

# Kvam herad

## Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Komit� for utvikling	28.04.03	021/03	JATJ
Kvam heradsstyre	13.05.03	055/03	JATJ

<b>Avgjerd av:</b> <b>Saksh.:</b> Jan Tjosås	<b>Arkiv:</b> 561 <b>Objekt:</b>	<b>Arkivsaknr</b> 2003000078
---	-------------------------------------	---------------------------------

### Vegplan for Kvam

#### Samandrag:

Heradsstyret vedtok 28.05.2002 å oppnemna ei arbeidsgruppe for å arbeida ut ei prioritert liste for opprusting av riksvegane i kommunen. Gruppa skulle og vurdere og foreslå økonomiske og politiske virkemiddel for å få gjort arbeidet.

Gruppa har vore på synfaring i Kvam og hatt fleire m te f r ein kom fram til dei prioriteringane og forslaga som ligg i planen.

Planen inneheld ei prioriteringsliste som er delt inn i store og mindre prosjekt, samt at gang- og sykkelveggar er for seg. Dette med bakgrunn i at det kan vera mindre sekkepostar som kan nyttast på mindre prosjekt.

Dei ulike prosjekta er kostnadsrekna med hjelp frå Statens Vegvesen ved Ingmar  lmheim. Utan reguleringsplanar og meir detaljerte studiar er det nok grunnlag for å diskutere enkelte postar, men dei gjer likevel eit bilete av dei kostnadane ein stå framfor for å få eit tenleg vegnett.

Planen inneheld og forslag om innføring av bompengar for å få l yst dei utfordringar ein står overfor. I planen er det tatt utgangspunkt i ein bom i Eikedalen. Saman med kommunane Fusa og Samnanger bør ein sjå om det er grunnlag for eit felles prosjekt på vegane innan dei tre kommunane.

#### Rådmannen sitt framlegg til 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 fr  2004 må få innverknad på staten sine samferdselsprioriteringar.
3. Kvam heradsstyre vedtek å arbeida vidare med planane om ei bompengordning saman med Samnanger og evt. Fusa

**28.04.2003 Komit  for utvikling**

**Framlegg frå Oddvar Soldal:**

Nytt punkt 3:

Bompengeordninga skal eventuelt skje i samarbeid med Bergen, Voss, Samnanger og Fusa.

**Framlegg frå Komitè for utvikling:**

Nytt punkt 4.

Når Jondalstunnelen er finansiert, må dette bety auka innsats på Rv 49.

**Røysting:**

Rådmannen sitt framlegg til vedtak, punkt 1 og 2, fekk 7 røyster og vart samrøystes tilrådd.

Framlegget frå Oddvar Soldal, nytt punkt 3, fekk 2 røyster. 5 røyster mot.

Framlegget frå Komitè for utvikling, Nytt punkt 4, fekk 7 røyster og vart samrøystes tilrådd.

---

**UTVI-021/03 Tilråding**

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 arbeida vidare med planane om ei bompengeordning saman med Samnanger og evt. Fusa.
4. Når Jondalstunnelen er finansiert, må dette bety auka innsats på Rv 49.

**Saksordførar:**

Rolf Brynjulf Bergesen

**Vedlegg:**

Notat frå drøftingsmøte med Samnanger og Fusa, journal 2003005926

Saksopplysningar:



Vegplan for Kvam  
***"Kvammapakken"***

Framlegg til prioritering og finansiering av  
vidare utvikling av vegnettet I Kvam

Mars 2003

-



## Forord

Vegane i Kvam har for dårleg standard til å stetta transportbehova til folk og næringsliv i kommunen. Investeringsnivået på vegnettet i kommunen har i lang tid vore lågt og det er behov for ei monaleg oppgradering om vegnettet skal få tilfredsstillande standard.

Samstundes er vegane rundt oss kraftig opprusta og det er vidare planar som gjer forskjellane endå større.

No er det difor på tide at også vegane i Kvam herad vert tilgodesett med midlar som gjer at vegnettet er framkomeleg og at næringslivet har konkurransevilkår på linje med andre.

Signala frå Vegdirektoratet er at meir midlar skal brukast på dei vegane som har størst trafikk. Det vil i stor grad vera vegane rundt byane og forskjellane på vegnettet i landet vert endå større.

Som grunnlag for arbeidet med å prioritera og finansiera vidare utvikling av vegnettet i kommunen, har Kvam Herad oppnemd ei gruppe som skal koma med framlegg til prioritering, investeringsbehov og vurdering av moglege finansiering av tiltak.

Mars 2003

<b>Innhald</b>	
<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Innhald</b>	<b>4</b>
<b>Samandrag</b>	<b>5</b>
Prioriterte tiltak	6
Oversikt over bompenger	7
Finansiering	8
Kvammapakken	9
<b>1. Bakgrunn og problemstilling</b>	<b>10</b>
1.1 Bakgrunn	10
1.2 Problemstilling	10
1.3 Kommuneplan for Kvam	11
1.4 Diff. arb.gj.avgift	11
1.5 Organisering	11
<b>2. Presentasjon av Kvam</b>	<b>12</b>
2.1 Geografi	12
2.2 Folketal	12
2.3 Næringsliv	13
2.4 Trafikkmønster	14
2.5 Registrerte køyretøy	14
<b>3. Busetjing, arbeidsplassar, trafikk</b>	<b>15</b>
3.1 Senterstruktur	15
3.2 Lokalisering av arbeidsplasser	15
3.3 Pendling	15
<b>4. Trafikktryggleik</b>	<b>16</b>
4.1 Målsetjing	16
4.2 Trafikkulukker	16
4.3 Ullukkesprofil	17
4.4 Prioriterte tiltak	17
<b>5. Innspel frå næringslivet</b>	<b>18</b>
<b>6. Prioritering</b>	<b>19</b>
6.1 Prioriteringskriteria	19
6.2 Prioritering	20
<b>7. Verknader av tiltak</b>	<b>21</b>
<b>8. Kart</b>	<b>24</b>

# Samandrag

## Bakgrunn

Kvam er ein av dei mest ressursrike og næringssterke kommunane i Hardanger med eit variert næringsliv, store eksportverksemdar og stabilt folketal. Kvam har den dårlegaste vegstandarden i regionen. Vegnettet stettar i dag ikkje transportbehova i kommunen. I tillegg er det for mange trafikkulukker på det mest sentrale vegnettet i kommunen.

På denne bakgrunn ønskjer Kvam Herad å få rusta opp vegnettet til ein standard som gir eit sikkert og tenleg transporttilbod. Ein kommunal vegkomité er sett ned for å utarbeida eit grunnlag for dette arbeidet.

## Vurdering av vegstandard og tiltak

Behov for tiltak er vurdert gjennom ein analyse av tilstanden på vegnettet sett i forhold til ein målsett standard. Tilstanden på vegnettet er vurdert med data frå Statens vegvesen sin vegdatabank, synfaringar og kjennskap til trafikktilhøve i kommunen.

