

**Rull nedover for å
lese hele søknaden.**

SØKNAD OM LØYVE TIL BOMPENGEFINANSIERING AV ”KVAMMAPAKKEN”

Frå: Kvam bompengeselskap AS
Til: Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Dato: 22.5.2006

INNHALD

1. INNLEIING.....	3
2. BAKGRUNN	4
3. INNHALDET I KVAMMAPAKKEN.....	4
3.1. Prosjektoversikt.....	4
3.2. Statleg medverknad	5
3.3. Prioritering av tiltak	5
3.4. Kvamskogtunnelen	6
4. SKILDRING AV PROSJEKTA I KVAMMAPAKKEN	8
4.1. Rv. 7, vegtunnel Øystese-Nes	8
4.2. Rv. 7, gang/sykkelveg Rv.7 Nes-Tolo.....	8
4.3. Rv.49, vegutbetring/trafikksikring Norheimsund – Linga	9
4.4. Rv.7, vegutbetring Øystese – Granvin grense.....	9
4.5. Rv.7, trafikksikring Kvamskogen.....	9
4.6. Andre prosjekt.....	10
5. PLANAR OG VEDTAK	11
5.1. Nasjonal Transportplan.....	11
5.2. Vegplan for Kvam	11
5.3. Rv.7, vegtunnel Nes-Øystese	11
5.4. Strekningsvise utbetringar på Rv.7 og Rv.49	11
6. FINANSIERINGSPLAN	12
6.1. Kostnader.....	12
6.2. Inntekter	13
6.3. Økonomiske føresetnader.....	20
6.4. Resultat.....	20
6.5. Følsamheitsanalyse	21
7. SØKNAD	22
8. REFERANSAR	23

VEDLEGG 1. Vedtak Reguleringsplan Rv.7 Nes-Øystese

VEDLEGG 2. Høyringsfråsegn til bompengesøknad av 12.10.2005

1. INNLEIING

Kvam Bompengeselskap AS vart stifta 6. september 2005. Eigar er Kvam herad. Kvam bompengeselskap AS er etablert for å arbeide fram ein avtale med staten om heil eller delvis bompengefinansiering av vegprosjekt i Kvam. Kvam heradsstyre har gjeve selskapet fullmakt til å sende søknad om løyve til å setje i verk innkrevjing av bompengar til finansiering av aktuelle riksvegprosjekt i heradet. Selskapet legg med dette fram søknad om løyve til bompengefinansiering av "Kvammapakken". Søknaden er utarbeidd i samarbeid med Statens vegvesen, Region Vest. Sivilingeniør Helge Hopen AS har vore prosjektsekretær i arbeidet med søknaden.

Framlegg til bompengesøknad av 12.10.2005 vart handsama i Kvam herad 26.10.2005. På grunnlag av høyringsfråsegn frå Samnanger kommune, Granvin herad (sjå vedlegg 2) samt dialog med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune, er søknaden omarbeidd og endringane i søknaden vert med dette lagt fram til ny handsaming i Kvam heradsstyre. Dei viktigaste endringane i høve til søknaden datert 12.10.2005 er:

- Kvammapakken inneheld no 10 % statleg finansiering (25 mill.kr.)
- Bomstasjon i vest er flytta frå grense mot Samnanger til øvst i Steinsdalen tilpassa framtidig bompengefinansiering av Kvamskogtunnelen
- Endringar i fordeling av midlar til strekningsvise utbetringar på rv.7 og rv.49.

På bakgrunn av handsaminga i Kvam heradsstyre vil saka gå vidare til Hordaland fylkeskommune. Statens vegvesen vil førebu saka til fylket.

Etter handsaming i fylkestinget i oktober 2006 vil saka gå til sentrale vegstyresmakter som vil leggje søknaden fram for Stortinget, truleg våren 2007.

Målsettinga er å starte innkrevjing av bompengar i løpet av 2007, og starte bygging av første prosjektet i 2007/2008.

Norheimsund

22.5.2006

Kvam bompengeselskap AS

2. BAKGRUNN

Kvam ligg midt i Hordaland, ca 1 times køyring frå Bergen, og er innfallsport til Hardanger. Folketalet er om lag 8.300, og viser ein nedgang dei siste 10 åra. Tettstadene Øystese og Norheimsund ligg innanfor ein avstand på ca. 7 km, og har til saman ca. 5000 innbyggjarar. Her er godt utbygde handels- og servicesenter og 3 vidaregåande skular. Kommunesenteret Norheimsund er eitt av 7 regionsenter i Hordaland.

Næringslivet i kommunen er variert, og består av små og mellomstore bedrifter. I tillegg er det to hjørnesteinsbedrifter; smelteverket Bjølvefossen a.s.a med ca. 170 årsverk og Fjellstrand AS på Omastrand med 150 årsverk. Fjellstrand AS er leiande på verdsbasis når det gjeld produksjon av hurtiggåande båtar i aluminium. Elles er det møbelindustri, mekanisk industri, fiskeoppdrett og fiskeforedling, veksthus og eit sterkt jordbruksmiljø. Reiselivsnæringa er svært viktige i Hardangerregionen. I Kvam er det 3 hotell og ca 400 fritidshus for utleige. I tillegg finst det om lag 2.500 private hytter, mange av dei på Kvamskogen, som er eit populært rekreasjonsområde for Bergen og omegn.

Rv.7 og Rv.49 går gjennom Kvam, og har ein viktig transportfunksjon for både lokaltrafikken og gjennomgangstrafikken. Rv.7 er eit av hovudsambanda aust - vest, medan Rv.49 gir tilknytning til Jondal, Fusa, Kvinnherad og E39 kyststamvegen. Begge riksvegane bind saman Hardanger med Bergensområdet, og er viktige i høve til pendling frå distrikta inn mot Bergen. Trafikken gjennom Kvam varierer mellom 1.000 og 5.000 kjt/døger (ÅDT), og er venta auka med realisering av Hardangerbru og Jondalstunnel.

Rv.7 og Rv.49 gjennom Kvam har altfor dårleg standard til å stetta dei behova innbyggjarane og næringslivet har. Den dårlege vegstandarden medfører høge transportkostnader og utrygge tilhøve for mjuke trafikantar. Kvam har eit næringsliv som har behov for gode rammeføresetnader når det gjeld transport av personar og gods. Behovet for vegutbetring på riks- og fylkesvegnettet i heradet er stort.

I handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan for perioden 2006-09 er det ikkje sett av statlege midlar til konkrete prosjekt i Kvam herad. Ei bompengeløysing som kan forsera vegbygginga, er naudsynt for å kome i gang med utbygginga i Kvam i perioden 2006-09, og kan vere med å løyse ut framtidige statlege vegmidlar til Kvam.

Kvam herad har på dette grunnlaget stifta Kvam bompengeselskap AS, som vil stå for det vidare arbeidet med å etablere Kvamapakken.

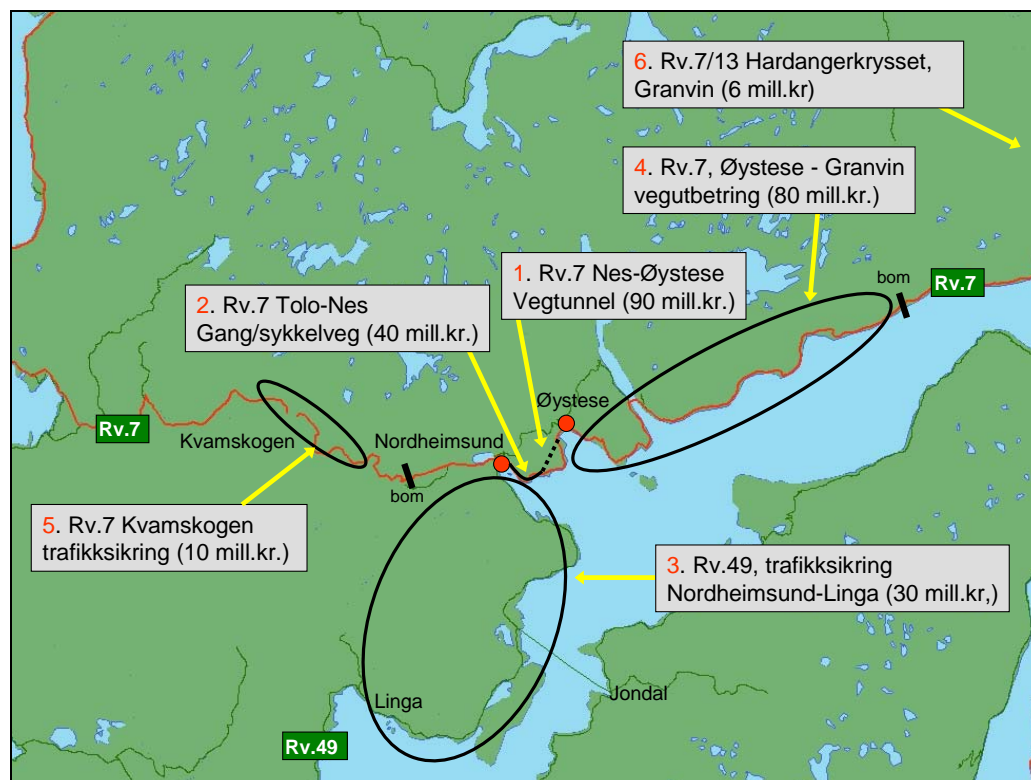
3. INNHALDET I KVAMMAPAKKEN

3.1. PROSJEKTOVERSIKT

Kvammapakken har ei samla investeringsramme på om lag 256 mill. 2006-kr.:

