbehov, minkar utslepp og vegslitasje og frigjer nettkapasitet både i regional- og sentralnettet, gir redusert behov for investingar i auka nettkapaosaitetet(kraftgater og trafoar m.m.) og gir grunnlag for utløysing av nye konsesjonar igangsetting av småskala kraftproduksjon utan dyr oppgradering/ kapasitetsutviding av straumnettet og at dette er element som vert innabeidd i kalkulasjonsgrunnlaget

Rådmannen i Odda, 31.10.2017

1 Konseptvalgutredning(KVVU) er en faglig statlig utredning i tidlig fase for store prosjekter, strekninger og for transportsystem i byområder. I prinsippet skal KVVU gjennomføres før prosjektplanlegging etter Plan- og bygningsloven, men i byer og på lengre strekninger vil det alltid foreligge planer på ulike detaljeringsnivå. I en KVVU analyseres transportbehov og andre samfunnsbehov og vurderer ulike prinsipielle måter å løse behovene på (konsepter).

2 KS1 er en ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredningen.

Konseptvalgutredning og KS1 skal gjøres for prosjekter med antatt kostnad over 750 mill. kr. Det er Samferdselsdepartementet som beslutter om det skal gjennomføres en KVVU- og KS1-prosess. Hensikten med utredningen er å vurdere alternative måter å løse transportbehov på. Utredningen og etterfølgende kvalitetssikring skal også gi grunnlag for beslutning om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven (kommunedelplan, evt reguleringsplan

09.11.2017 Odda formannskap

Behandling:

Ordfører Aga Haug(A) foreslo

Handlingsprogram 2018-2023 (2029) Nasjonal Transportplan 2018-2029

Odda kommune har følgjande kommentarar til NTP framlegget.

Overordna prioriteringar:

1. Realisering av eit framtidretta samband mot E39 og Bergen sør er svært viktig for Odda kommune og indre Hardanger. Den uvanleg store netto samfunnsnytte dette sambandet har er tydeleg dokumentasjon på betydninga av å få dette sambandet planlagt og realisert. Utarbeiding av KVVU for denne strekninga medfører ikkje store kostnader. Vi ber om at arbeidet med KVVU for dette sambandet vert iverksett straks.
2. Aust-vest utgreiingane fastslår den store betydninga utbygging av E134 har for søndre delen av Vestlandet. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt opp til å starta bygging av prosjektet E134 Røldal – Seljestad i Hordaland og Telemark i slutten av fyrste seksårsperiode med bompengar, og med statlege midlar i siste seksårsperiode.
Stor dokumentert samfunnsnytte er eit tydeleg uttrykk for behovet for at E134 snarleg blir bygt ut til tiltenkt standard. Odda kommune vil peika på kor viktig det er å utvikla effektive transportkorridorar som bind landet saman, og den store betydninga denne utbygginga har for indre Hardanger. Vi ber om at oppstart og gjennomføring blir flytta framover i realiseringsplanen.
3. I NTP framlegget er lagt til grunn statlege midlar til å starta utbygginga av E134 på strekningen Vågsli – Røldal i Telemark og Hordaland med mindre midlar i perioden 2024-2029. Tilsvarende som i pkt 1 vil Odda kommune peika på behovet for at dette sambandet snarleg vert bygt ut, og ber om at prosjektet vert forsert i realiseringsplanen.
4. Midlar til ny kryssløysing på RV13 ved Smelteverkstomta på koma snarleg på plass. Krysset som går inn til nytt kollektivtknutepunkt, og er eit spleiselag mellom Odda kommune og Statens Vegvesen, vert opparbeidd i 2018. Odda kommune forskutterer kostnadane.
5. Rassikringsmidlar for R13 mellom Odda og Tyssedal (ferdig reguleringsplan) må koma med i handlingsplanen.
6. Det må setjast av midlar til KVVU for armen frå E134 til Bergen
7. Vidare rassikring på RV13 i Bratlandsdalen må koma på plass.
8. Planlegging for førehandsinnkreving av bompengar på nye tunnelar på E134 Seljestad-Vågslid må koma i gang snarast slik at byggestart på Seljestad-Liamyrane kan koma i gang seinast 2022 som omtalt i planen.