Målsetjinga for framtidig vegstandard tek utgangspunkt i vegnormalane til Statens vegvesen. Med bakgrunn i funksjon og trafikkmengde vert vegnormalane sin standard lagt til grunn for vurdering av tiltak på det mest sentrale vegnettet

## Kostnader

Kostnader for vegtiltaka i Kvam er rekna ut med hjelp frå Statens vegvesen ved Ingmar Ølmheim:

På kvar vegstrekning er det stipulert kostnader utifrå erfaringstal og lengd på parsellen

## Prioritering

Prioritering av tiltak og strekningar er gjort på grunnlag av vegtype og funksjon, trafikkmengde, trafikkulukker, næringstransportar, natur, landskap og miljø.

Størst effekt av tiltaka på prioriterte strekningar er venta som sparte ulukker. Breiddeutviding og fjerning av flaskehalsar vil i tillegg gi betre transportvilkår for næringslivet med meir effektive transportar og lågare logistikkostnader. Arbeidskøyning vil verta sikrere og ta kortare tid. Meir detaljert evaluering må gjerast på grunnlag av eit betre plangrunnlag. Då vil også verknader for arealbruk og miljø vera viktige moment.

## Oppdeling av tiltaka

Prioriteringslista over parsellar som må utbetrast er delt opp i store og små prosjekt samt gang- og sykkelvegar. Dette for å gjera det meir oversiktleg og dessutan lettare å få tak i midlar frå ulike sekkepostar.

Mange av tiltaka i trafikkiksikringsplanen vert og løyst dersom dei store prosjekta vert gjennomførde.

## Prioritert liste over parsellar som må utbetrast i Kvam

–

**Store prosjekt:**

Prioritet:	Vegnr.	Strekning:	Plangrunnlag:	Lengd	Kostnad
1	Rv 49	Kolltveit Tørvikbygd-	Plan under arbeid	5427	110
2	Rv 7	Nes-Øystese, tunell	Godkjent plan	1384	77
3	Rv 7	Øystese-Laupsa, tunn	Treng plan	1589	80
4	Rv 49	Linga til Vetle-Linga	Treng kommunedelplan	1277	32
5	Rv 7	Midtun-Kjepso	Byggjeplan	1000	12
6	Rv 49	Tveit-Vikøy	Treng plan	2068	31
7	Rv 49	Kolltveit-Røyrvik	Treng plan	1510	18
8	Rv 49	Klubbavik til hotellet	Plan for tunnel godkjent	883	13
9	Rv 49	Tangerås-Risa	Godkjent plan	696	7
10	Rv 49	Dysvik-Nybru	Treng plan	3761	57
11	RV 49	Neskrysset-Mundheim	Treng plan	1041	16
<b>Sum</b>				<b>22055</b>	<b>421</b>

**Mindre prosjekt:**

1	Rv 7	Fykkesund-Fyksevege	Byggjeplan	150	1,5
2	Rv 7	Steinstøberget	Byggjeplan	274	5
3	Rv 7	Bostippen	Byggjeplan	115	3
4	Rv 49	Skjæring v/Bakka	Godkjent plan	304	1
5	Rv 7	Brua i Ytre Ålvik	Byggjeplan		1
6	Rv 7	Frå brua til Tveit	Treng plan	1206	2
7	Rv 7	Rykkje-Bjelkanes	Treng plan	291	2,5
8	Rv 7	Steinstø	Byggjeplan	192	2
9	Rv 49	Mundheim sentrum	Godkjent plan		2
<b>Sum</b>				<b>2582</b>	<b>20</b>
Mundheimsdalen			Under arbeid		
Tunnellar til Gjermundshamn			Under arbeid		

**Trafikksikring, gang- og sykkelsti**

Prioritet:	Vegnr:	Strekning:	Planstatus:	Lengd	Kostnad
1	Rv 49	Skjelbreid-Fartøyvernsenteret	Godkjent plan	122	1
2	Rv 7	Tolo-Nes	Treng plan	2578	16
3	Rv 7	Ålvik sentrum Tettstad-prosjekt	Plan under arbeid	1014	7
4	Rv 49	Oma sentrum	Treng plan	400	4
5	Rv 49	Ådland-Lidarende G/S	Byggjeplan	279	2
6	Rv 7	Vikedal-Ålvik G/S	Treng plan	696	6
7	Rv 49	HSD-Tveitkrysset	Treng plan	500	8
8	Rv 7	Kvamskogen G/S	Treng plan	8000	30
<b>Sum</b>				<b>13589</b>	<b>74</b>

**Netto inntekter over 15 år ved bompengainnkrevjing i Eikedalen**

–

<b>Alternativt Innkrevjingsystem</b>	<b>Takst</b>	<b>mill kr</b>
Innkreving i Eikedalen ÅDT 2400 køyretøy	20kr	240
Samla finansieringsgrunnlag over 15 år for investeringar i vegnettet i Kvam		
<b>Finansiering</b>	<b>Mill kr</b>	<b>Fordeling</b>
Bompengar	240	46%
Lokal finansiering (grunnavståing, bedrifter, kommune)	10	2%
Statlege midlar (NTP i perioden 2006-2015)	200	37%
Sekkepostar for riksvegar (trafikksikring, rassikring, osv)	80	15 %
<b>Ialt over 15 år</b>	<b>530</b>	<b>100%</b>
<b>Kvammapakken, 15års investeringsprogram for vegnettet i Kvam</b>		
<b>Priori tering- Strekning</b>	<b>Kostnad mill kr</b>	<b>Akkumulert kostnad</b>
1 Rv7 Kvamskogen, gang- og sykkelveg	30	
2 Rv 49 Tørvikbygd-Kolltveit	110	140
3 Rv 7 Nes-Øystese	77	217
4 Rv 7 Øystese-Laupsa, tunell	80	297
<b>Til resten av tiltaka:</b>		
5 Rv7 Fykkesund bru-Fyksevegen		
6 Rv 49 Linga til- Vetle Linga		
7 Rv 7 Midtun-Klepso		
8 Rv 49 Tveit-Vikøy	233	233
9 Rv 49 Kolltveit-Røyrvik		
10 Rv 49 Klubbavik-hotellet		
11 Rv 49 Tangerås-Risa		
12 Rv 49 Dysvik-Nybru		
13 Rv 49 Neskryset-Mundheim		
<b>Sum</b>	<b>530</b>	<b>530</b>

Prosjekt 2 og 3 har ferdig/nesten ferdig plan og kan startast opp så snart det føreligg nødvendige vedtak.

Ein del prosjekt må sjåast i samanheng pga. massebalanse, trafikksikring osv.

—

# Finansiering

## Bompengar

Gapet mellom behov og budsjettammer i samferdslesektoren har ført til at bompengar i stadig større grad vert nytta for å skøyta på dei ordinære vegmidlane. Sjølv om bompengar er meint som eit ekstraordinært tiltak, er det etter kvart heller blitt regelen at bompengar vert nytta som finansieringskjelde. Over heile landet er det opp mot 40 bompengesystem i drift.