Prosjekt	Kostnadsoverslag (mill. 2006-kr)
1. Rv.7, vegtunnel Nes-Øystese	90
2. Rv.7, gang/sykkelveg Nes-Tolo	40 (ramme)
3. Rv. 49, trafikksikring Norheimsund-Linga	30 (ramme)
4. Rv.7, vegutbetring Øystese – Granvin grense	80 (ramme)
5. Rv.7, trafikksikring Kvamskogen	10 (ramme)
6. Rv.7/Rv.13 kryss Granvin (Hardangerkrysset)	6
Sum	256 (ramme)

Prosjektnummereringa er ei kartreferanse, og ikkje eit uttrykk for prioritering av tiltak.



Figur 1. Kvammapakken – prosjektoversikt (nummerering er referanse til tabell)

Det er lagt opp til ein bompengerperiode på 15 år. Bomstasjonane vert plassert øvst i Steinsdalen i vest, og på grense Kvam/Granvin i aust. Takstnivå for personbil med autopass (m/rabatt) vert om lag 20 kr. Gjennomgangstrafikken betalar berre ein gong.

3.2. STATLEG MEDVERKNAD

Under føresetnad av godkjenning av fylkestinget i Hordaland vil Staten gå inn med 25 mill.kr. i løyvingar til Kvammapakken. Dette tilsvarar om lag 10% av finansieringa.

3.3. PRIORITERING AV TILTAK

Med Kvammapakken legg ein opp til å byggje prosjekt basert på lånefinansiering. Samla investeringar vil vere avgrensa av den øvre økonomiske ramma for pakken. Tiltak vert realisert så lenge det er disponible midlar i høve til avtalt nedbetalingstid. Prioriteringa av prosjekt vert gjort med utgangspunkt i plangrunnlag og behovsvurdering av tiltak.

Prosjekt med godkjende planar vert aktuelle å prioritere høgt, slik at ein så raskt som mogleg kan realisere tiltaka i pakken. Med dette som utgangspunkt vil vegtunnelen Nes-Øystese vere eit høgt prioritert prosjekt. Prosjektet har godkjent plan, og er eit nøkkelprosjekt i Kvammapakken i høve til å oppnå auka vegstandard, auka trafikktryggleik og betre tilhøve for gang- og sykkeltrafikken. Når det gjeld dei strekningsvise investeringane kan fleire delprosjekt vere aktuelle i ein tidlig fase, mens andre tiltak må planleggjast meir i detalj før ein kan starte bygging. Det vil bli utarbeidd strekningsvise prioriteringsplanar i samarbeid med Statens vegvesen. Desse vil vere grunnlag for prioritering av tiltak innanfor den økonomiske ramma for kvar delstrekning.

I tillegg til tiltaka som inngår i Kvammapakken har Kvam herad også andre store behov innan samferdslesektoren. Kvam herad vil arbeide for å få realisert fleire prosjekt i tillegg til tiltaka som inngår i bompengepakken. Det er utarbeidd ein samla oversikt over tiltak for vidare utvikling av vegnettet i Kvam i "Vegplan for Kvam" frå mars 2003. Vegplanen vart handsama Kvam heradsstyre i 2003.

3.4. KVAMSKOGTUNNELEN

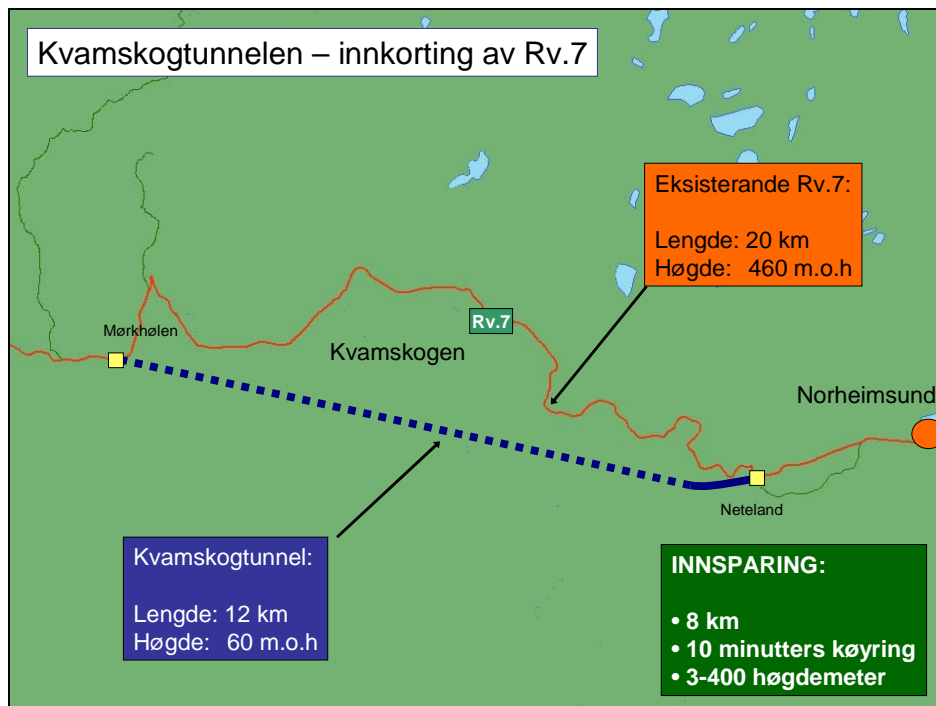
3.4.1. Strategi

Kvam herad har ei klar målsetjing om å få realisert ein vegtunnel under Kvamskogen. Prosjektet er for tida under utgreiing i eit samarbeid mellom Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Kvam herad. Prosjektet vil ikkje inngå som del av denne bompengesøknaden, men Kvam herad har som målsetjing å få på plass godkjent plan og ein finansieringsløysing slik at Kvamskogtunnelen vert del av Kvammapakken på eit seinare stadium. Kvam legg opp til følgjande strategi for å nå denne målsettinga:

- Kvammapakken vert fremma slik den ligg føre i denne søknaden (utan Kvamskogtunnelen).
- Bomstasjon i vest vert lokalisert i aktuelt område for tunnelinnslaget til vegtunnelen under Kvamskogen, øvst i Steinsdalen. Med dette vil Kvam leggje opp til eit bompengesystem tilpassa framtidig bompengefinansiering av Kvamskogtunnelen.
- Når det ligg føre godkjent reguleringsplan og ein finansieringsplan for Kvamskogtunnelen vert det utarbeid revidert bompengesøknad slik at tunnelprosjektet kjem inn i Kvammapakken.

3.4.2. Kort skildring av prosjektet

Ein tunnel under Kvamskogen vil gje ei innkorting av Rv.7 - sambandet mellom Hardanger og Bergen på om lag 8 km. Tunnelen vil fjerne ei stigning på om lag 3-400 høgdemeter. Innsparinga i reisetid for trafikantane vert om lag 10-12 minutt. Miljøtilhøva og trafikktryggleiken på Kvamskogen vil bli vesentleg betre.



Figur 2. Illustrasjon av Kvamskogtunnelen.