I debatten: Pkt 6 går ut som eige punkt, pkt 8 vert lagt til pkt 2 og "indre"vert stroke i pkt 1 og 2

OF-055/17 Vedtak:

Ordfører Aga Haug(A) sitt framlegg -med dei endringane som vart føreslegne i debatten vart samrøystes vedteke.

Det føreligg då slikt samr. vedtek i Odda formannskap i OF sak 055/17:

Odda kommune har følgjande kommentarar til Handlingsprogram 2018-2023 (2029)
Nasjonal Transportplan 2018-2029

Overordna prioriteringar:

1. Realisering av eit framtidretta samband mot E39 og Bergen sør er svært viktig for Odda kommune og Hardanger. Den uvanleg store netto samfunnsnyttan dette sambandet har er tydeleg dokumentasjon på betydninga av å få dette sambandet planlagt og realisert. Utarbeiding av KVV for denne strekninga medfører ikkje store kostnader. **Vi ber om at arbeidet med KVV for dette sambandet vert iverksett straks.**
2. Aust-vest utgreiingane fastslår den store betydninga utbygging av E134 har for søndre delen av Vestlandet. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt opp til å starta bygging av prosjektet E134 Røldal – Seljestad i Hordaland og Telemark i slutten av fyrste seksårsperiode med bompengar, og med statlege midlar i siste seksårsperiode.
Stor dokumentert samfunnsnytte er eit tydeleg uttrykk for behovet for at E134 snarleg blir bygt ut til tiltenkt standard. Odda kommune vil peika på kor viktig det er å utvikla effektive transportkorridorar som bind landet saman, og den store betydninga denne utbygginga har for Hardanger. Vi ber om at oppstart og gjennomføring blir flytta framover i realiseringsplanen. Planlegging for førehandsinnkreving av bompengar på nye tunellar på E134 Seljestad-Vågslid må koma i gang snarast slik at bygggestart på Seljestad-Liamyrane kan koma i gang seinast 2022 som omtalt i planen.
3. I NTP framlegget er lagt til grunn statlege midlar til å starta utbygginga av E134 på strekningen Vågsli – Røldal i Telemark og Hordaland med mindre midlar i perioden 2024-2029. Tilsvarende som i pkt 1 vil Odda kommune peika på behovet for at dette sambandet snarleg vert bygt ut, og ber om at prosjektet vert forsert i realiseringsplanen.
4. Midlar til ny kryssløysing på RV13 ved Smelteverkstomta på koma snarleg på plass. Krysset som går inn til nytt kollektivtknutepunkt, og er eit spleiselag mellom Odda kommune og Statens Vegvesen, vert opparbeidd i 2018. Odda kommune forskutterer kostnadane.
5. Rassikringsmidlar for R13 mellom Odda og Tyssedal (ferdig reguleringsplan) må koma med i handlingsplanen.
6. Vidare rassikring på RV13 i Brattlandsdalen må koma på plass.

Saka gjeld:

Fråsegn / innspel til Hordaland fylkeskommune om Handlingsprogrammet til Nansjonal Transportplan (NT) med vekt på 1 periode / 2018 – 2029.

Odda kommune imøteser og heier på føreslegne tiltak og stratgiar som;

- auka gjennomføringsevne (jmf, Deildo),
- strekningsvise utbyggingar,
- betre styring med kosnader og ikkje minst
- redusert planleggingstid med meir bruk av stateleg plan for invsterignar i nye prosjekt for rikssvegnettet med direkte overgang frå KVU1 /KS12

Under pkt 2.3.,Hovedprioriteringar står :

«Regjeringen prioriterer drift, vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur slik at forfallet ikke øker og deler av etterslepet tas igjen.

Videre prioriteres det å utvikle effektive transportkorridorer som binder landet sammen. Godstransporten skal effektiviseres og omlegges i mer miljøvennlig retning.»

