



Arkivnr: 2014/16667-30

Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		03.11.2016
Fylkesutvalet		16.11.2016

Uttale - Konseptvalutgreiing (KVU) for Rv7 og Rv52, Gol - Voss**Samandrag**

Statens vegvesen Region sør har i brev frå 22.09.2016 sendt «Konseptvalgutredning (KVU) for rv. 7 og rv. 52 Gol – Voss» på høyring. Konseptvalutgreiinga er gjort på oppdrag frå Samferdselsdepartementet. Formålet med KVUen er å utgreia kva av dei to fjellovergane som i tillegg til E134 er best eigna som det andre hovudvegsambandet mellom Austlandet og Vestlandet. Samferdselsdepartementet tek sikte på å leggja fram ei prioritering av trasé for aust–vest vegsamband i Nasjonal transportplan 2018–2029. Høyringsfristen er 15. desember 2016.

Fylkesrådmannen viser til at E134 er valt til nasjonal hovudvegsamband mellom Vestlandet og Austlandet. Aust/vest utgreiinga synte at E134 med arm til Bergen er det einaste samfunnsøkonomisk lønsame aust/vest konseptet mellom Oslo og Bergen. Med utbygging av E134 med arm frå Odda til Bergen, er det ikkje grunnlag for å bygga ut Rv7 som nasjonalt hovudvegsamband aust/vest.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet viser til at E134 er valt til nasjonal hovudvegsamband mellom Vestlandet og Austlandet. Aust/vest utgreiinga synte at E134 med arm (diagonal) til Bergen er det einaste samfunnsøkonomisk lønsame aust/vest konseptet mellom Oslo og Bergen. Med utbygging av E134 med arm frå Odda til Bergen, er det ikkje grunnlag for å bygga ut Rv7 som nasjonalt hovudvegsamband aust/vest.
2. Fylkesutvalet ber om at det snarleg vert sett i gang eit arbeid med ein KVU for arm (diagonal) frå E134 frå Odda mot Bergen.
3. For å sikra villreinkryssing på Rv7 over Hardangervidda, føreset fylkesutvalet at dagens ordning med midlertidige stengingar vert oppretthalde og effektivisert. Om dette stengingsregimet i framtida likevel ikkje skulle vera tilstrekkeleg, må det vurderast å bygga Dyranuttunellen.
4. Det er gjort store investeringar på E16 over Filefjell, som er føreset fullført innan 2018. Fylkesutvalet viser til at utbygging av Rv52 er samfunnsøkonomisk ulønsam. Fylkesutvalet legg derfor til grunn at E16 og Rv52 tilsaman stettar transportbehova i framtida mellom Sogn og Fjordane og Austlandet.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 16-36312-3 KVV rv. 7 - rv. 52 Gol-Voss - høring. Frist 15. desember 2016. 2289704_2_1
- 2 Konseptvalutgreiing (KVV) for Rv7 og Rv52, Gol - Voss

Fylkesrådmannen, 20.10.2016

1.0 Bakgrunn

Statens vegvesen Region sør har i brev frå 22.09.2016 sendt «Konseptvalgutredning (KVU) for rv. 7 og rv. 52 Gol – Voss» på høyring¹. Konseptvalgutgreiinga er gjort på oppdrag frå Samferdselsdepartementet. Formålet med KVUen er å utgreia kva av dei to fjellovergangane som i tillegg til E134 er best eigna som det andre hovudvegsambandet mellom Austlandet og Vestlandet. Samferdselsdepartementet tek sikte på å leggja fram ei prioritering av trasé for aust–vest vegsamband i Nasjonal transportplan 2018–2029. Høyringsfristen er 15. desember 2016.

2.0 Aust- vest utgreiinga og tidlegare vedtak

«Utredning om hovedforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet»² (aust/vest utgreiinga) var på høyring i 2015. Fylkesutvalet i Hordaland handsama 22.4.2015 «Høyring - "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet", og gjorde slikt vedtak:

«1. Fylkesutvalet stiller seg bak målsetjinga i Statens vegvesen si "Utredning om forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet" om å prioritera nasjonale hovudvegsamband mellom landsdelane. Fylkesutvalet understrekar at E39 Stavanger - Bergen, E16 Voss - Bergen og Bergensbanen (Voss - Bergen og Ringeriksbanen) må ha første prioritet i høve til utbygging av vegsambanda aust/vest over fjella.