3.4.3. Formell planstatus

Kvamskogtunnelen er for tida under utgreiing, både i regi av Statnett (som alternativ løysing for framføring av 420 kV kabel Sima-Samnanger), og som samferdselsprosjekt, der planarbeidet vert finansiert av Kvam herad.

Utgreiinga av Kvamskogtunnelen som Kvam herad har teke initiativet til er organisert av Kvam bompengeselskap. Det er etablert ei arbeidsgruppe med representantar frå Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune, Samnanger kommune og Kvam herad. Statens vegvesen medverkar i tillegg med fagkompetanse på trafikktejingar og trafikkmodellar. Arbeidsgruppa hadde sitt første møte 24. februar 2006. Utgreiinga vil gje eit grunnlag for statlege og fylkeskommunale vegstyresmakter til å vurdere om prosjektet bør vidareførast som kommunedelplan. Denne vurderinga vil ta utgangspunkt i det faglege grunnlaget, men politiske signal og spørsmålet om finansiering vil òg vere avgjerande for om planarbeidet vert ført vidare.

Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune har ikkje pr. dato tatt formelt standpunkt til Kvamskogtunnelen, og tek atterhald om vidare planprosess i høve til faglege vurderingar, samt problemstillingane knytt til politisk prioritering og finansiering. Når utgreiinga av Kvamskogtunnelen ligg på bordet og saka er politisk handsama lokalt og regionalt vil der vere aktuelt å vurdere prosjektet og vidare framdrift / prioritering.

4. SKILDRING AV PROSJEKTA I KVAMMAPAKKEN

4.1. RV. 7, VEGTUNNEL ØYSTESE-NES

Bakgrunn

Rv.7 mellom Øystese-Nes har ei trafikkmengd på ca. 4.000 kt./døger. Vegstandarden er dårleg, og det er ikkje gang/sykkelveg på strekninga. Øystese og Norheimsund er dei to største tettstadene i Kvam, og dei ligg nær kvarandre i avstand (køyreavstand på ca. 7 km). Det er særst viktig å betre vegstandarden på strekninga mellom tettstadene, og etablere eit godt tilbod til gang/sykkeltrafikken. Ved å byggje vegtunnel mellom Øystese og Nes kan "gamlevegen" nyttast til gang- og sykkeltrafikken. Trafikken vil få betre framkomst, og trafikktryggleiken vert vesentleg betre på strekninga.

Løysing

Total veglengde (tunnel + tilførselsveg) vert om lag 1.6 km. Innkortinga i høve til dagens veg vert rundt 450 meter. Vegparsellen startar i aust ved Esso-stasjonen i Øystese. Vegen går inn i tunnel om lag 100 meter frå stasjonen og kjem ut om lag 400 meter aust for avkøyringa til Hardanger feriesenter. Planen sluttar på Nes. Tunnel vert bygd med to køyrefelt (eitt i kvar retning) etter tunnelklasse T8,5. Vegbreidda er 7,5 meter og dimensjonerande fart 70 km/t.

Planstatus

Det ligg føre godkjent reguleringsplan for prosjektet.

Kostnader

Kostnadene for prosjektet er rekna til 77 mill.kr. (anslag, 2000-nivå). Dette tilsvarar om lag 90 mill. 2006-kr.

4.2. RV. 7, GANG/SYKKELVEG RV.7 NES-TOLO

Bakgrunn

Tilhøva for gang/sykkeltrafikken mellom Norheimsund og Øystese er dårleg. Strekninga er totalt 2,6 km. lang. Prosjektet vil saman med vegtunnel Nes-Øystese gje samanhengande gang/sykkelveg mellom dei to tettstadene, og gje vesentleg betre trafikktryggleik og framkomst for gåande og sykklande. Sambandet mellom Øystese og Norheimsund vil då ha akseptabel standard, både for køyrande og mjuke trafikantar.

Løysing

Prosjektet går ut på å byggje ny gang/sykkelveg parallelt med Rv. 7. I tillegg er det aktuelt å sanere og samle avkjørslar til Rv.7 for å betre trafikktryggleiken.

Planstatus

Det er ikkje utarbeidd reguleringsplan for prosjektet. Fleire gamle reguleringsplanar for strekninga ligg føre, og det er i gang arbeid med å gå igjennom desse. Dette skal gje grunnlag for å lage nye reguleringsplanar der dette er naudsynt.

Kostnader

Statens vegvesen har vurdert kostnadene for tiltaka til om lag 40 mill. (2006-kr). Kostnadsoverslaget er uvisst og må vurderast som ei rammekostnad for prioriterte tiltak.

4.3. Rv.49, VEGUTBETRING/TRAFIKKSIKRING NORHEIMSUND – LINGA

Bakgrunn

Strekninga Norheimsund – Vikøy har dårlege tilhøve for biltrafikken og gang/sykkeltrafikken. Det er behov for tiltak som kan gje betre vegstandard og betre tilbod for mjuke trafikantar slik at trafikktryggleiken vert betre. Når det gjeld vegstandarden generelt er det dårlege tilhøve på store delar av Rv.49. I denne omgang vil ein prioritere tiltak på strekninga Norheimsund – Linga.

Løysing

Vegutbetring, trafikk sikringstiltak og gang/sykkelveg.

Planstatus

Det ligg ikkje føre ein samla plan for strekninga. Statens vegvesen vil i samarbeid med Kvam herad / Kvam bompengeselskap utarbeide ein prioriteringsplan over aktuelle tiltak. På grunnlag av denne planen vil ein setje i gang nødvendig arbeid med reguleringsplanar, evt.- byggjeplanar.

Kostnader

Det er sett av ein rammekostnad på 30 mill.kr. til vegutbetringstiltak.

4.4. Rv.7, VEGUTBETRING ØYSTESE – GRANVIN GRENSE

Bakgrunn

Strekninga har generelt dårleg standard. Det er ujamn kurvatur og smal veg mange stader. Den reduserte standarden medfører dårleg framkomst og trafikktryggleik.

Løysing

Det er behov for å rette opp kurvar, utvide vegbanen og etablere gang/sykkelveg på strekningar der det i dag er berre eitt køyrefelt.

Planstatus

Det ligg ikkje føre ein samla plan for strekninga. Statens vegvesen vil i samarbeid med Kvam herad / Kvam bompengeselskap utarbeide ein prioriteringsplan over aktuelle tiltak. På grunnlag av denne planen vil ein setje i gang nødvendig arbeid med reguleringsplanar, evt.- byggjeplanar.

Kostnader

Det er sett av ein rammekostnad på 80 mill.kr. til vegutbetringstiltak.

4.5. Rv.7, TRAFIKKSIKRING KVAMSKOGEN

Bakgrunn

Rv.7 over Kvamskogen går igjennom det største ferie-/fritids-/rekreasjons- og hytteområdet på Vestlandet. Det er spesielt stor aktivitet vinterhelger og i vinter- og

påskeferien. I disse periodane er det ein kombinasjon av stor biltrafikk og mykje folk langs vegen. Fartsgrensa er 80 km/t. Det er behov for å betre tilhøva for mjuke trafikantar på Kvamskogen, med mellom anna sikring i samband med kryssing av vegen. Aktuelle tiltak er planskilte fotgjengarkryssingar (t.d. gangbruer) på viktige kryssingspunkt. Revidert kommunedelplan for Kvamskogen inneheld ekspansjon i framtidige utbyggingsområde. Dette vil krevje miljøretta tiltak og veg-/trafikksikringstiltak.

Løysing

Prioritering av tiltak og val av tekniske løysingar må gjerast i pågåande kommunedelplan for Kvamskogen.

Planstatus

Det ligg føre godkjent reguleringsplan for vegsystemet over Kvamskogen. Planen er eit utgangspunkt for val av løysingar, men er av eldre dato. Det er pågå for tida arbeid med kommunedelplan for Kvamskogen. Oppdatering av løysingar og prioritering av trafikksikringstiltak skal gjerast i denne planen. På grunnlag av kommunedelplanen vil det bli laga reguleringsplan, evt. byggjeplan for prioriterte tiltak.

Kostnader

Det er sett av ein rammekostnad på 10 mill.kr. til trafikksikringstiltak. Val av konkrete tiltak vil bli gjort når prioriteringsplan ligg føre (del av kommunedelplan for Kvamskogen).

4.6. ANDRE PROSJEKT

I samråd med Granvin herad er det avklart at ein nyttar inntil 6 mill.kr. til utbetring / ombygging av Kjerlandskrysset (Hardangerkrysset) mellom Rv.7 og Rv.13 i Granvin. Aktuell løysing vert avklart i samråd med Statens vegvesen.