I tillegg til finansiering av einskildprosjekt, er bompengar også nytta til finansiering av ei samling av fleire ulike tiltak i såkalla "bompengepakkar". Dei største byområda var først ute med slike ordningar, men etter kvart er det også etablert bompengepakkar for andre område også utafor tettbygde strom og på mindre plassar.

## Bompengar i Kvam

Heradsstyret i Kvam har bedt arbeidsgruppa om forslag til finansiering av dei prioriterte tiltaka. Gruppa foreslår at ei bompengordning vert vurdert for finansiering av eit oppgradert vegnett i kommunen. Som grunnlag for eit førebels overslag på inntekspotensialet med bompengar, er det vurdert innføring av bompengar i Eikedalen.

Voss vil innføra bompengering frå 2005, noko som vil føra til ny veg i Skjervet og tunnel bak Vangen. Skal ein ha bompengar på Rv 7 er det viktig å ha dette i same tidsrom som Voss slik at bilistar som skal velja veg vert likestillt med hensyn til bompengar.

## Bomplassering

Alternativ 1. vert å plassera ein bom i Eikedalen.

Ei plassering her vil fanga inn all gjennomgangstrafikk på Rikveg 7, vidare all trafikk frå Kvam til Bergen samt hyttetraffikken til Kvamskogen. Gruppa foreslår å byggja gangveg på deler av Kvamskogen. Dette vil vera eit svært viktig trafikksikringstiltak, samstundes som det vil auka trivselen for hytteeigarane på Kvamskogen.

Skianlegget i Eikedalen vil verta råka, men konkurranseforholdet til Voss vil vera uendra sidan det også der vert bompengar.

Alternativ 2. vert å plassera ein bom i Samnanger kommune slik at ein får med trafikk som går på Rv. 48 slik at ein kan byggja tunnel bak Tysse m.m.

## Trafikk gjennom bommen

Årsdøgntraffikken i Eikedalen er om lag 2400 køyretøy.

## Bompenginntekter

Bompengetaksten på vegen ved Voss er planlagt til 20 kroner. Det vil difor vera naturleg å nytta same summen også her. Med ein ÅDT på 2400 og ein takst på kr. 20 vil samla inntekter pr år vera kr.17.280.000

Rabattordningar kan utgjera opp til 40 % for dei som køyrer ofte. Dette vil for ein stor del verta kompensert ved at vogntog betalar dobbel sats.

Det er etterkvart gode erfaringar med automatiske bommar. Årlega avskrivningar på ei slik ordning vil vera om lag kr. 1 million.

Bompenginntekter med bom lenger vest i Samnanger er ikkje vurdert.

## Innkrevjing frå 2005 til 2020?

Bommen rundt Voss er planlagt å stå i 15 år. Det er difor naturleg å ha det same tidsperspektivet også på dette prosjektet.

## Samla inntekspotensial

Ved innkreving i 15 år og årlege inntekter på om lag kr. 16 millionar vil samla inntekter vera kr. 240 millionar.

Vel ein alt. 1 må Kvam og Samnanger gå inn for det. Ved alt. 2 må ein også få med Fusa

## Kvammapakken

Kvammapakken er eit femtenårs investeringsprogram for vegane i Kvam, basert på felles innsats frå kommune, fylke og stat, og med stor medverknad frå trafikantane og næringslivet i Kvam. Med grunnlag i den finansieringspakken som er skissert, vil riksvegane i Kvam få ein nøktern og tenleg standard.

I denne fasen i arbeidet med Kvammapakken er det dei overordna rammene for finansiering og prioritering som er gjort. Det vil vera eit tenleg grunnlag for ei første lokal politisk avklaring av det vidare arbeidet, samt som eit fyrste innspel mot vegetaten og fylkeskommunen sitt arbeid med NTP og dei politiske prosessane rundt handlingsprogram og prioritering av prosjekt.

I det vidare arbeidet med Kvammapakken, vil det vera naudsynt med detaljering av innhaldet. Dette gjeld mellom anna oppdeling i meir avgrensa tiltak med meir detaljert plangrunnlag for delparsellar. Dette vil føra til at overslag på investeringsbehovet vil endra seg. Det kan også gje grunnlag for ei meir detaljert prioritering der ambisjonsnivået på nokre strekningar kan reduserast til fordel for framskunding av andre tiltak.

I det vidare arbeidet vil fylgjande aktivitetar vera viktige:

- Politisk handsaming av prinsippet om å innføra bompengar
- Politisk handsaming av dei overordna prioriteringane med omsyn til strekningar.
- Detaljering av tiltak på parsellnivå, utarbeida tilstrekkeleg plangrunnlag og kostnadsoverslag for avgrensa tiltak.
- Profilering av Kvammapakken med omsyn til fordeling mellom
- Vegtiltak for god framkomst
- Trafikksikring
- Gang- og sykkelveg
- Miljøtiltak t.d. i form av MPG og skjermingstiltak
- Haldeplassar og terminal for kollektivtrafikk
- Starte opp arbeidet med bompengesøknad i nær kontakt med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune
- Avklaring av medverknad til finansieringa

—

# 1. Bakgrunn og problemstilling

## 1.1. Bakgrunn

Vegnettet i Kvam har låg standard. Om vi ser bort frå vegen til Bergen, har det i lang tid vore investert lite i vegnettet i kommunen. Vegstandarden stettar i dag ikkje den trafikale funksjon vegsystemet i Kvam skal ha, og vegnettet har dårlegare standard enn det som er normalt for vegar med same trafikkmengde og funksjon.

Kvam har eit ekspansivt og livskraftig næringsliv, folketalet er stabilt og det er stor aktivitet i kommunen. Dette skapar stort transportbehov og vekst i trafikken.

Behovet for vegutbetring på riksvegar og fylkesvegar innan Kvam sine grenser og tilførselsvegar til og frå Kvam er store. Transportplanane dei siste 10 åra har gjeve dårleg uttelling for vårt område. I Nasjonal Transportplan 2002 – 2011, i Hordaland fylke sitt framlegg, ligg det ikkje inne prosjekt på riksvegar innan Kvam herad sine grenser. Av store prosjekt i regionen er Hardangerbrua prioritert på riksvegbudsjettet, og det er framlegg på at lang Jondalstunnel skal realiserast som store fylkesvegprosjekt i perioden. I tillegg er det sett ned ei gruppe som skal arbeida for at Ulrikstunnelen vert realisert.

Utfordringane med å rusta opp Rv 7 Norheimsund – Granvin, G/S Øystese – Norheimsund, Rv 49 Norheimsund- Mundheim ligg ikkje inne med finansiering i vegsjefen sitt opplegg for 2002 – 2005, og er ikkje med i framlegg frå Hordaland fylke.

Av mindre prosjekt er no opprusting Norheimsund sentrum, kostnad 11 mill. finansiert og snart fullført. Det same gjeld opprusting Rv 49, ca 14,5 mill (ref. arbeidsgjevaravgift 9 mill og forskottering Kvam herad 5, 75 mill)

Skal me greia få gjennomført opprusting av riksvegane i vårt område, trengst det monaleg større løyvingar, og prosjekta i vårt område må verta prioriterte i Nasjonal Transportplan for 2005 – 2011.