2. Ut frå landsdelsbehova må Rv7 over Hardangervidda også prioriterast som eit nasjonalt vegsamband aust-vest.

3. Fylkesutvalet meiner at E134 Haukeli må prioriterast som eit nasjonalt hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. Med utbygging av ferjefri E39 mellom Stavanger og Bergen, vil E134 Haugesund - Sandvika bli ein tenleg veg for heile området mellom Stavanger og Bergen. På sikt må det byggjast ein diagonal frå E134 mot Bergen. Ein slik diagonal vil gje stor trafikk, betydeleg lågare reisetid og kunna gje store regionale effektar i fylket.

4. Når det er aktuelt å gjennomføra ein KVU for aktuelle trasear for E134 Jøsendal - Bergen, må samtlege moglege diagonaltraséar vurderast.»

Regjeringa vedtok³ 18.12. 2015 at E134 skulle vera eit av hovudvegsambanda aust/vest.

Regjeringa varsla samstundes om at ho vil be Vegvesenet om at det vert utarbeidd ein KVU for strekninga mellom Gol og Voss (Rv7 vs Rv52).

I uttale til Nasjonal transportplan 2018-29, gjorde fylkestinget 14.6.2016 mellom anna slikt vedtak:

«Fylkestinget peiker på behovet for å gjennomføre KVU for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet for å ha eit heilskapleg grunnlag for val av strategi for utvikling av aust-vest sambandet.»

3.0 KVU for rv.7 og rv. 52 Gol - Voss

Aust/vest utgreiinga (2015) skulle analysere kva funksjonar dei ulike aust/vest sambanda hadde då rapporten vart skriven, og vidare framover mot 2050. Ei konseptvalgutgreiing (KVU) er ei anna type utgreiing. Den skal:

- Klarlegga og gjera greie for kva behov prosjektet skal imøtekomma (Behovsanalyse)
- Definere samfunns mål og krav som konseptet/prosjektet må oppfylle (Mål og strategidokument)

¹ Sjå: <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/golvoss/dokumenter>

² Sjå: http://www.vegvesen.no/_attachment/770913/binary/1010870?fast_title=%D8st-vest.pdf

³ Sjå: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/bedre-vei-mellom-ostlandet-og-vestlandet/id2468401/>

- Innehalda minst to ulike konsept i tillegg til nullkonseptet (Moglegheitsstudie)
- Innehalda ein alternativanalyse som skal visa korleis dei ulike konsept oppfyller definerte mål og krav (Alternativanalyse)
- Innehalda ein samfunnsøkonomisk analyse (Alternativanalyse)

E134 med Hordalandsdiagonalen ligg ikkje inne i mandatet for denne KVUen. Derfor er det berre Rv7 og Rv52 som det er arbeidd vidare med. For desse to sambanda er det lagt inn fleire tiltak som påverkar veglengde og køyretid. Det er også gjort vurderingar av ulike tunnelloysingar. Målsetjingane og tiltaka lagt til grunn for KVUen gjev andre trafikktalet og samfunnsøkonomiske resultat enn dei som kjem fram i aust/vest utgreiinga og i KVU for RV7 over Hardangervidda.

Samferdselsdepartementet har gjeve følgjande mandatet og samfunns mål for konseptvalutgreiinga:

«Rv. 7 over Hardangervidda eller rv. 52 over Hemsedal skal være en effektiv og samfunnssikker hovedvegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet.»

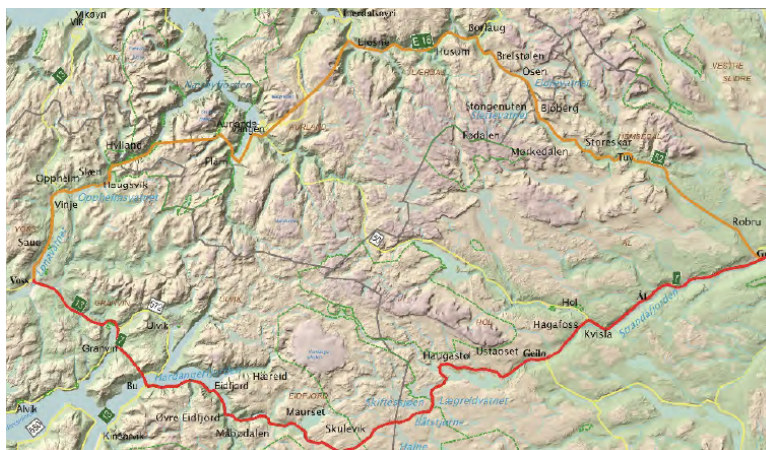
Situasjonsskildring (kapittel2)