5. PLANAR OG VEDTAK

5.1. NASJONAL TRANSPORTPLAN

Tiltaka på Rv. 7 gjennom Kvam herad er ikkje omtala i Nasjonal Transportplan 2006-2015. Det er ikkje sett av statlege midlar i denne planperioden til vegtiltak i Kvam.

5.2. VEGPLAN FOR KVAM

Vegplanen for Kvam, med dei prioriteringar som er lagt til grunn for denne bompengesøknaden, vart vedteken av Kvam Heradsstyre 13. mai 2003.

Vedtak:

1. *Kvam heradsstyre vedtek rådmannen sitt framlegg til prioriteringar som kjem fram i "Vegplan for Kvam".*
2. *Kvam heradsstyre krev at den omlegging som skjer med arbeidsgjevaravgifta frå 2004 må få innverknad på staten sine samferdselsprioriteringar.*
3. *Kvam heradsstyre vedtek å arbeide vidare med planane om ei pompengeordning saman med Samnanger og evt. Fusa.*
4. *Når Jondalstunnelen er finansiert, må dette bety auka innsats på Rv.49.*

5.3. RV.7, VEGTUNNEL NES-ØYSTESE

Reguleringsplan for Rv.7 Nes-Øystese vart vedteken av Kvam heradsstyre 11.12.2001 (sjå vedlegg 1).

5.4. STREKNINGSVISE UTBEFRINGAR PÅ RV.7 OG RV.49

For dei strekningsvise tiltaka ligg det ikkje føre ein samla prioriteringsplan for tiltak. Dette arbeidet er sett i gang eller vil bli starta opp parallelt med handsaminga av bompengesøknaden, og vil gje grunnlag for prioritering av konkrete tiltak.

Når prioriteringsplanane ligg føre, vil arbeidet med på utarbeide nødvendige reguleringsplanar og byggjeplanar ta til.

6. FINANSIERINGSPLAN

6.1. KOSTNADER

6.1.1. Investeringskostnader

Investeringskostnadene for tiltaka i Kvammapakken er som følger:

Prosjekt	Anslag		Omrekning til 2006-kr.	
	Prisnivå	Mill.kr.	Prisfaktor	Mill.kr.
1. Rv.7, vegtunnel Nes-Øystese	2000	77	1,16	90
2. Rv.7, gang/sykkelveg Nes-Tolo	(rammekostnad)			40
3. Rv. 49, trafikksikring Norheimsund-Linga	(rammekostnad)			30
4. Rv.7, vegutbetring Øystese – Granvin grense	(rammekostnad)			80
5. Rv.7, trafikksikring Kvamskogen	(rammekostnad)			10
6. Rv.7/Rv.13 kryss Granvin (Hardangerkrysset)	(rammekostnad)			6
Sum kostnader (2006-kr.)				256

Samla kostnad for Kvammapakken er med dette rekna til 266 mill. 2006-kr. I tillegg kjem investeringskostnader i samband med innkrevjing av bompengar.

Som grunnlag for omrekning er det nytta prisføresetnader som er gjevne i tabell 5.3 i "Vegdirektoratets førebels retningslinjer for handlingsprogrammet" (mai 2004).

6.1.2. Utbyggingsrekkefølge

Rv.7, vegtunnel Nes-Øystese ligg føre med godkjent reguleringsplan og er eit viktig prosjekt i Kvammapakken. Ein legg opp til å starte utbygginga i 2007/2008, og det er rekna med om lag 2 års byggjetid.

Parallelt med utbygginga av Nes-Øystese vil plangrunnlaget for strekningsvise prosjekt på Rv.7 og Rv.49 bli gjort klart. Dette vil seie prioriteringsplanar og nødvendige regulerings- og byggeplanar for kvart prosjekt. Bygginga tar til så snart som plangrunnlaget er på plass, fortrinnsvis parallelt med utbygging av Nes – Øystese.

Investeringane for strekningsvise prosjekt er i finansieringsplanen jamt fordelte over ei samla byggeperiode på 6 år.

6.1.3. Innkrevjingskostnader

Det vert lagt opp til eit heilautomatisk system for innkrevjing av bompengar (autopass). Systemet har store fordelar for brukarane, men ein må rekne med noko svinn i inntekter frå utanlandske køyrety. Dette er rekna ut i kapittel om bompengeinntekter.

Kostnader med innkrevjingssystemet:

Investeringar (2 bomstasjonar, innkrevjing i begge retningar): 13 mill. kroner
Årleg driftskostnad for 2 stasjonar: 4,8 mill. kroner.

6.2. INNTEKTER

6.2.1. Statlege midlar (Nasjonal Transportplan)

I Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2001 vart det prioritert 20 mill.kr. til gang/sykkelveg rundt Børveneset. Seinare falt løyvingane ut og kom aldri med i dei årlege vegbudsjetta.

Statleg medfinansiering er no vurdert på nytt, og i brev frå Regionvegsjefen til bompengeselskapet heiter det mellom anna følgjande:

” Viser til møte og drøftingar om innhaldet i Kvammapakken mellom representantar for styret i Kvammapakken A/S, fylkesrådmannen i Hordaland og Regionvegsjefen. Som kjent er det ikkje lagt inn strekningsvise investeringar til prosjekt i Kvam i handlingsprogrammet i NTP 2006-15. Det er heller ikkje sett av midlar til sekkepostiltak i perioden 2006-09. Ved prioriteringa av investeringsmidlane i handlingsprogrammet vart det lagt stor vekt på å få realisert prosjekt som er delfinansiert med bompengar eller forskoteringar og som samstundes er høgt prioriterte. Når Kvam herad gjennom Kvammapakken legg opp til ei omfattande opprusting av vegnettet i kommunen med bompengar er både fylkesrådmannen og regionvegsjefen innstilt på å foreslå at fylkestinget førehandsprioriterar statlege midlar til Kvammapakken over sekkepostane siste del av perioden 2006-09 og første del av perioden 2010-15, til saman 25 mill. kr. Ein eventuell endring i dei statlege løyvingane vil bli vurdert i samband med handsaminga av NTP 2010-19. Det er ein føresetnad for dette forslaget om førehandsprioritering av statlege midlar at Kvammapakken får lokal tilslutnad i kommune og fylkeskommune og at den vert vedteken av Stortinget.”

Med 25 mill.kr. i løyvingar frå Nasjonal Transportplan vert det statlege bidraget til Kvammapakken om lag 10% , dvs. 90% eigenfinansiering.

6.2.2. Bompengar

Trafikkteljingar

Det er føresett plassering av bomstasjonar i to snitt:

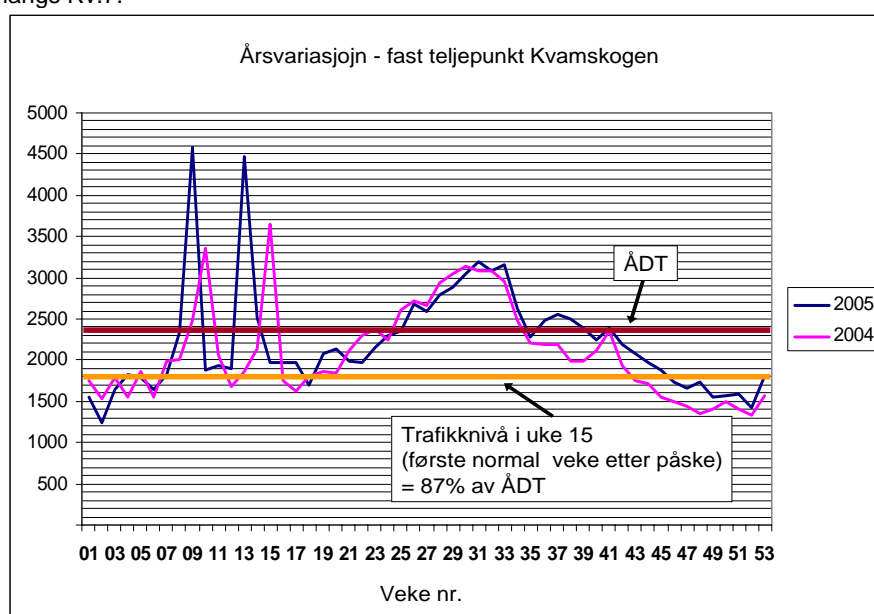
- Rv.7 øvst i Steinsdalen
- Rv.7 på grensa mellom Granvin kommune og Kvam herad (på Kvam-sida)

Nærare detaljer omkring plassering av bomstasjonane vil bli gjort av Statens vegvesen når bompengesøknaden er godkjent og innkrevjingssystemet fastlagt.