I tillegg til vegprosjekt må ein arbeida for fleire gang- og sykkelstiar, trafikktryggleik og kollektivtilbod, båt på fjorden, turistvegar og andre relevante samferdselssaker.

For å få gjennomslag for våre prosjekt trengst det målbevisst arbeid, både med å få på plass godkjende planar, finansiering og å koma i prioritet i Nasjonal Transportplan.

Kvam herad må arbeida aktivt for at prosjektet vert prioritert av Statens vegvesen, distrikt og region samt Hordaland Fylke

Arbeidet med samferdselplan er eit av dei viktigaste tiltaka for at Kvam herad skal få positiv utvikling. Det vil betra rammevilkåra for eksisterande næringsliv og gjera det enklare å etablere ny næring. Dette vil føra til fleire arbeidsplassar og auka folketal.

## 1.2. Problemstilling

Som grunnlag for vidare arbeid med å utvikla vegnettet og transportvilkåra i kommunen, ønskjer Kvam herad å framskaffa eit systematisk oversyn over vegstandard, med vurdering av tiltak og kva dette vil kosta. Heradsstyret har også gjort vedtak om å få vurdert kva potensial som ligg i ei bompengefinansiering for gjennomføring av tiltak på vegnettet.

Oversikten skal vera grunnlag for ei prioritering av tiltak med vurdering av kva moglege finansieringsordningar som kan nyttast.

Formålet er å leggja fram eit materiale som basis for vidare politisk handsaming av transportpolitikken i Kvam med prioritering av tiltak og val av finansieringsordning.

### **1.3. Kommuneplan for Kvam 2002 – 2014**

Kommuneplanen som er under arbeid legg opp til vekst og utvikling i Kvam. Hovudmålet er ein vekst i folketallet til 10 000 innan 10 år. Grunnlaget for denne veksten skal vera næring, busetnad, kultur og offentlege tenester.

For å oppnå denne veksten er kommunen avhengig av tilflytting og eit næringsliv som tilbyr fleire arbeidsplasser.

Utan betre kommunikasjonar både for næringslivet og for pendling til Bergen er det ikkje mogleg å nå måla i kommuneplanen.

### **1.4. Bortfall av differensiert arbeidsgjevaravgift**

Det kan no sjå ut til at det norske systemet med differensiert arbeidsgjevaravgift står for fall. For næringslivet og kommunen Kvam vil dette utgjera ein utgiftsauke på om lag 34 millionar. Ein må kunna forventa at noko av dette vil verta kompensert med infrastrukturtiltak.

### **1.5 Organisering og gjennomføring**

Heradsstyret i Kvam er oppdragsgjevar for arbeidet. Heradsstyret har nedsett ei arbeidsgruppe til å starta opp og følgje arbeidet:

- Martin Vik, ordførar, leiar i komiteen
- Jens Tveit, Fjellstrand
- Audun Nesse, HSD
- Dagfinn Vik, Framskrittspartiet
- Rolf Brynjulf Bergesen, Høgre
- Jan Tjosås - sekretær

## 2. Presentasjon av Kvam

### 2.1 Geografi

Kvam herad ligg i regionen Hardanger og Voss i Hordaland fylke, og er ein mellomstor bygdekommune med ca. 8.500 innbyggjarar og eit totalareal på 615.8 km<sup>2</sup>.

Kommunikasjonsmessig er Kvam eit viktig knutepunkt i ytre Hardanger, både for ferdsel langs Hardangerfjorden og for ferdsel mot Bergen. Kommunen har ikkje jernbane eller flyplass, men det er relativt kort veg til slike fasilitetar, om lag ein times køyring frå Norheimsund. Det er eit godt tilbod for kollektiv-transport frå Kvam til Bergen (buss).

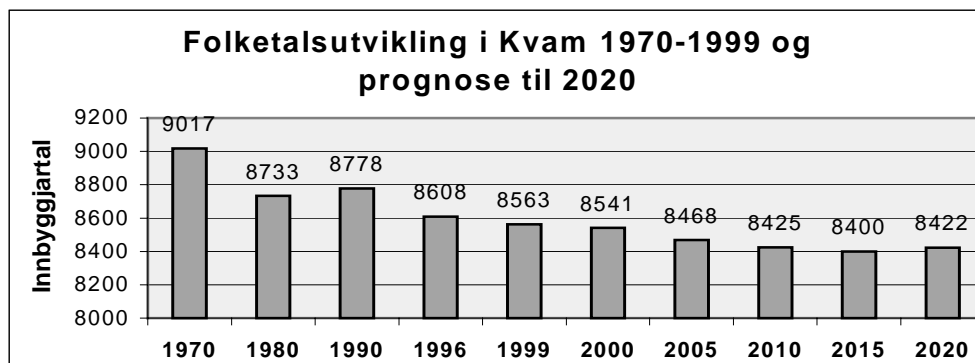
### 2.2 Folketal og busetnad: Fakta og trendar

#### Folketal

Folketalsutviklinga i Kvam har vore negativ i perioden 1970-1999 med ein nedgang på ca. 5%.

Dette kan ha samanheng med at det ikkje har vore netto-tilvekst på arbeidsplassar i kommunen.

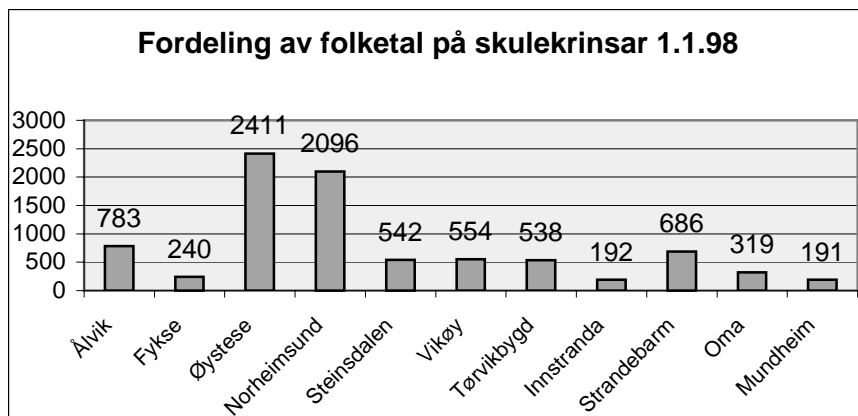
Prognosane for folketalet i nær framtid er heller ikkje positive med mindre særlege tiltak vert gjennomførde. Betra kollektiv-tilbod og kort reisetid kan gjera Kvam meir attraktiv som bustad-kommune, også for dei som har arbeidsplass i Bergen.



Prognosane indikerer at gruppa 50 år og eldre vil auka merkbart medan innbyggjartalet i aldersgruppa 0-19 år vil gå ned.