I kapittel 2 er prosjektstrekningane omtala mellom anna i høve til funksjon og vinterdrift:

Rv7:

«Trafikken på rv. 7 over Hardangervidda domineres av personbiltrafikk. Fremfor noen annen fjellovergang mellom øst og vest har den høy andel ferie- og fritidstrafikk. Ferie- og fritidsreisene utgjør 66 % av ÅDT, og 80 % av sommerårsdøgntrafikken. Rv. 7 har naturligvis også stor betydning for næringsliv og befolkning lokalt.»

«Rv. 7 over Hardangervidda gir betydelige utfordringer når det gjelder vinterdrift. Dette medfører dårlig vinterregularitet, perioder med kolonnekjøring, og tidvis stengt veg. Av fjellovergangene i Sør-Norge er det bare rv. 13 som har dårligere vinterregularitet.»



Rv52:

«Rv. 52 over Hemsedal er også den viktigste fjellovergangen for reiser mellom Østlandet og Sogn og Fjordane og Sunnmøre. Her har rv. 7 over Hardangervidda ingen betydning. Vegen over Hemsedal har nesten dobbelt så stor trafikk som E16 over Filefjell, og er den foretrukne øst-vest-forbindelsen av disse to. Det gjelder både reiser mot Bergen og for trafikanter som skal nordover fra Lærdal langs rv. 5. E16 over Filefjell er først og fremst viktig for trafikk til og fra Mjøsregionen og andre områder nord for Oslo.»

Rv. 52 er langt mer vintersikker enn rv. 7, men har også perioder med kolonnekjøring og midlertidig stengning av vegen.»

Behovsvurdering (kapittel 3)

I KVU-en er det gjort greie for ulike nasjonale, regionale og lokale behov (s. 22- 30) som transportsystemet skal stetta. Skal Rv7 eller Rv52 vera eit hovudsamband, er det behov for betre vinterregularitet, redusert reisetid og reduserte transportkostnader. Desse behova er vurderte som dei prosjektutløysande behova for transportsystemet mellom Voss og Gol.

Mål og krav (kapittel 4)

Ut frå samfunns målet er det sett opp effekt mål om reduserte transportkostnader og betre vinterregularitet. I tillegg er det sett opp generelle samfunns mål som er viktige, men som ikkje vert rekna som prosjektutløysande:

- Redusera «avvisningseffektene for villrein forårsaket av vegens utforming og trafikk» på rv. 7, dvs. gjera det letta for villrein å kryssa vegen.
- Redusera tal drepte og hardt skadde personar
- Redusera klimautslepp
- Redusera risikoen for ras og stengte vegar. Gjera transportsystemet mindre sårbart.

Moglege løysingar (kapittel 5)

«Firetrinnsmetodikken» er nytta for å finna moglege løysingar som kan setjast saman til konsept som kan svara ut dei prosjektutløysande behova og sikra måloppnåing:

- ✓ Trinn 1- 2: Mindre tiltak og betring av eksisterande infrastruktur (s 39 – 42)
- ✓ Trinn 3- 4: Betringar og større ombyggingar som omfattar prinsipielle endringar i eksisterande infrastruktur (s. 42- 47).

To prinsipielt forskjellige løysingar er teke vidare:

- Ein lang tunell under heile fjellovergangen (gjeld både Hardangervidda og Hemsedal).
- Ei løysing med kortare tunell og dagsoner.

3.1 Konsept, transportanalyse og samfunnsøkonomi

Konsept

Det er vurdert fem ulike konsept i KVVU-en. I Nulkkonseptet er det lagt inn prosjekt med løyving i perioden 2014 – 2017, samt bundne rassikringsmidlar. Nullkonseptet utgjør samanlikningsgrunlaget for dei andre konseptane mellom Gol og Voss.