Trafikkteljingar frå 2006 (kjelde: Statens vegvesen):

Snitt	Vekedøgertrafikk (veketeljing 06) (kt./døger)	Korreksjon for årsvariasjon (del av ÅDT)*	ÅDT (2006- nivå) (kt./døger)
Rv.7 Steinsdalen / Tokagjelet	1.835	0,87	2.109
Rv.7 Kvam/Granvin	711	0,76	935
SUM	2.546		3.044

* Utrekna del av ÅDT i aktuell teljeveke basert på fast teljepunkt på Kvamskogen. Tilsvarende korreksjon er rekna til 76% for aktuell teljeveke på grense Kvam/Granvin med basis i ei vurdering av årsvariasjon for ulike teljepunkt langs Rv.7.



Timesregel

For ikkje å påføre gjennomgangstrafikken dobbel bompengainnkrevjing, er det vurdert å innføre ein såkalla timeregulering. Dette betyr at trafikk som passerer begge bompengesnitta i løpet av ein time, vil betale berre ein gong. Det same gjeld ved passering av same bomstasjon innan ein time (rundturar), t.d. frå Ålvik til Granvin og retur til Ålvik eller tur/retur Kvamskogen - Norheimsund. For å gje gjennomgangstrafikken rom for ei kort stopp i t.d. Norheimsund (til å nytte handels- og servicetenestene i Kvam), vert perioden utvida til 1,5 time. Ein legg til grunn at dette ikkje vil medføre vesentleg skilnad i høve til 1 time når det gjeld utrekning av bortfall av trafikkgrunnlag (gjennomgangstrafikk).

For å få eit overslag over kor stor gjennomgangstrafikken og rundturane er, vart det sommaren 2005 gjort ei nummerskrivingsundersøking i området (ref.1). Undersøkinga viste følgjande tal for gjennomgangstrafikk og rundturar innan 1 times intervall:

Trafikk	Tal på observ.	Observ. totalt	% av trafikken	ÅDT bomsnitt	ÅDT gjennomgangstrafikk og rundturar
Gjennomgangstrafikk (snitt Kvam/Samnanger)	480	2720	17,6 %	2266	399
Rundturar til/fra Kvamskogen*	141	2720	5,2 %	2266	118
Rundturar til/fra Granvin	86	2095	4,1 %	846	35
Sum					552

* Gjeld observasjonar i snitt grense Samnanger/Kvam. Går ut i frå om lag sama nivå i snitt Steinsdalen.

Tala gjeld sum norske og utanlandske køyrety. Av alle køyrety som passerer 2 bomstasjonar innafor ein time, er det registrert 72 utanlandske køyrety.

Dersom trafikantane betalar berre 1 gong ved passering av to bomstasjonar innanfor 1,5 time, vert trafikkgrunnlaget på 3.044 ÅDT redusert med 552 ÅDT, tilsvarande ca.18% reduksjon av samla inntekspotensiale.

Det er rimeleg at gjennomgangstrafikken ikkje vert belasta med innkrevjing to gongar. Det same gjeld trafikken som passerer ein bomstasjon to gongar i løpet av 1,5 timer. Ut frå dette legg ein til grunn at det skal vere 1,5- times regel, både for gjennomkøyring og rundturar.

Avvising pga. bompengar

Det er vurdert i kva grad bompengeneinnkrevjinga på Rv.7 vil påverke trafikkmønsteret, og dermed eventuelt redusere trafikkgrunnlaget. Dette er uvisst, men vurderingane konkluderer med at det ikkje er grunnlag for å redusere trafikkvoluma i bompengesnitta.

Grunngjevinga er:

- Alternative omkøyringsruter vil truleg også ha bompengeneinnkrevjing (E16/Rv.13, Vossapakken)
- Tiltaka i Kvammapakken vil gjere Rv.7 meir attraktiv.

Det visast til etterfølgjande drøfting av korleis andre vegprosjekt kan påverke trafikkutviklinga (avsnitt om trafikkvekst).

Samla trafikkgrunnlag

Utrekning av netto trafikkgrunnlag (ÅDT, 2006-nivå):

Sum trafikk i teljesnitt:	3.044
Reduksjon for 1,5 timeregel:	552
Reduksjon pga- utanlandstrafikk	125*

Netto trafikkgrunnlag ca. **2.367 kt./døger** (2006-nivå)

* Reduksjon pga utanlandstrafikken (vert ikkje fanga opp i autopass) er vurdert på grunnlag av nummerskrivingsundersøkinga som syner at det er om lag 17% utanlandske køyrety i teljesnittet mellom Kvam og Samnanger sommartid. Store delar av utanlandstrafikken er allereie fanga opp gjennom inntektsbortfallet knytte til gjennomgangstrafikken Ytterlegare svinn på grunn av utanlandstrafikk på årsbasis er samla vurdert til ca. 5% av korrigert trafikkgrunnlag (3.044 -552)

Trafikkgrunnlag for tiltak langs rv 49

Nummerskrivingsundersøkinga avdekkja følgjande trafikkmengder mellom Rv.7 og Rv.49:

- Trafikk mellom Rv.7 (mot Bergen) og Rv.49: 100 ÅDT
- Trafikk mellom Rv.7 (mot Granvin) og Rv.49: 50 ÅDT

SUM trafikk mot Rv.49: 150 ÅDT

Andel av bompenggrunnlaget som er retta mot Rv.49 vert med dette: $150/2400 = \text{ca. } 6\%$. I høve til eit samla investeringsvolum på 256 mill.kr. tilsvarar dette ca. 16 mill.kr.

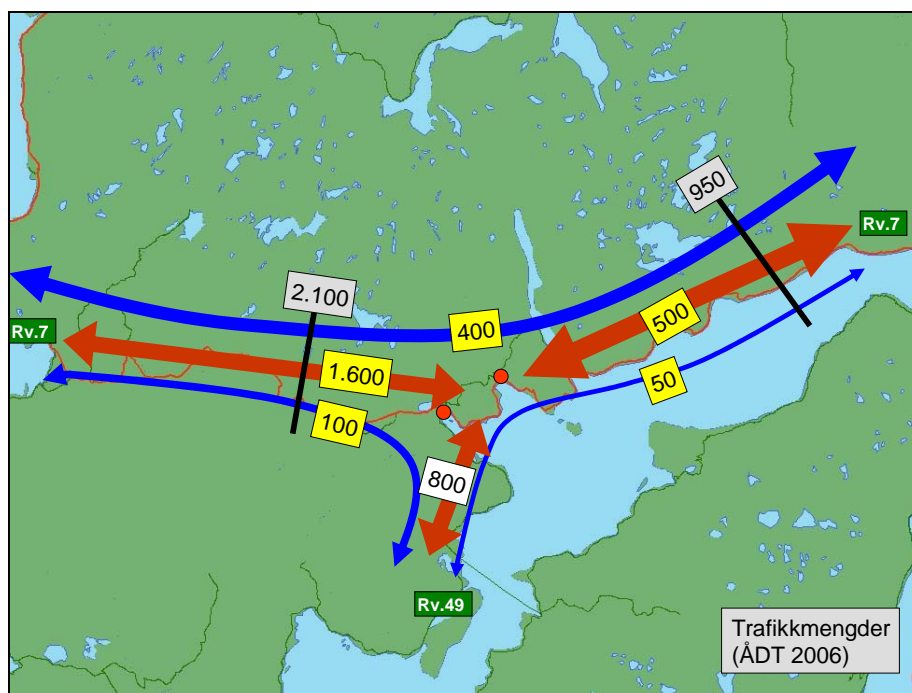
Utrekningane syner at trafikken som er retta mot Rv.49 finansierer om lag 16 mill.kr. av bompengeinntektane. Ut i frå dette er det rimeleg at Rv.49 får minst 16 mill.kr. av investeringane

Nytteprinsippet

I St.meld. nr. 24 om Nasjonal transportplan 2006-2015 går det fram at Samferdselsdepartementet vil leggje vekt på det såkalla nytteprinsippet i bompengesaker. Det betyr mellom anna at dei som betalar bompengar, skal ha nytte av dei vegtiltaka som vert bygd.