## Sentralisering av busetnad

Folketal fordelt på skulekrinsar pr. 1.1.1998:



Fordeling av innbyggjarane på skule-krinsar viser at Øystese- Norheimsund med tilliggjande småkrinsar utgjer ca. 2/3 av folketalet i kommunen. Trass nedgang i folketalet totalt, har tettstadene Øystese og Norheimsund hatt eit stigande innbyggjartal. Trenden er sentralisering av busetnaden i kommunen.

## 2.3 Næringsliv

Kvam herad er største arbeidsgjevar med sine vel 800 årsverk.  
Pr i dag er sektorane jordbruk, industri og service om lag like store.

Viktige sektorar er:

Mekanisk produksjon (Lid Jarnindustri, Norheimsund Sveis og Industriservice o.a. ca 100 tilsette)

Skipsbygging (Fjellstrand, Hardanger Fartøyvernsenter, Djupevåg o.a., ca 300 tilsette)

Møbelindustri (Kleppe, Torpe og Rybo Nor, ca 70-80 årsverk)

Smelteverk: Bjølvefossen med sin ferro-legeringsindustri i Ålvik er den neststørste private arbeidsgjevaren i kommunen (ca. 170 tilsette).

Fiskeoppdrett/fiskeforedling (ca. 80 årsverk)

Turisme (ca 100 tilsette)

Landbruk (ca 300 årsverk)

Nedgang i årsverk innan jordbruket er kompensert ved auke i service-næringane.

Fiskeoppdrett/-foredling er ein bransje i vekst.

## Innhenta data for nokre av bransjane syner:

Næring	Produkt	Marknader	Transportmiddel	Transp.volum langs veg
Fjellstrand	Katamaranar	Heile verda	Bil/båt	30 – 40 trailerar/veke
Møbelindustri	Møbelvarer	Skandinavia/ Europa	Bil	3-4 trailerar/veke
Bjølfefossen	Ferrosilisium	Heile verda	Båt Bil/jernbane	ca 50 trailerar/veke
Regionsenter	Service/handel	Kvam,Fusa, Jondal	Bil/buss	
Turisme	3 hotell	Heile verda	Bil/buss	
Hytter	2500 hytter	Bergen	Bil	
Fiskeoppdrett/ -foredling	Oppdrettsfisk	Mellom- Europa Japan	Bil Bil/Fly	8 000-10 000 tonn/år
Landbruk	Mjølkkjøtt/ frukt/gartneri	Norge	Bil	30 –40 trailerar/veke

## 2.4 Trafikkmønster

### Veg-nettet i Kvam

Vegtype	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg
Lengd (km)	0	101.1 km	20.3 km	98.5 km

(tala er henta frå rapport 21.03.00 om ÅDT registreringar, Statens vegvesen)

## Årsdøgntrafikk (ÅDT)

Trafikkvolumet på vegnettet i Kvam er registrert på ein punkt og vert rekna i årsdøgntrafikk (ÅDT) som er eit årsgjennomsnitt av talet på køyretøy som passerer eit gjeve punkt på vegen pr. døgn.

ÅDT for nokre av dei mest trafikerte vegane syner:

Strekning	< 500	501-1000	1001-1500	1501-2000	2001-2500	2501-3000	3001-3500	3501-4000
Ålvik sentrum								
Ålvik – Steinstø								
Steinstø – Øystese								
Øystese sentrum						(aust)	(vest)	
Øystese – Norheimsund								
Norh.sund sentrum								
Norh.sund-Kvamskogen								
Norh.sund-Tørv.bygd								
Tørv.bygd –gr. Kvinnherad								

Høgste trafikkvolumet er på strekninga mellom Øystese sentrum og Norheimsund sentrum der ÅDT vart målt til 3739 i 1999.

Målingane viser at det har vore ein markert auke i trafikken på riksvegane i Kvam frå 1995 til 1999 der ÅDT har auka med:

Riksveg 7	Øystese – Norheimsund	auke ca. 12%
	Steinstø	auke ca 42%
Riksveg 49	Fosse	auke ca. 22% (1992-> 99)
	Aksnes	auke ca 31% (1992-> 99)

Når lang tunnel-løysing vert bygd frå Jondal mot Mauranger, vil trafikk-volumet mot Jondal via Norheimsund-Tørvikbygd (riksveg 49) auka monaleg. Dette vil og auka trongen for ein omkøyringsveg bak Norheimsund sentrum.

Trase for ny kyststamveg frå Bergen og sørover, er ikkje fastlagd, men kan koma til å endra trafikkvolumet langs riksvegnettet i ytre delar av Kvam. Riksveg 49 vil uansett vera ein viktig tilførselsveg til kyststamvegen.

## 2.5 Registrerte køyretøy

### Køyretøy

Pr. 31.12.1999 var det registrert 5.173 køyretøy i Kvam herad. Desse fordeler seg i ulike grupper:

Fordeling av køyretøy

Grupper er stort sett som Gjennomsnittet i Hordaland bortsett frå gruppa **Traktor**. Årsaka til høg Traktor-intensitet er at Kvam i større grad enn Gjennomsnittet i fylket, Er ein jordbruks-kommune.

Køyretøy-gruppe	Tal på køyretøy i Kvam	Køyretøy pr. innbyggjar Kvam	Køyretøy pr. innbyggjar i Hordaland
Personbil	3333	0.388	0.368
Buss	83	0.009	0.008
Kombi-bil	236	0.027	0.024
Varebil	382	0.044	0.046
Lastebil	119	0.014	0.014
Traktor	604	0.070	0.029
Moped	218	0.025	0.020
Motorsykkel	142	0.017	0.016

## 3. Busetjing, arbeidsplassar og trafikk

### 3.1 Senterstruktur

Sjølv om busettingsmønsteret er spreidd i Kvam, er det like vel ein heller klårt avgrensa senterstruktur i kommunen med kommunesenteret Norheimsund og Øystese som dei største. Ålvik, Tørvikbygd, Strandebarm og Oma er viktige lokalsentra.

### 3.2 Lokalisering av arbeidsplassar

Hovudtyngda av næringsverksemdene ligger i sentrum av kommunen, men dei største Fjellstrand og Bjølvefossen er lokalisert i kvar sin ende. I forhold til vegstandard er dette ei utfordring både når det gjeld arbeidsreiser og godstransport.

### 3.3 Pendling

Av dei yrkesaktive i Kvam pendlar om lag 20% ut av kommunen. Dei fleste, 269 personar til Bergen, 52 til Jondal, 34 til Voss og 27 til Fusa. Omvendt var det 62 som budde i Bergen og hadde arbeidsstad i Kvam, 60 frå Fusa, 36 frå Jondal, 32 frå Kvinnherad, 26 frå Samnanger og 27 frå Granvin.

Kvam har låg andel sysselsatte som pendlar til Bergen samanlikna med kommunar som Samnanger, Vaksdal og Fusa. Trass i dette har pendlinga frå Kvam til Bergen vorte dobla frå 1990 til 1998.

Det er og stor intern trafikk innan kommunen frå Øystese/Norheimsund til Oma og Ålvik.