I tabellen nedanfor er konseptane samanstilte. For omtale av tiltaka som ligg inne i konseptane, sjå s. 50 – 59 i KVVUen. Investeringskostnadane varierer frå omlag 15 mrd. kr til 22 mrd. kr. Innkortinga i reisetida mellom Voss og Gol varierer frå 18 til 24 km. :

	Tiltak	Kostnad i mrd. kr.	Innkorting i min.	Innkorting i km.
Nullkonseptet	-	-	-	-
Konsept rv. 7 lang tunnel	Gol - Ustaoset	4,9		
	Ustaoset - Sysendammen	10,8		
	Sysendammen - Voss	6,1		
	SUM:	21,8	43	23
Konsept rv. 7 korte tunellar	Gol - Ustaoset	4,9		
	Ustaoset - Sysendammen	6,6		
	Sysendammen - Voss	6,1		
	SUM:	17,6	38	18
Konsept rv. 52 lang tunnel	Gol - Bjøberg	4,4		
	Bjøberg - Borlaug	6,3		
	Borlaug - Voss	8,4	45 (33 i forhold til	
	SUM:	19,1	dagens rv. 7)	23
Konsept rv 52 kort tunnel	Gol - Bjøberg	4,4		
	Bjøberg - Borlaug	2,0		
	Borlaug - Voss	8,4	44 (32 i forhold til	
	SUM:	14,8	dagen rv. 7)	24

(uvisse er pluss/minus 40% i 2016 kroneverdi)

Transportanalyse (kapittel 7)

Det er gjort transportmodellberekningar for dei ulike konseptane, for å visa korleis dei vil kunna påverka reisevalet for trafikantane mellom Austlandet og Vestlandet. Det er lagt inn to referansealternativ for desse to konseptane:

Basis2050 – berre bundne vegprosjekt i NTP til og med 2017, pluss framtidige togtilbod utarbeida av Jernbaneverket. E39 Kristiansand-Ålgård, E18 Langangen-Grimstad, E6 Kolomoen - Ensby, E6 Ulsberg-Melhus og E6 Ranheim-Åsen (fig. 29 s. 61).

Pluss2050 - her er det lagt til grunn at E134 er fullt utbygd. Det same gjeld ferjefri E39 frå Kristiansand til Trondheim, E18/ E6 frå Kristiansand via Oslo til Otta, samt E16 mellom Bergen og Voss, og mellom Oslo og Hønefoss (fig. 30 s. 61).

For detaljar – sjå kapitel 7.

Desse to referansealternativa har stor innverknad på ÅDT resultatata i transportanalysen:



Trafikktall på fjelloverganger med utbyggingskonsept på rv. 7, ÅDT:			
Veg	Referanse	Konsept rv. 7 lang tunnel	Konsept rv. 7 korte tunneler
RV7	Basis2050	6047	5674
RV7	Pluss2050	4509	3935
Rv52	Basis2050	1336	1340
Rv52	Pluss2050	1237	1246
E134	Basis2050	2280	2340
E134	Pluss2050	7188	7562

Trafikktall på fjelloverganger med utbyggingskonsept på rv. 52, ÅDT:			
Veg	Referanse	Konsept rv. 52 lang tunne	Konsept rv. 52 korte tunneler
RV7	Basis2050	1364	1364
RV7	Pluss2050	548	548
Rv52	Basis2050	4805	4805
Rv52	Pluss2050	3847	3847
E134	Basis2050	2522	2522
E134	Pluss2050	8208	8208

Med utbygd E39, E134 (utan arm til Bergen) og E16 til Voss (Pluss 2050), vil trafikken over Hardangervidda bli på 4509 ÅDT i 2050 ved lang tunell på rv. 7, og på 3935 ved kort tunell på rv.7.

Med utbygd E39, E134 (utan arm til Bergen) og E16 til Voss (Pluss 2050), vil trafikken over Hemsedal i 2050 bli på 3847 ÅDT ved utbygging av rv. 52 (det er ikkje gjort egne køyringar for kort tunell over Hemsedal).

Bygging av ein Hordalandsdiagonal (arm frå E134 i Odda til Bergen) vil kunna gje ein trafikkreduksjon på Hardangervidda på opp mot 37% (- 2658) ÅDT, samanlikna med kva ei utbygging av Rv7 elles ville gitt:

Trafikktall på fjelloverganger med Hordalandsdiagonalen Pluss2050		
		
Veg	Konsept rv. 7 lang tunnel	Konsept rv. 52 lang tunnel
Rv. 7 Hardangervidda	1851 (-2658)	526 (-22)
Rv. 52 Hemsedal	1199 (-38)	2070 (-1777)
E134 Haukeli	11052 (+3864)	11254 (+3046)

Figur 44: Trafikale virkninger av Hordalandsdiagonalen for fjellovergangene. Endring fra Pluss2050 i parentes.