For å vurdere om nytteprinsippet er ivaretatt er det sett nærare på trafikken som betalar.

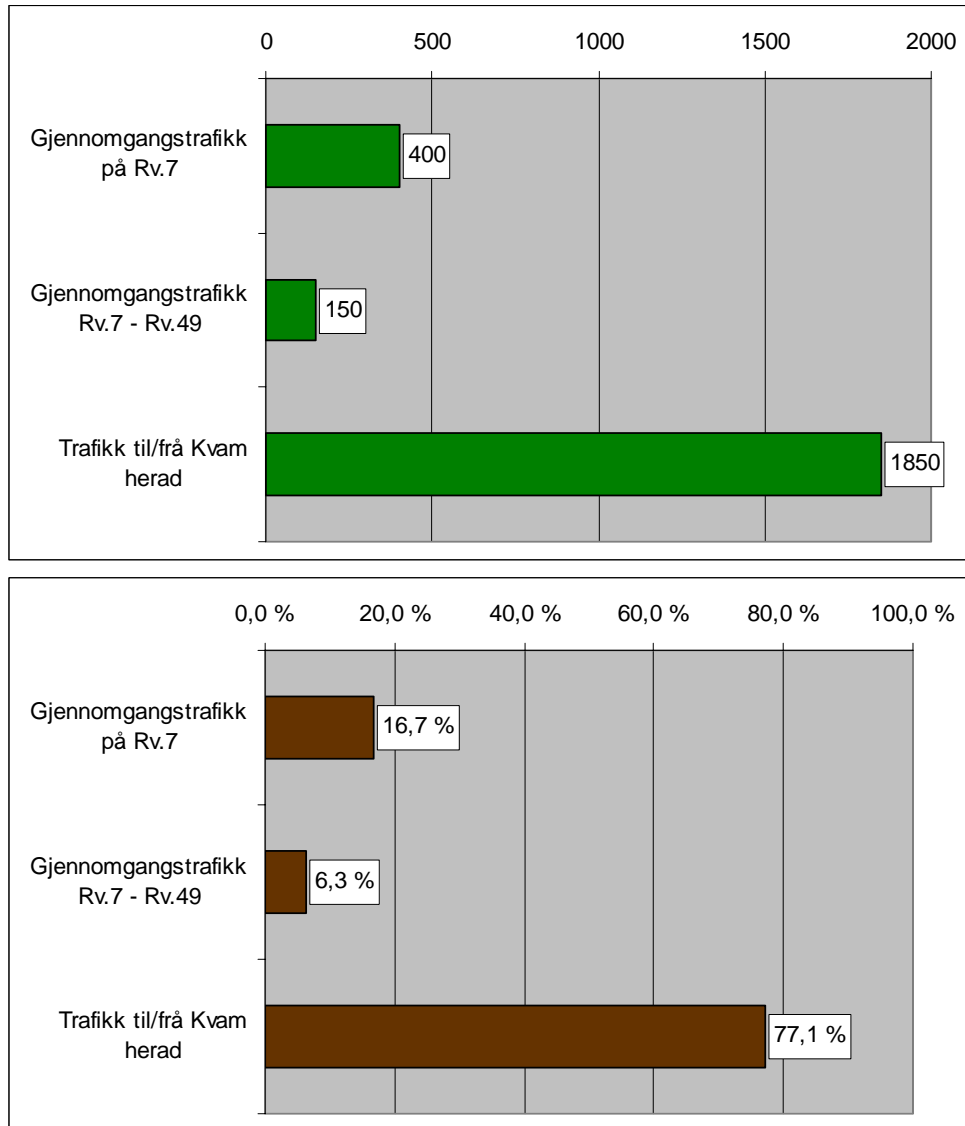
På grunnlag av trafikkteljingane på Rv.7, grensa mot Granvin og ved Tokagjelet i Kvam, samt nummerskrivingsundersøkinga, kan ein illustrere trafikkmønsteret slik:



Figur 3. Illustrasjon av trafikkmønster på Rv. 7 og Rv.49 gjennom Kvam (ikkje korrigert for rundturar og utanlandstrafikk).

Netto trafikkgrunnlag er rekna til om lag 2.400 ÅDT (korrigert for timesregel og utlandstrafikk).

Reisemønsteret for denne trafikken:



Figur 4. Reisemønster for betalende trafikk.

Diagrammene syner at om lag 80% av trafikken som betalar bompengar er lokaltilknytta trafikk til/frå Kvam herad (innanfor bompengesnitte).

Den lokaltilknytta trafikken på 1.850 samsvarer med figuren på forrige side etter korreksjon for rundturer og utlandstrafikk: 1.600 (lokaltrafikk frå vest)+ 500 (lokaltrafikk frå aust) – 150 (rundturer som berre betaler ein gong) – 100 (utlandstrafikk) = 1.850 ÅDT.

Vurdering av nytte for trafikkstraumane:

Trafikkstrøm	Andel av trafikkgrunnlaget	Inntekt fra trafikken	Nyttevurdering
Gjennomgangs- trafikk på Rv.7	17 %	43 mill.	Trafikken kører hele Rv.7 gjennom Kvam og vil få nytte av alle prosjekta, bortsett fra tiltaka langs Rv.49.
Gjennomgangs- trafikk mellom Rv.7 og Rv.49	6 %	16 mill.	Trafikken mot Rv.49 bidrar med ca. 16 mill.kr. til utbyggingspakken og vil ha nytte av tiltaka på Rv.49. I tillegg vil trafikantane dra nytte av tiltaka langs Rv.7 mellom Norheimsund og hhv. vest og aust. Det er satt av 30 mill.kr. til Rv.49 mot Linga.
Trafikk til/frå Kvam herad	77%	197 mill.	Om lag $\frac{3}{4}$ av bompengeneinntektene kjem frå trafikk som kjem utanfor bompengesnitte og skal til og frå Kvam herad, primært i området Norheimsund-Øystese. Dette er i praksis busette og næringsdrivande i Norheimsund/Øystese, samt besøkjande til området. Alle desse trafikantane vil dra nytte av eitt eller fleire av prosjekta i pakken: <ul style="list-style-type: none"> - alle vil dra nytte av tiltaka langs Rv.7 inn mot tettstadene (Kvamskogen for dei som kjem frå vest, Øystese-Granvin for dei som kjem frå aust) - trafikk frå vest mot Øystese og frå aust mot Norheimsund vil få nytte av tiltaka mellom Norheimsund og Øystese. - mange av biltrafikantane er busette i området og vil som mjuke trafikantar ha stor nytte av tiltaka mellom Norheimsund og Øystese og tiltaka på strekninga Norheimsund-Vikøy.
Sum	100%	256 mill.	

Vurderinga tilseier at dei som betalar vil nytte av tiltaka i pakken som er rimeleg i tråd med det dei yter gjennom bompengebetaling.

Det vil vere trafikantar som drar nytte av tiltaka, men som ikkje betalar (lokaltrafikk innanfor bompengesnitte, samt mjuke trafikantar). Det er likevel grunn til å tru at mange av desse er betalande trafikantar i andre samanhenger, når dei kører til og frå Kvam herad. Nær 80% av trafikkgrunnlaget er lokaltilknytt, og det er grunn til å tru at dei fleste av desse er busette og næringsdrivande i Kvam.

Trafikkvekst

Når det gjeld framtidig trafikkutvikling er Vegdirektoratets generelle vekstfaktorar i Nasjonal Transportplan lagt til grunn. Det er rekna med eit gjennomsnitt på 1,0 % årleg trafikkvekst i heile bompengerperioden.

Andre prosjekt som kan påverke trafikkutviklinga på Rv.7 i bompengerperioden:

- Hardangerbura vil kunne skape ny trafikk lokalt i Hardanger og mellom Bergen og Hardanger, og dermed medvirke til auka trafikk på Rv. 7.
- Jondalstunnelen vil legge til rette for trafikk mellom E134/Odda og Bergen via Rv.49/Rv.7, og dermed auke trafikkgrunnlaget i bompengesnittet på Rv.7 øvst i Steinsdalen.
- Tiltaka i Vossapakken vil kunne overføre gjennomgangstrafikk frå Hardanger til Bergen frå Rv.7 til Rv.13/E16 via Voss, og dermed redusere trafikkgrunnlaget for Kvammapakken. Tiltaka i Kvammapakken vil samstundes motverke denne trafikkoverføringa ved å gjere Rv.7 meir attraktiv. Det vert truleg bompengeinnkrevjing på begge vegrutene.