#### 4. Trafikktryggleik (Samandrag frå trafikksikringsplan for Kvam)

Kvam herad ligg i regionen Hardanger og Voss i Hordaland fylke og er ein mellomstor bygdekommune med ca. 8.500 innbyggjarar og eit totalareal på 615.8 km<sup>2</sup>. Infrastruktur omfattar m.a. om lag 101 km riksvegar, 20 km fylkesvegar og 99 km kommunale vegar. Trafikksikringsplanen er utarbeidd av ei prosjekt-gruppe samansett av personar frå Statens vegvesen Hordaland, lensmannen i Kvam og Kvam herad. Trafikksikringsproblema i kommunen er kartlagde og lister over prioriterte tiltak er utarbeidd som ved gjennomføring, er forventa å redusera trafikkulukkene i Kvam.

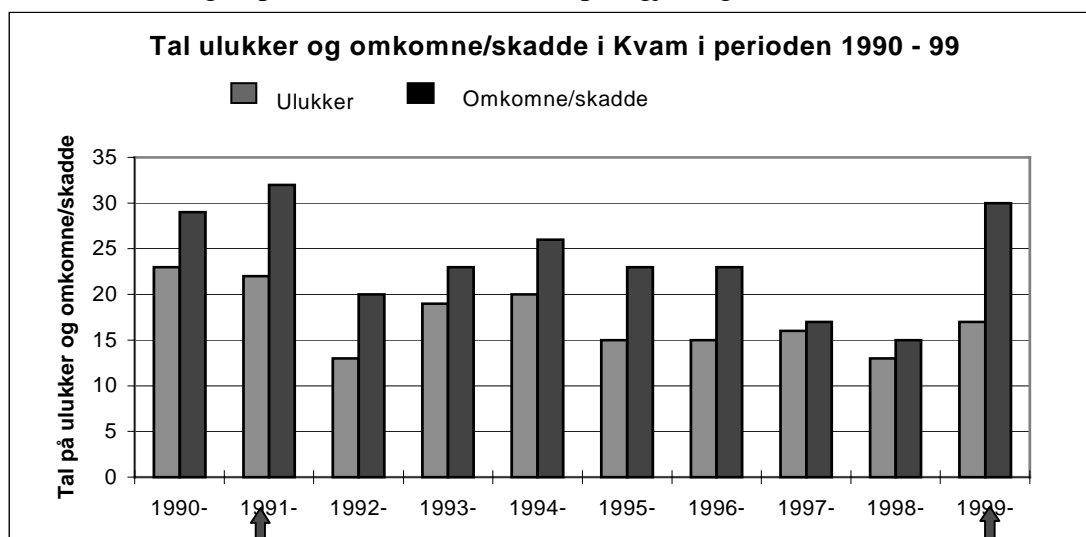
#### Målsetjing

Gjennom iverksetjing av ulike prioriterte trafikktryggingstiltak tek Kvam herad mål av seg til å redusera både talet på trafikkskade og talet på trafikkuhell med materiell skade registrert i perioden 1995-99 med 25% for perioden 2001-2004.

Den overordna målsetjinga er at innan 2020 skal ein kombinasjon av endra haldningar og åtferd, trafikksikre køyretøy og veg-system føra til at ingen vert svært alvorleg skadde eller omkjem i trafikken i Kvam ("0-visjon").

#### Trafikkulukker: data og trendar

Ulukkesutviklinga i perioden 1990-99 er vist på flgj. diagram:



I perioden 1990 – 1999 er det registrert 173 trafikkulukker med personskade i Kvam. I desse ulukkene var det totalt 238 omkomne/skadde, av desse 6 omkomne. Etter at stamvegen vart omlagd via Voss i desember 1991, gjekk både talet på ulukker og talet på trafikkskade i Kvam merkbar ned. Diverre vart 1999 eit dårleg trafikkskadeår og braut trenden frå føregåande år. Talet på ulukker i 1999 var ikkje unormalt høgt, men talet på trafikkskade pr. ulukke var høgt (2 av ulukkene forårsaka 9 skadde).

Kvam har litt høgare trafikkulukkesfrekvens enn gjennomsnittet i Hordaland (eks. Bergen):

Tidsperiode 1995-1999	Hordaland eks. Bergen	Kvam
Trafikkskade inkl. omkomne i perioden	2 423	108
Innbyggjarar (gj.snitt)	203 000	8 600
Trafikkskade pr. 1000 innb. pr. år	2,38	2,51

I perioden 1996-1999 vart det registrert 724 uhell med materiell skade.

## Ulukkesprofil

*Aldersgruppe:* 16-30 år utgjør ca. 51% av alle trafikkskade (perioden 1995-99).

Aldersgruppa 16-20 år utgjør åleine ca 27% av totalen.

*Tid:* Overrepresentasjon av ulukker i den lyse årstida og i helgane

*Type:* Møteulukker og utforkøyningar representerer 3/4 av alle trafikkulukker

*Trafikant-gruppe:* Over-representasjon av motorsykkel-ulukker i høve til gjennomsnittet i fylket

*Stad:* Dominerande ulukkesstrekningar er: Kvamskogen, strekninga Øystese sentrum - Norheimsund sentrum og nedre del av Steinsdalen.

### Prioriterte langsiktige fysiske tiltak:

Ranking	Ref *	Skulekrins	Punkt/ strekning	Vegid	Tiltak
1	78	Steinsdalen	Steinsdalen skule	Rv 7	Ny busslomme m. parkering og snuplass, stengja avkøyrslø mot skuleport
2	107	Øystese	Nes-Krossen	Rv 7	Gang/sykkel veg
3	104	Norheimsun	Tolo-Nes	Rv 7	Gang/sykkel veg
4	146	Ålvik	Torget-Skjeret	Rv 7	Utbetring veg, avkøyrslø-sanering
5	43	Tørvikbygd	Tvb skule- Åsevegen	Rv 49	Betra forhold for gåande/syklende
6	13	Oma	Vegkryss til skule+Kollen	Rv49	Kryss- og siktbetring, ca 100 m fortau
7	85	Norheimsun	Kaldestad-Norheimsund	Rv 49	Gang og sykkelveg
8	37	Innstranda	Kryss til Ljones	Rv 49	Kryssutbetring
9	84	Norheimsun	Kraftverket-Tveitevegen	Rv 49	Utbeta smalt parti og avkøyrslø til Tveitevegen
10	65	Steinsdalen	Røyrlidsvingen	Rv 7	Utbetring av kurve
11	63	Steinsdalen	Røyrlid-Maovassleitet	Rv 7	Stengja ulovlege avkøyrslø, avkøyrslø-sanering
12	74	Steinsdalen	Kvednaskogen	Rv 7	Utretting av S-sving
13	18	Strandebær	Sving Bakkamarka	Rv 49	Ferdiggjering av sving
14	23	Strandebær	Skule-ungdomshus	Rv 49	Vegutbetring, gang/sykkel veg
15	59	Vikøy-Aksnes	Vikøy-Kaldestad	Rv 49	Plan for gang/sykkel veg
16	52	Vikøy-Aksnes	Odland-Lidarende	Rv 49	Byggja/komplettera gang/sykkel veg

\* Ref til nr. på samleliste fysiske tiltak

## 5. Innspel frå næringslivet

Innspel frå ekstern næringsgruppe datert 15. april 2002 tek til orde for ei bompengefinansiering for å løysa utfordringane på vegane i Kvam.