Rute 5 a NTP-en heiter: E 134: Drammen – Haugesund med tilknytningar.

Her er det lista opp mange og viktige tiltak på denne ruta, der prosjekt som Ryfast på Rv 13 som opnar i 2019 vil gjera to ferjesamband overflødige(Lauvik – Oanes og Stavanger – Jørpeland) og at det er kome ny bru over Sandsforden - som igjen vil sprenga på kapasiteten til Rv 13 i Brattlandsdalen og langs Røldalvatnet til Håra på hordalandssida.

To tiltak på Rv 36 i Telemark vert og omtala – men ikkje eit steinsens ord om det største og viktigaste prosjektet av alle og som i fylgje Statens vegvesen sine eksternt kvalitetskontrollerte utgreiingar frå i haust/vinter om framtida sine vegbaserte trafikkløysingar mellom Austlandet og Vestlandet har størst samfunnsmessig nytte.

Eg tenker her sjølvsagt på Hordalandsdiagonalen – eller E 134 sin kontakt med kyststamvegen E 39 i Hordaland - også kalla E - 134 sin arm *til Bergen*.

At dette tiltaket/prosjektet no er søkk borte frå NTP - er oppsiktsvekkande og djupt skuffande med tanke på: « å prioritere og utvikle effektive transportkorridorer som binder landet sammen» - og at dette skal skje på ein samfunnsøkonomisk god og forsvarleg måte. Dette er grundig dokumentert i SvV sine eksternt kvalitetssikra utgreiingar om val av overordna transportkorridorar aust/vest og der Hordalandsdiagonalen står fram som eit i særklasse eit godt prosjekt saman med E- 134 – også samfunnsøkonomisk- men endar likevel som skuffefyll i NTP-en.

Det er i seg sjølv og er eit svært godt døme på forhold som gjer det vanskeleg å sjå relevant samanhengen mellom premisser for arbeidet med vest –aust utgreiinga og dei konklusjonane som er nedfelt i NTP – dokumenta og som gjer det demotiverande å arbeida seriøst med fakta og samfunnsøkonomiske premisser for tunde infrastrukturinvesteringar.

At Hordalandsdiagonalen er eit tiltak som og underbygger og forsterkar behovet for ny veg/nye tunellar over og under Haukelifjell og Røldalsfjellet er det heller ingen tvil om i nemnde startlege utgreiingar om overordna og vintersikre trasear for aust/vest trafikken, men det er og eit element som heller ikkje er å spora i framlagt NTP.

Av dei to nye tunellane(Røldal vest og Røldal aust) er det berre vest: Liamyrane - Seljestad som lagt inn med statlege midlar først i 2. bolk av NTP- dvs frå og med 2024, men det vert opna for å krevja inn førehandsbompenger frå og med 2022 –altså i 1. del av NTP.

Odda kommune har rådd til å starta med den vestre tunellen, og har og for sin del opna for førehandsinkreving av bompengar.

Slik opplegget er vil og det berre vera ein mindre del(17.5 %) av konstnadane som vert dekkja av bompengar. Noko det historisk ikkje er noko å sei på.

Auste tunell/ veg: Røldal -Vågsli står på det som kan kallast svært usikker plass i periode 2 og der det berre kjem fram planleggingsmidlar/oppstartsmidlar på ca. 400 mill(i denne summen ligg det og førehandsbompengar) av eit samla finansieringsbehov på over 4 milliardar altså ca.10% av finansieringsbehovet, har såleis byggstart tidlegast 2030 - og vintersikker veg tidlegast 2033 – eller om min. 16 år. Lovnaden om vintersikker veg sør for Hardangervidda virkar i det heile å vera svakt fundert i praktisk politikk.

Rute 4 c. Rv 1v 9: Kristiansand – Haukeligrend(heiter no Haukeli) og Rv 13 Jøsendal – Voss – Vangsnes .