Samfunnsøkonomisk analyse

Den samfunnsøkonomiske analysen inneholdt prissette og ikkje prissette verknader. Alle konseptene mellom Voss og Gol (bortsett frå nullkonseptet) har negativ nettonytte i begge referansealternativa. Den negative nettonytten er størst i referansealternativet Pluss2050 (dvs. når E134 er utbygd, men utan «armen»):

Samfunnsøkonomisk regnskap for konsept								
Referanse →	Basis2050				Pluss2050			
	Rv. 7 lang	Rv. 7 korte	Rv. 52 lang	Rv. 52 kort	Rv. 7 lang	Rv. 7 korte	Rv. 52 lang	Rv. 52 korte
Brutto nytte (BN)	16,2	13,3	12,8	12,8	7,7	5,8	7,7	7,7
Investeringskostnad	19,5	16	16,9	12,4	19,5	16	16,9	12,4
Skattekostnad investering	3,9	3,2	3,4	2,5	3,9	3,2	3,4	2,5
Netto nytte (NN)	-7,3	-5,9	-7,4	-2,1	-15,8	-13,3	-12,6	-7,2
Netto nytte pr. budsjettkrone (NNB)	-0,31	-0,31	-0,37	-0,14	-0,67	-0,7	-0,62	-0,49

Investeringskostnad i transportmodellen (tabellen ovanfor) er gjennomgåande noko lågare enn i tabellane på s. 50 -59, grunna avgiftsberekingar opplyser SVV i telefonsamtale 18.10.2016.

Den samfunnsøkonomiske nettonytten fell mykje om det vert bygd «arm» frå E134 til Bergen. Konseptet rv. 7 med lang tunell har ein nettonytte på -15,8 mrd. kr. utan arm (Pluss2050), som fell til -18 mrd. med E134 Hordalandsdiagonalen (s. 77).

Dei ikkje prissette verknadane er rangerte slik:

Konseptene	Landskaps- bilde	Nærmiljø og friluftsliv	Natur- mangfold	Kultur- miljø	Natur- ressurser	Samlet rangering
Nullkonsept	1	1	2	1	1	1
Rv. 7 lang	4	4	1	4	2	4
Rv. 7 korte	5	5	3	5	3	5
Rv. 52 lang	2	2	4	2	2	2
Rv. 52 korte	3	3	5	3	3	3

Figur 53: Konseptrangering ut fra ikke-prissatte virkninger

Nullkonseptet kjem best ut (ingen utbygging gjev ingen inngrep) i høve til ikkje prissatte verknader, føre Rv52 lang og Rv52 kort. Samla sett (prissatte og ikkje prissatte verknader) kjem nullkonseptet best ut følgd av RV52 kort, RV52 lang, RV7 lang og RV7 kort.

3.2 Regionale verknader

Asplan Viak har på oppdrag for Statens vegvesen utarbeida ein rapport⁴ om regionale og lokale verknader. Det er ikkje sett noko effektmål for Asplan Viak si utgreiing. Det er med andre ord ikkje sett ei målsetjing for kva lokale og regionale verknader ein ønskjer å oppnå med ein ny veg. Konseptene er berre vurderte opp mot ein annan i høve til tema:

Tabell 11-2: Anbefalt alternativ for hovedveg mellom Gol og Voss for hvert utredningstema i Pluss2050 og følsomhetsanalysene

UTREDNINGSTEMA	SAMMENLIGNINGSGRUNNLAG		
	Pluss 2050	Pluss 2050 med ny bro på rv. 5	Pluss 2050 med Hordalandsdiagonalen
Næringer som påvirkes av gjennomgangstrafikken	Rv. 7	Rv. 7	Rv. 7
Reiselivsnæringen	Rv. 7	Rv. 52	Rv. 7
Transportintensiv næring	Rv. 52	Rv. 52	Rv. 52
Lokale virkninger	Rv. 7	Rv. 7	Rv. 7
Samlet vurdering	Rv. 7	Rv. 52	Rv. 52

I Pluss2050 har Asplan Viak vurdert RV7 som best i høve til regionale verknader. Statens vegvesen vurderer her Rv52 til å vera best i høve til regionale verknader. I Pluss2050 med Hordalandsdiagonalen har Asplan Viak vurdert Rv52 til å vera best, av dei to hovudkonseptene – Rv7 og Rv52. Asplan Viak har understreka at det er stor uvisse knytt analyseresultatene.