Det er vanskeleg å vurdere den samla effekten av alle desse tiltaka. Verknadene går begge vegar. Nokre av prosjekta er heller ikkje endeleg vedtekne.

Samla vurdert legg ein til grunn at endringane som følgje av andre tiltak går like mykje begge vegar, dvs. den generelle årlege trafikkveksten på 1,0% vert uendra.

Bompengetakst

Oppstart for bompengeinnkrevjinga vil etter føresett framdriftsplan vere 1.1.2008. Det vert lagt opp til parallellinnkrevjing i byggetida og etterskotsinnkrevjing når bygginga er ferdig. Samla bompengerperiode vil være 15 år.

Det er lagt opp til ein bompengetakst som tilsvarar ei gjennomsnittleg inntekt på ca. kr. 24 pr. køyrety (2004-nivå). Det er noko tidleg å slå fast kva dette vil medføre i konkrete takstar. Dette vil avhenge av kor mange som vil kjøpe brikke, og rabattsystem på brikke.

Det er rekna på aktuelle takstar med følgjande føresetnader:

- 70% brikkeandel i autopass (30% betaler enkeltbillett med full pris)
- 40% i gjennomsnittleg rabatt for dei som nyttar brikke
- 10% tunge køyrety

Takstane (2004-nivå) vert med desse føresetnadene:

Betaling	Lette køyrety	Tunge køyrety (totalvekt over 3,5 tonn eller lengde over 6 m).
Med autopass-brikke	18,-	36,-
Med enkeltbillett	30,-	60,-

Føresetnadene m.o.t. bompengetakst er identiske med føresetnadene i bompengesøknad for "Vossapakken".

6.3. ØKONOMISKE FØRESETNADER

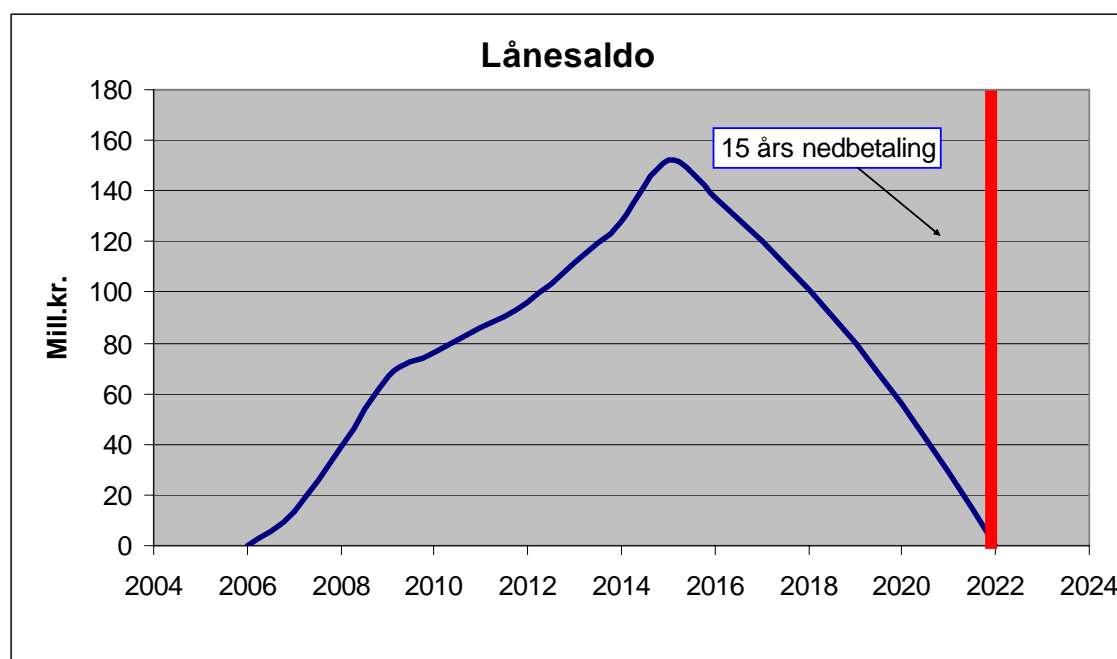
I finansieringsplanen er det lagt til grunn følgende økonomiske føresetnader:

Lånerente:	6,5 %
Innskotsrente:	2,0 %
Prisauke kostnader:	2,0 % pr. år
Prisauke bompengerakst:	2,5 % pr. år
Inntekt pr. køyrety	24,- (2004-kr.)

Finansieringsanalysen er utført ved hjelp av Vegdirektoratets reknearkmodell for bompengeprojekt.

6.4. RESULTAT

Illustrasjon av låneutvikling med eit investeringsvolum på om lag 256 mill. 2006-kr.:



Figur 5. Utvikling av lånesaldo i bompengerperioden med full utnyttning av inntekspotensialet på 256 mill. 2006-kr. Lånet vil vere nedbetalt i 2022.

Maksimalt låneopptak vil vere om lag 150 mill. kr., og opptrer i år 2015 (avslutning av utbyggingsfasen).

Frå 2015 til 2022 vil netto inntekter utgjere om lag 25 -30 mill.kr., medan rentekostnadene vil vere om lag 9 mill.kr. Dette overskotet gir grunnlag for å betale ned lånet i perioden 2015 - 2022.

6.5. FØLSAMHEITSANALYSE

Det er uvisse med mange av føresetnadene. Kostnadstala for kvart prosjekt er uvisse, men ein legg til grunn å byggje ut i høve til ei samla økonomisk ramme. Denne ramma vert styrande for kor mange prosjekt ein får gjennomført i ulike delområde.

I etterfølgjande analyse er det sett nærare kva konsekvensar svikt i trafikkføresetnadene vil gje for den totale ramma:

Årleg trafikkvekst	Økonomisk ramme (mill.kr)
-2 %	183
-1 %	205
0 %	229
1 %	256
2 %	284

Tabellen synar på kva måte den samla økonomiske ramma vert endra dersom trafikkutviklinga vert endra (årleg trafikkvekst).

I hovudalternativet er det lagt til grunn ein årleg vekst på 1%.

Med lågare vekst vert ramma redusert ned mot 230 mill.kr.

Dersom trafikkgrunnlaget vert lågare år for år (negativ vekst) kan vil dei totale investeringsmidlane kome under 200 mill.kr. (183 mill.kr. med 2% redusert trafikkgrunnlag pr. år).

Ein reknar det som lite sannsynleg med negativ trafikkvekst. Med mellom 0% og 2% årleg trafikkvekst vert ramma mellom 230 og 280 mill.kr.

Dersom lånerenta vert lågare enn 6,5 % vil investeringsramma kunne aukast.

Finansieringsopplegget er basert på rammeløyvingar til strekningsvise prosjekt. Ved å prioritere midlar innafor rammene vil ein ha kontroll på samla investeringsvolum.

I tillegg vil ein kunne styrkje finansieringa ved å auke takstane, dersom dette skulle bli naudsynt.

7. SØKNAD

Kvam bompengeselskap AS søker med dette om løyve til å starte innkrevjing av bompengar til å finansiere tiltaka i "Kvammapakken", slik det er skildra i denne søknaden.

Norheimsund, den 22.5. 2006

8. REFERANSAR

- 1. Nummerskiltanalyse Kvam, Rambøll september 2005*
- 2. Bompengeprojekter – veiledning, håndbok 102, Statens vegvesen 2001*
- 3. NTP – handlingsprogrammet, foreløpige retningslinjer, Statens vegvesen 2004*
- 4. Reguleringsplan for Rv. 7 ny veg Øystese Vest – Nes, Statens vegvesen 2000*

VEDLEGG

VEDLEGG 1. Vedtak Reguleringsplan Rv.7 Nes-Øystese

Kvam herad

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Kvam formannskap	19.12.00	183/00	SITV
Kvam formannskap	04.09.01	101/01	SITV
Kvam formannskap	27.11.01	152/01	SITV
Kvam heradsstyre	11.12.01	103/01	SITV

Avgjerd av: Saksh.: Sigmund Tveisme	Arkiv: 504 Objekt:	Arkivsaknr 9802072
--	-----------------------	-----------------------

Reguleringsplan Rv.7 Hp. 15, parsell Øystese vest - Nes

Samandrag:

Kvam formannskap vedtok i møte 19.12. 2000 eit framlegg til reguleringsplan for ny riksveg 7 mellom Øystese vest og Nes i Kvam.