Det vil verta etablert ein bompengering rundt Voss som gjer at konkurransen mellom R7 og E16 vil verta forverra i disfavør R7 når det gjeld vegstandard etter at Voss har fått sine utbetringar.

Det bør difor vurderast å etablere ei bompengefinansiering også på R7.

Også Konkurransefortrinnsanalysen som vart gjennomført i 2001 var oppteken av å betra situasjonen når det gjeld kommunikasjonen inn og ut av kommunen.

Arbeidsgruppa for planen ba om innspel frå ulike bedrifter og dei understrekar alle behovet for både framkommelegheit, skilting, ulukkesreduksjon osv.

## 6. Prioritering

### 6.1 Prioriteringskriteria

Innan vegsektoren er det lang tradisjon for å prioritera i forhold til ressurseffektivitet, dvs korleis ein kan få mest mogleg nytte for kvar krone som vert investert. Det er utvikla metodar for å dokumentera effektar for trafikkavvikling, trafikktryggleik, miljø og regional utvikling. Vekting mellom desse målområda er strengt tatt ei politisk oppgåve. I tillegg er det ei politisk og ikkje fagleg oppgåve å ta omsyn til ulike fordelingseffektar for ulike trafikantgrupper og geografiske område. Det er dermed ikkje sagt at det er uproblematisk å skilja mellom fag og politikk, verken i samferdsleplanlegging eller i anna samfunnsplanlegging; val av faglege kriteria for evaluering og prioritering er sjeldan fri frå verdistandpunkt. Det er ditor viktig at premissane for val av prioriteringar vert tydelege.

På eit overordna nivå, der riksvegane i Kvam vert vurdert, er det lagt følgjande kriteria til grunn for prioritering av tiltak.

#### •Vegtype og funksjon

Hovudvegar vert prioritert før samlevegar. Hovudvegane har fått sin status i forhold til den funksjon dei skal ha som hovudårar for trafikken i kommunen. Dette er vegar som dels knyt dei ulike delar av kommunen saman og dels knyt kommunen til resten av riksvegnettet.

#### •Trafikkmengde

Vegar med høg trafikk vert prioritert før vegar med låg trafikk. Jo høgare trafikken er, dess fleire er det som vil ha nytte av tiltak på vegen og dermed vert den samla transportnyttan naturleg nok større enn på vegar med låg trafikk. Det er likevel teke hensyn til parsellar med svært låg standard.

#### •Trafikkulukker

Det er eit mål å redusera talet på trafikkulukker, og visjonen både nasjonalt og lokalt er at ingen skal blir drepen eller varig skadd i trafikken. Parsellar med mange ulukker vert difor prioritert.

Kriteria lagt til grunn for prioritering av tiltak på vegnettet i Kvam:

- Vegtype og funksjon
- Trafikkmengde
- Trafikkulukker
- Næringstransportar
- Natur, landskap og miljø
- Overførte verknader

Mange ulukker kan også vera ein indikasjon på stor trafikkmengde, dårleg vegstandard og at vegutforming og område vegen går gjennom er slik at det er konflikhtar mellom trafikantgrupper.

—

### • **Næringstransportar**

Mange viktige verksemdar ligg i ytterkantane av hovudvegnettet i Kvam. I den grad prioritering av desse vegane ikkje når opp i forhold til andre kriterier, vert vegar med mykje næringstrafikk og tungtrafikk prioritert framfor vegar med "lette" trafikk. Her har opplysningar frå næringslivet i Kvam vore eit nyttig grunnlag.

### • **Natur, landskap, kultur og miljø**

Vegtrafikken sine negative sider er i tillegg til ulukker, knytt til støy, uønska utslepp til luft og inngrep i natur- og kulturmiljøet. Lågast mogeleg negative verknader ved vegtiltak er difor eit viktig vurderingskriterium ved planlegging og val av løysingar. Kvam herad har også sett miljømål høgt oppe i kommuneplanen. På det overordna plannivået som vurderingane her er gjort på, har det berre i liten grad vore råd å sjekka ut mogeleg negative miljøverknader av tiltak på vegnettet. Det er ikkje vurdert tiltak som i seg sjølv vil utløysa vesentleg meir trafikk slik at det ikkje er venta meir utslepp som følgje av prioriteringane. Derimot kan ein ikkje sjå bort frå at ved nærare vurdering av omlegging, innkorting og utviding av vegareal kan koma borti arealkonfliktar. Dette vert eit særskilt viktig tema ved utforming av alternativa i ein neste fase.

## **6.2. Prioritering**

På bakgrunn av kriteriesettet over er vegstrekningane i Kvam prioritert med omsyn til tiltak. Nedanfor vert det i korte trekk gjort nærare greie for prioriteringane. Eit samla oversyn er vist på side 6

Hovudvegnettet har høgast prioritet av omsyn til den trafikale funksjon og trafikkmengdene på dette vegnettet..

Nedanfor vert det i korte trekk gjort nærare greie for prioriteringane.

### **Rv 49 Tørvikbygd – Kolltveit.**

Strekningen er av svært dårleg standard og er viktig både av hensyn til tungtrafikken til Fjellstrand og fiskeoppdrettverksemdar i ytre del av kommunen. Svært mange av arbeidstakarar har dette som arbeidsveg.

Parsellen er under regulering og ein plan vil snart vera godkjent.

### **Rv 7 Norheimsund – Øystese**

Ein reguleringsplan med tunnel mellom Øystese og Nes er godkjent. Eksisterande veg vil då ha funksjon som gang- og sykkelveg, samstundes som det vil vera lokalveg til husa langs vegen. Trafikken mellom Norheimsund og Øystese er svært stor med ein ÅDT på rundt 5000.

### **Rv 7 Fykkesund bru – Fyksevegen**

Fykkesund bru er lysregulert. Dette medfører at det vert opphoping av bilar ved raudt lys. Sidan vegen er svært smal på Fykkesida medfører det kork når trafikken møtest. Partiet er vanskeleg å utbetra sidan vegen til Fykse ligg på ei hylle over riksvegen.

### **Rv 7 Øystese – Laupsa**

Smal veg der det er problem med både framkommelegheit og trafikktryggleik. og Mange hus langs vegen og vanskeleg med utvidingar slik vegen ligg i dag. I Øystese sentrum er det—

regulert inn tunnelinnslag og den kan evt. koma ut på Laupsa. Då vil eksisterande veg kunna ta unna lokaltrafikk og mjuke trafikantar.

**Rv 49 Linga – Vetle-Linga**

Smalt og kronglete parti gjennom jordbruksområde. Tun nær vegen

**Rv 7 Midtun-Kjepso**

Rasfarleg og smalt parti på gresa mot Granvin. Korkdanning om sommaren.