Om usemja mellom Asplan Viak og Statens vegvesen om regionale verknader skriv Statens vegvesen følgjande:

«Det er flere grunner til at Statens vegvesen og Asplan Viak har noe ulik oppfatning av hvilken av øst-vestforbindelsene som kommer best ut når det gjelder temaet regionale virkninger. En viktig forklaring er at Statens vegvesen og Asplan Viak har noe ulik tilnærming til temaer, analyseresultater og vurderingskriterier. En vesentlig forskjell i den sammenheng er at Asplan Viak i større grad har

⁴ Sjå:

http://www.vegvesen.no/attachment/1551970/binary/1136116?fast_title=Rapport+Lokale+og+regionale+vir+knings.pdf

oppmerksomheten rettet mot totalvirkningen for næringslivet, som blir størst der volumet av arbeidsplasser er størst, mens Statens vegvesen legger mest vekt på at rv. 52 i kombinasjon med ny E134 får et større geografisk nedslagsfelt på Vestlandet.» (s. 87).

I aust/vest utgreiinga påpeika Statens vegvesen at det ikkje peikar seg ut noko spesielt samband som har viktigare regional og lokal betydning enn dei andre og at dei regionale og lokale effektane har ikkje avgjerande betydning for prioritering av hovudvegsambanda.

3.3 Statens vegvesen si vurdering og tilråding av konsept

I KVUen er konseptene rangerte etter måloppnåing. For detaljar – sjå s. 90 – 95. Rv52 lang er høgast rangert på måloppnåing i høve til:

- Redusert reisetid gjennom prosjektområdet
- Reduserte høgdemeter
- Få eller ingen timar kolonnekøyring og stengt veg
- Ulukkesrisiko
- Oppretthalding av viktige samfunnsfunksjonar

Rv7 lang er høgast rangert på måloppnåing i høve til:

- Auka sannsyn for villreinkryssing
- Utnytting av beiteområde

Statens vegvesen tilrår Rv52 som andre hovudvegsambandet aust/vest:

«På bakgrunn av analysene som er gjennomført i denne KVUen anbefaler Statens vegvesen at den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet går over Hemsedal. Det er samfunnsøkonomisk bedre enn alternativet over Hardangervidda, det gir en helhetsløsning som trafikalit betjener større områder og det gir en mer effektiv og samfunnssikker hovedvegforbindelse.»

Samfunnsøkonomi er et viktig utgangspunkt for valget av øst-vest-forbindelse, men det er også lagt stor vekt på samfunnsøkonomi for utredningen. Der framholdes både effektivitet og samfunnssikkerhet. I anbefalingen er det også lagt vekt på verdien av å ha en hovedvegforbindelse som kan betjene et geografisk stort område som i minst mulig grad overlepper omlandet som en ferdig utbygd E134 vil kunne dekke. Rv. 52 er vurdert som bedre enn rv. 7 både når det gjelder samfunnsøkonomi, måloppnåelse og muligheten til å betjene nasjonal trafikk som ikke kan benytte E134.

Et valg av rv. 52 over Hemsedal som den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet holder muligheten åpen for senere å analysere alternative utbygginger av en arm til Bergen og effektene av denne.» (s. 100)

4.0 Fylkesrådmannen sine vurderingar

Aust-vest perspektiv

På grunnlag av Statens vegvesen si utgreiing om vegsambanda mellom Austlandet og Vestlandet, har Samferdselsdepartementet vedteke at E134 skal vera eit av to hovudsamband mellom aust og vest. I mandatet for KVU Voss – Gol framgår det at det skal vurderast eit andre hovudvegsamband mellom Austlandet og Vestlandet. KVUen strekkjer seg følgeleg utover KVU området Indre Sogn - Øvre Hallingdal – Indre Hardanger. Fylkesrådmannen vil derfor vurdere KVUen i lys av aust/vest utgreiinga, der det tydeleg framgår at 134 med arm til Bergen er den einaste samfunnsøkonomiske lønsame vegen og den kortaste vegen.