Planen har lege ute til offentleg ettersyn i 6 veker. I tillegg til høyringsuttalene er det kome ei rekkje uttaler frå verksemder og eigarar / brukarar som vert råka av planen. Uttalene er til dels negative.

Oppsitjarar langs eksisterande veg på strekkja, som i høgste grad er "råka", har ikkje uttalt seg skriftleg, men på kontordag i Øystese 12.10.1999 møtte representantar for desse og gav full støtte til tunnelloysing. I tillegg vart vegkontoret oppmoda til å velja "eit realistisk forslag som er tidsmessig snart løyseleg"

Dei fleste innkomne uttaler og merknader er gjennomgått og kommentert av vegkontoret

HST-103/01 Vedtak:

Med heimel i § 27-2 nr.1 i plan- og bygningslova godkjenner Kvam herad framlegg til reguleringsplan for ny riksveg i tunnel mellom Øystese vest og Nes (alternativ 1).

Samstundes godkjenner heradet føresegner i tilknytning til planen.

Dette vedtaket vert å kunngjera i samsvar med reglane i § 27-2 nr.3 i plan- og bygningslova. I kunngjeringa skal det opplysast om rett til å klaga på heradsstyret sitt vedtak, jfr. §§ 27-3 og 15 i lova.

VEDLEGG 2. Høyringsfråsegn til bompengesøknad av 12.10.2005

Granvin herad
Sakspapir

Styre, komite, utval	Møtedato	Saknr	Sbh
Formannskapet	25.10.2005	075/05	OTS
Heradsstyre	09.11.2005	046/05	OTS

FORMANNSKAPET SI TILRÅDING:

1. Granvin herad er positiv til å bompengefinansiera tiltak langs Rv.7 i Kvam.
2. Granvin herad er positiv til å leggja Rv.7 i tunnel under Kvamskogen. Dette opnar for å samordna veg og 420 kw kraftline i same tunnelloysing.
3. Granvin herad ynskjer at ein framtidig bomstasjon vert plassert mellom Ålvik og Fykkesund.

25.10.05 Formannskapet

FS-075/05 VEDTAK:

Formannskapet sitt framlegg vart tilrådd med 4 mot 1 røyst (SV).

09.11.2005 Heradsstyre

Ordførar Olav Seim kom med framlegg om eit nytt punkt 3:
Granvin herad ber Kvam bompengeselskap vurderer å nytta inntil kr 6 millionar på Kjerlandskrysset (Hardangerkrysset).

Formannskapet trekte punkt 3 i si tilråding.

HS-046/05 VEDTAK:

Formannskapet si tilråding i punkt 1 og 2, og Olav Seim sitt framlegg til nytt punkt 3 vart vedteken med 11 mot 2 røyster (SV). Vedtaket lyder slik:

1. Granvin herad er positiv til å bompengefinansiera tiltak langs Rv.7 i Kvam.
2. Granvin herad er positiv til å leggja Rv.7 i tunnel under Kvamskogen. Dette opnar for å samordna veg og 420 kw kraftline i same tunnelloysing.
3. Granvin herad ber Kvam bompengeselskap vurderer å nytta inntil kr 6 millionar på Kjerlandskrysset (Hardangerkrysset).

Saksprotokoll

Utval: Kommunestyret
Møtedato: 27.10.2005
Sak: 0040/05

Arkivsak: 05/00367
Tittel: **BOMPENGESØKNAD "KVAMMAPAKKEN".**

Vedtak:

Samnanger kommunestyre rår frå realisering av bompengordninga i "Kvammapakken".

Saksprotokoll

Utval: Personal og økonomiutvalet
Møtedato: 13.02.2006
Sak: 0003/06

Arkivsak: 05/00367
Tittel: **BOMPENGESØKNAD "KVAMMAPAKKEN" OG
KVAMSKOGSTUNNELEN**

Vedtak:

"Kvammapakken"

Etter førespurnad frå styret i Kvam bompengeselskap a.s. har Samnanger kommune handsama "Kvammapakken" på nytt slik den no ligg føre.

Samnanger kommune rår framleis frå realisering av bompengordninga i "Kvammapakken".

MØTEBOK

Rådsmøtet i Hardangerrådet

Dato: Torsdag 12.01.06

Stad: Vikevoll sjukeheim i Jondal kommune

Tid: Kl 09.00 – 15.00

Til stades:

Eidfjord kommune: Ordfører Ola B. Hereid
Granvin herad: Ordfører Olav Seim
Kvam herad: Ordfører Astrid Farestveit Selsvold - rådsordfører
Odda kommune: Ordfører Toralv Mikkelsen
Ullensvang herad: Ordfører Solfrid Borge - rådsvaraordfører
Ulvik herad: Ordfører Jon Olav Heggseth
Jondal kommune: Formannskapsmedlem Kjellaug Hoås Samland med fullmakt.
Rådmannsforum:
Ullensvang herad Rådmann Magnus Mjør –leiar i Rådmannsforum
Ulvik herad Rådmann Jon Oppedal
Kvam herad Rådmann Knut Terje Røkke
Jondal kommune Rådmann Aud Mari Eitrheim
Odda kommune Rådmann Finn Kristofferesen
Granvin herad Ass. rådmann Erling Bruvik
Administrasjonen: Dagleg leiar Leiv Vambheim

Det var ingen merknader til innkalling eller sakliste. Rådsordfører leia møtet.

Alle vedtak er samrøystes om ikkje anna er nemnt.

Ved møtestart:

- Leiv Vambheim tok opp spørsmål om gåve til Opninga av Tusenårsstaden Kabuso. (Dette vert ny sak etter saklista.)
- Toralv Mikkelsen tilrådde ei sosial strategisamling i Hardangerrådet.
- Solfrid Borge orienterte om ei markering i Oslo 28.02.06 i samband med positivt vedtak om Hardangerbrua i Stortinget.
- Olav Seim orienterte om arbeidet med småkraftverk. Konesjonsregelverket er ikkje på dei høge falla i Hardanger si side. Spørsmål om å invitera Miljø- og Energikomiteen til Hardanger. Dette arbeider Olav Seim vidare med.

Til sakshandsaming i Regionrådet:

HR – sak 01/06 Kvammapakken. Uttale frå Hardangerrådet.

Styreleiar Oddvar Brakestad i Kvam Bompengeselskap AS orienterte om Kvammapakken og Kvamskogstunnelen (Kvammapakke fase 2). Han delte ut ein faldar som viser utbyggingsframlegg, finansiering, trafikkprognosar, samanhengen med kraftlinje i tunnel og framdriftsplan.

Toralv Mikkelsen sette fram slike endringsforslag: Pkt 2: "innbyggjarane i Hardanger" Pkt 3: "Hardangerrådet er bekymra for at det vert fleire bompengestasjonar i regionen, men er dessverre nødvendig for alternativet er....."

Solfrid Borge peika på at Ullensvanginnbyggjarar nyttar Rv 7 gjennom Kvam til og frå Bergen. Vegen Kvanndal -Kvam grense har viktige utbyggingsbehov.

Astrid Farestveit Selsvold sette fram slikt til pkt 1. "Hardangerrådet støttar søknad frå Kvam bompengeselskap AS av 12.10.05."

Vedtak:

1. Hardangerrådet støttar søknad frå Kvam bompengeselskap AS av 12.10.05
2. Hardangerrådet meiner tiltaka i Kvammapakken vil betra situasjonen for innbyggjarane i Hardanger, for trafikken til og frå Hardanger og for gjennomgangstrafikken i Hardanger. Manglande statlege løyvingar utløyser systemet med bompengefinansierte nødvendige samferdselstiltak.
3. Hardangerrådet er bekymra for at det vert fleire bompengestasjonar i regionen, men desse er dessverre nødvendige fordi alternativet er fleire 10-år med minimal utvikling av transportmønsteret i Hardanger, med konsekvens for næringstørke og folketalsnedgang.
4. Hardangerrådet viser også til arbeidet for eit mogeleg spleiselag mellom Vegstyresmakter og Statnett om tunnel under Kvamskogen. Både miljø- og transportmessig vil dette vera ei framtidretta løysing. Hardangerrådet oppmodar Kvam bompengeselskap AS å arbeida vidare med nødvendig utgreiingsarbeid.