**Rv 49 Tveit – Vikøy**

Smalt og dårleg parti mellom Norheimsund og Vikøy. Stor trafikk og skuleveg for ungdomsskuleelevane i Vikøy. Med Jondalstunellen vil trafikken auka.

**Rv 49 Kolltveit – Røyrvik**

Smalt, svingete og uoversiktleg.

**Rv 49 Klubbavik – hotellet**

Smalt og svingete med hus tett inntil vegen.

**Rv 49 Tangerås - Risa**

Veg i nærheiten av skulen i Strandebarm som treng utviding

**Rv 49 Dysvik – Nybru**

Smalt og svingete

**Rv 49 Neskrysset - Mundheim**

Smalt parti mot Mundheim sentrum

—

## 7. Verknader av tiltak

### Krav om effektvurderingar

Det er eit generelt krav om at samferdsletiltak som vert finansiert med statlege midlar skal ha ei vurdering av dei samla samfunnsøkonomiske verknadene. Dette gjeld verknader for framkomst, trafikktryggleik, miljø, landskap, naturressursar og verknader for utbyggingsmønster, næringsliv og bumiljø m.m. i tillegg til kostnadene ved sjølve tiltaket.

For konsekvensar som det kan settast ein pris på (tidskostnader, driftskostnader, ulukkeskostnader m.m.) vert verdiane normalt neddiskontert over 25 år. For ikkje prissette verknader (t.d. estetikk, landskap, mm) er det krav om ei systematisk samanstilling etter bestemte faglege metodar (if. t.d. Handbok 140 frå Vegdirektoratet).

### Effektvurderingar som del av plan grunnlag.

Effektvurdering av tiltak på vegnettet krev eit datagrunnlag som normalt vert framskaffa som del av eit plangrunnlag med oversyn over meir konkrete verknader for reisetid og kostnader og andre element som inngår i effektutrekningane. På dette stadiet i prosessen har målet vore å gjera overordna vurderingar som grunnlag for ei samla prioritering mellom strekningar. Meir nøyaktig utrekning må gjerast i samband med planarbeidet for dei ulike tiltaka. Dei viktigaste elementa i ei effektvurdering vil i tillegg til investeringskostnadene vera:

- Tidskostnader
- Køyretøyets driftskostnader
- Nytte av nyskapt trafikk
- Ulempekostnadar ved bruk av ferje
- Ulukkeskostnader
- Endra kostnader for drift og vedlikehald

### Tidskostnader

Tid er ein knapp ressurs. I transportøkonomiske analysar vert det nytta ein timepris som for tida er kr. 85.50 (frå handbok 140) Dette er gjennomsnittstal for differensierte tidsverdiar for arbeidsreiser, tenestereiser og andre reiser ettersom trafikkantane si verdsetting av tid er avhengig av formålet med reisa.

Ved samferdsletiltak er tidskostnadane normalt det største positive bidraget i det samfunnsøkonomiske reknestykket. Dette gjeld prosjekt med større innkortingar i reisetid som t.d. ved ferjeavløysingsprosjekt, og ved tiltak i område med særleg stor trafikk. Der tiltaket ikkje medverkar til kortare veg eller raskare reise er tidsgevinstane naturleg nok mindre.

### Køyretøyets driftskostnader

Endringar i driftskostnadene til køyretøya er knytt til endra forbruk av drivstoff, slitaskostnader og avskrivningar. Dette vert påverka ved endring i veglengde, endring i geometrisk standard og endring i køyretid.

Ved utbetring av eksisterande veg vil driftskostnadene endra seg lite, I den grad det har effekt, gjeld dette kortare reisetid som følgje av høgare fart.

Endring av geometriske forhold vil påverka køyretyets kostnader på to måtar; direkte gjennom stigning og kurvatur, og indirekte ved at desse faktor-ane påverkar køyrefarten. Det er ikkje venta at endring i køyretya sine driftskostnadar vil gje vesentlege bidrag til nytteverdien av utbetringane.

### **Nytte av nyskapt trafikk**

Nyskapt trafikk er "nye" reiser som følgje av tiltak på vegnettet. Dette er reiser som følgjer av auka reise-etterspørrel, anten i form av fleire reiser eller val av nye reisemål. Ved utbetningsprosjekt langs eksisterande veg vert det vanlegvis ikkje rekna med nyskapt trafikk med mindre endringane fører til vesentleg betre transportvilkår rekna i tid og kostnader.

### **Ulukekostnader**

*Kostnader pr person pr ulukke avhengig av skadegrad, etter Vegdirektoratet si handbok 140*

<b>Skadegrad</b>	<b>Kostnad i mill kroner pr person</b>
Dødsfall	19, 9
Særs alvorleg skade	13, 6
Alvorleg skade	4, 5
Lettare skade	0,5
Gj.sn itt pr personskadeulukke	2,4

### **Verknader for næringslivet**

Verknadene for næringslivet gjeld transportkostnader som følgje av kortare reisetid, større regularitet i forhold til problem med framkomst på smale vegar og flaskehalsar i vegnettet. Utbetring av vegnett vil difor ha mykje å seie for logistikkostnadene til næringslivet.

### **Drifts- og vedlikehaldskostnader**

I tillegg til investeringskostnadene skal det også reknast på kostnader til drift og vedlikehald av den nye vegen for å oppretthalda ein viss standard. Normalt er endringane i drifts- og vedlikehaldskostnadene små sett i forhold til anleggskostnadene.

### **Oppsummering**

Det er i hovudsak sparte ulukker som vil gje dei største samfunnsøkonomiske gevinstane ved utbetningsprosjekta.

Utbetringar vil og gje reduserte kostnader for næringslivet og lettare arbeidskøyning for innbyggjarane.

I tillegg til prisa konsekvensar vil nye vegprosjekt også få positive og negative verknader for dei ikkjeprisa konsekvensane, spesielt på miljøside og i form av arealinngrep. Ein vurdering av dei ulike konsekvensane må gjerast i samband med utarbeiding av formelle planar for dei ulike tiltaka.

**Vurdering:**

Vegnettet i Kvam har ein alt for dårleg standard til å stetta dei behov innbyggjarane og næringslivet har.

Det er ingen signal om at vegane i Kvam skal verta prioriterte i dei komande vegplanane.

Tvert i mot er signala at meir midlar skal gå til stamvegane og mest til dei med størst trafikk, dvs. til austlandsområdet.

Ei bompengeløysing for å forsera vegbygginga er ingen god sak, men antaglegvis nødvendig for å utløysa statleg medverknad.

Skal ein velja ei slik løysing er no tidspunktet det rette pga. bomringen rundt Voss.

Det vil då ikkje vera ulik pris om ein køyrer E 16 eller Rv 7. Dersom ein ventar til E 16 er endå meir opprusta vil mykje av trafikken allereie vera tapt.

Endringane som no er foreslegne når det gjeld arbeidsgjevaravgift kan og vera medverkande til at dette er rette tidspunktet å lansera ein vegplan.

---

—