Det er berre avsett midlar til utbetring av Vik – Vangsnes etter at Joberget, Skjervet og Deildo er ferdig finansiert i 2019

For begge dei to periodane 2018 – 2023 og 2024 – 2029 blir «Statlige midler til refusjon etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv 13 Hardangerbrua i Hordaland»

For siste periode står berre følgandne;

«I siste seksårsperiode settes det bl.a. av statlige midler til refusjon etter ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for utbyggingen av rv 13 Hardangerbrua i Hordaland

Verre er det å skjønna kva som faktisk står her, så følgjande opplystast.

Frå Stortingsprop. vedr Hardangerbrua: vert saksa følgjande:

7.3 Innsparte ferjetilskot Ferjesambandet Bruravik – Brimnes blir trafikkert med ei ferje heile året. I sommarsesongen og ved enkelte høve elles i året blir denne ferja supplert med ytterlegare ei ferje. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002– 2003) slutta samferdselskomiteen seg til prinsippet om å ta utgangspunkt i gjennomsnittleg kostnadsnivå for der to siste rekneskapsåra når innsparte kostnader til drift av eit samband skal fastsetjast, jf. Innst. S. nr. 272(2002–2003). Ved den lokale behandlinga var tilskotsrekneskapa for 2002 og 2003 lagt til grunn. I finansieringsplanen er tilskotsrekneskapa for 2003 og 2004 lagt til grunn. Driftskostnadene for ferja i sambandet Bruravik – Brimnes i dagens situasjon er etter dette rekna til 31,1 mill. kr. Inntektene er rekna til 28,5 mill. kr. Nedlegging av sambandet vil følgjeleg gi ei årleg innsparing i driftstilskotet på 2,6 mill. kr. Drifts- og vedlikehaldskostnadene i det nye vegsambandet er rekna til om lag 3,3 mill. kr, og desse skal trekkast frå det innsparte ferjetilskotet. Dette gir ein årleg netto auke i driftskostnadene på 0,7 mill. kr. Bygginga av Hardangerbrua vil følgjeleg medføre ein samla auke i dei statlege driftskostnadene på om lag 11 mill. kr over ein 15-årsperiode. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002– 2003) slutta samferdselskomiteen seg til at gjennomsnittlege kapitalkostnader for heile ferjeflåten skal leggjast til grunn ved fastsetting av den årlege innsparinga i kapitalkostnader. **For å halde kroneverdien tilnærma konstant gjekk samferdselskomiteen inn for at i tillegg til basisverdien på 3,5 mill. 2003-kr pr. ferje skal det leggjast til grunn ein årleg auke på 2,5 pst. i 15 årsperioden, jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet frå innsparte kapitalkostnader på 74 mill. kr. Storleiken på bidraget er basert på at forskoteringa frå bompengeselskapet skjer i perioden 2008–2011 og at tilbakebetalinga frå staten startar i 2012. Det samla finansieringsbidraget til prosjektet frå innsparte ferjetilskot blir etter dette på 63 mill. kr.** Ved den lokale behandlinga var det lagt til grunn innsparte kapitalkostnader for den ekstra ferja i m.a. sommarsesongen. Vegdirektoratet har peika på at innsparinga av kapitalkostnader for den ekstra ferja ikkje vil vere reell, og dei høvesvise kapitalkostnadene for den ekstra ferja er ikkje lagt inn i den endelege finansieringsplanen.

Det er for dårleg for den indre stamvegen på Vestlandet - Rv 13 med tanke på dei trafikale problema som alt eksisterer med vegen sin trafikale kapasitet og ras, flaum og stengt veg i

regelen utan omkøyringsalternativ(som t.d. Brattalndsdalen og Oddadalen) –og strekningar som om sommaren manglar trafikal kapasitet til å ta unna den trafikken som alt eksiterer - **ikkje er tildelet midlar i det heile i 2. planperiode.** Campingvogner og bular har heller ikkje nett minka i verken i tal eller volum dei siste åra. Sommaren 2016 og 2017 var stekninga Odda – Bu på Rv 13 vore ei trafikal mara .

Hydrogen – framtida sitt drivmiddel

I høyringsdokumentet står;

Ferje

« Utviklingskontrakt hydrogen-elektrisk ferje

Statens vegvesen har lyst ut en utviklingskontrakt for hydrogen-elektrisk ferje på riksvegferjesambandet rv 13 Hjelmeland-Nesvik. Prosjektet gjennomføres med bakgrunn i Meld. St. 25 (2015–2016) Kraft til endring – energipolitikken mot 2030 og Innst. 401 S., og gjennomføres for å kunne innfri kravet om nullutslippsteknologi for ferjestrekninger som ikke er egnet for fullelektrisk drift. Tjenestenivået på sambandet skal være tilsvarende dagens standard og tilfredsstillende Stortingets krav om null- og lavutslipp. Det er planlagt oppstart med ruteproduksjon delvis drevet på hydrogen 3. kvartal 2021. Gjennomføringen av prosjektet vil gi avgjørende kunnskap om alle aspekter ved å drifte en ferje med hydrogen, og vil utgjøre et viktig bidrag til utvikling av nullutslippsteknologi generelt og hydrogenteknologi spesielt. Prosjektet bidrar til regelverksutvikling som er avgjørende for kommersialisering av maritim bruk av hydrogenteknologi»i

Oppsummert: Så sant som det er sagt, men det hadde jo vore endå betre om det vart lagt inn slike ambisjonar for den landbaserte tungtransporten på vegnettet og. Det kunne i tillegg til vekt-, uslepps- og vegslitasjegevinst og i betydeleg grad frigjort nettkapasitet for innfasing av ny straumproduksjon(som det ofte er gitt konsesjon for, men som som ikkje vert bygd ut då den krev kostesam opprusting av overføringsnettet. Med spreidde uttak av straum for produksjon av hydrogen langs det overordna transportnettet vil det bli frigjort kapasitet i nettet for innfasing ny miljøvenleg vasskraft.

Dersom hydrogenproduksjonen låg på trafikalt strategiske plassar og i rimeleg nær avstand til elkraftproduksjon - jamf stader som Odda, Tyssedal, Sauda, Årdal, Høyanger m.m. der kraftproduksjon og kraftforedlende industri er samlokaliserte, noko som i seg sjølv både er miljøvenleg, kostnadseffektivt og transportrasjonelt – kort sagt miljøvenleg. –jamf TIZIR i Tyssedal sine planar om å byta ut kol med hydrogen som reduksjonsmiddel og med det redusera CO2 uselppet med om lag 300.000 tonn i året.

Side 70. Logikk?

Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig

«Et robust og pålitelig transportsystem er viktig særlig for næringslivets transporter. Fjellovergangene på rv 7 Hardangervidda, rv 52 Hemsedalsfjellet, E134 Haukelifjell.... E16 Filefjell «... osb.

Oppsummert: Her er opplista 3 vegalternativ nord for Hardangervidda(i tillegg er det veg Hol – Aurland) og 1 sør for Hardangervidda med den målsettinga at **alle** skal bli: *robuste og pålitelige transportsystem som er viktig særlig for næringslivets transporter.*

I tillegg er det ikkje jernbane sør for Hardangervidda. Nord for vidda går faktisk Bergensbanen – som og krev statlege midlar.

Men tanke på dei investeringane som tengst for å skaffa driftssikker, miljøvenleg og vinteropen vegbasert transportløysing på **både nordsida og sørsida av Hardangervidda er dette mildt sagt strutsepolitikk.**

Borte er den statlege lovnaden om at det skulle satsast på to solide og overordna transportkorridorar som vegkryssingar aust – vest.

No ser det ut som om vegvesenet/stortinget har kasta dette loddrett over bord, **og**

prosessen har rykka tilbake til start. Hesthandel og politisk ansvarsfråskrivning der biletet vert teikna er slik: 3(4 ?) likestilte vegalternativ nord for Hardangevidda og 1 sør, men der alle på like vilkår skal slost om den same ressursramma – der utgangpunktet var to prioritert nasjonale transportkorridorar; 1 sør og 1 nord for Hardangervidda som får dei midlane dei treng for å bli nettopp det: **Eit raskt, miljøvenleg, sikkert og vinterope trasporttilbod** aust – vest på kvar side av landet sitt største samanhengande høg fjellsområde: Hardangervidda. Det ville og vore ei løysing -som så langt eg kan sjå - er i pakt med det høyringsdokumentet omtalar som: «meir statleg planlegging» basert på landet sine overordna transportbehov?

Odda kommune ber om nordisda og sørsida av Hardangervidda vert tildelt like store rammeløyvingar til veg då situasjonen er mest prekær sør og potensilalet størst sør for Hardangevidda og så av di området ikkje jernbane – og heller ikkje ser ut til å få det. Det gjer m.a. E 134 har ein svært høg andel tungtransport i trafikken – trass kjevjande køyreforhold og ukomfortabelet mange høgdemeter og energiforbruk.

Side 103: Rammevilkår for Statens vegvesen(vedtakspunkt 1)

«Statens vegvesen utarbeider en plan- og byggherrestrategi knyttet til prosjektgjennomføring, som er felles for alle prosjektfaser(planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde), samt overgangen mellom fasene. Hensikten med strategien er at planleggings- og byggherrevirksomheten utvikles slik at etaten blir godt rustet til effektiv gjennomføring av prosjekter, og slik at de totale kostnadene ved gjennomføring reduseres. Statens vegvesen vil løpende vurdere hvordan vi kan lære av andre, og ønsker i den sammenheng også sammenlikne priser eksempelvis med Nye Veier AS. Det er i denne sammenheng viktig at etaten i størst mulig grad har samme rammebetingelser som de vi skal sammenlikne oss med. Eksempelvis ønsker vi å ha muligheten til å engasjere entreprenører i en tidligere fase av prosjektene, på samme måte som Nye Veier AS»

Når det gjeld fylksvegnettet vert det vist til Odda kommune sin uttale ved Utviklingskomiteen 11. okt 17 som var slik:

HØYRINGSUTTALE INVESTERINGSPROGRAM FOR FYLKESVEGNETT TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN

Odda kommune har følgande innspel til investeringsprogrammet:

- Vi er positive til at tunellsikringstiltak på Eitrheimstunnelen på FV 550 ligg tidleg inne i planperioden.
- Vi ber om framskynding av planarbeidet og gjennomføring av ny tunell på FV 107 mellom Austrepollen og Nordrepollen. Prosjektet er viktig for å sikra gode vegar til regionsenter, der vegen er hovudvgen mellom Jondal og Odda i den nye storkommunen Ullensvang.
- Utbetring av parsellen på FV 550 mellom Odda og Folgefonntunnelen bør prioriterast høgare, særskilt ved det smale partiet på Egne Hjem.
- Vi ber også om at ferjesambandet Jondal-Tørvikbygd må få to ferjer, sambandet er no det mest trafikkerte ferjesambandet over Hardangerfjorden

Økonomiske konsekvensar: Ikkje av saka i seg sjølv – men likevel er utfallet at dei faktiske tiltaka som planen medfører- eller ikkje medfører er av vital interesse for Odda kommune og ikkje minst den komande Ullensvang kommune, som truleg vert den største kommunen i areal sør for Rana med over 3.200 km²

Uttale frå kommunale råd: Nei

Saka sitt forhold til

Overordna planar og lovverk:

- a. **Kommuneplan – samfunnsdel**; Samferdsle er viktig for Odda og den komande kommunen Ullensvang – jamf kommunen sin store uttreknig, lange internavstandar heftige reiseliv og til dels kritisk låg riksvegstandard frå Suldal grense til og med Bjotveit
- b. **Aktuelle lover** : Ikkje som er relevante for denne saka som sak.

Samandrag/ konklusjon:

Odda kommune gir innspel til både konkrete og prinsipielle element i planen

Saka skal ekpederast av:

Særutskrift skal sendast til:

Sakshandsamar

Hordaland fylkeskommune

Ullensvang herad

Jondal kommune

Kvam herad

Hardangerrådet

Hordalandsdiagonalen as

Arkiv