Svak samfunnsøkonomisk nytte

Utbygging av fleire nasjonale aust-vest hovudsamband vil betra transporttilbodet og gjera transportsystemet mindre sårbart, men den samla samfunnsøkonomien vil bli svekka grunna høge kostnader kombinert med

delvis overlappende transportfunksjon. Ingen av konseptene i KVV Voss –Gol er samfunnsøkonomisk lønnsame. Rv. 52 med korte tunneler kjem best ut i KVUen med ein negativ netto nytte på 2,1 mrd.kr. Fylkesrådmannen konstaterer at konseptene for Rv.52. og Rv.7 har omlag like svak samfunnsøkonomisk nytte. Kostnadsoverslaga er usikre, men det kan slå begge vegar i høve til samfunnsøkonomisk lønnsamd. Aust/vest utbyggingsprosjekta mellom Voss og Gol er store og svært kostnadskrevjande. Investeringskostnadane er på 15-22 mrd.kr, som alternativt kan nyttast til andre formål, føresett at midlane ikkje er finansierte med bompengar. Aust/vest utgreiinga synte at det klart mest samfunnsøkonomiske konseptet er utbygging av E134 med diagonal til Bergen.

Diagonal E134 Odda - Bergen

E134 med arm til Bergen vil i framtida kunna bli den kortaste vegen mellom Bergensområdet og Osloområdet.

Oslo–Bergen

Fjellovergang	Eksisterende		Ny	
	Km	Tid	Km	Tid
Sandvika-Bergen, via rv. 7	450	6:46	410	5:02 ⁵
Sandvika-Bergen, via rv. 52	463	6:41	424	5:13 ⁶
Sandvika-Bergen, via E134 (ny) og Odda-Bergen (eksist.)	479	8:45	408	6:41
Sandvika-Bergen, via ny E134 til Våg. Ny E39 Våg-Bergen	559	9:22	468	5:22
Sandvika-Bergen, via Odda, arm til Bergen	479	8:45	368	4:33

(tabell s. 63)

Ferdig utbetra E134 med Hordalandsdiagonalen vil kunna bli 370 kilometer lang og få ei køyretid på 4 timar og 33 minuttar. Til samanlikning vil utbetra veg over Hardangervidda vera 410 kilometer lang og gje ei køyretid på 5 timar og 2 minuttar. Ein ferdig utbygd stamveg over Hemsedal vil vera 424 kilometer lang og gje ei køyretid på 5 timar og 13 minuttar.

I KVUen Voss- Gol skriv Statens vegvesen:

«Analysene viser at en arm til Bergen fra E134 vil kunne påvirke trafikken på rv. 7 i langt større grad enn på rv. 52. Ut fra et trafikkmessig og samfunnsøkonomisk perspektiv er det derfor lite hensiktsmessig å gå inn for både stor utbygging over Hardangervidda og ny Hordalandsdiagonal.» (s. 99).

«En av de virkelig store usikkerhetene i trafikkgrunnlaget er utbygging av E134 og en eventuell arm til Bergen. En slik utbygging vil ha stor innvirkning på rv. 7 og eventuelle store investeringer her vil nok i stor grad måtte regnes som tapt, da det meste av trafikkgrunnlaget vil forsvinne. Rv. 52 vil stå seg bedre mot en utbygging av E134 og arm til Bergen.» (s.88).

Fylkestinget har i uttalen til NTP 2018-2029 frå 14. juni 2016 påpeika behovet for å gjennomføra ein KVU for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet. Fylkesrådmannen meiner at prioriterer ein Rv7 eller Rv52 som eit andre nasjonalt hovudvegsamband, står ein i fare for at den kortaste vegen mellom Osloområdet og Bergensområdet ikkje vil bli bygt.

E16 Arna –Voss og den andre nasjonale hovudvegen

Det er frå enkelte hald blitt uttrykt bekymring for at ein ved å prioritera E134 med diagonal føre Rv7, står i fare for å gå «glipp av» ny veg på E16 mellom Voss og Arna. Diagonalen vil bli så «vellukka» at den vil

tappa E16 og Rv7 for mykje trafikk. Fylkesrådmannen meiner at diagonalen ikkje konkurrerer med E16 Voss-Arna:

- Konseptet i aust/vest utgreiinga i KVV Voss – Gol omhandlar langsiktige løysingar. Utbygging av E16 Voss – Arna har politisk førsteprioritet og er på «fast plass» i vesentleg grad pga. tunellforskrifta. Prosjektet ligg langt framme i planløpet og er kopla til den høgt prioriterte fornyinga av Bergensbanen. Hordalandsdiagonalen er berre på «ideskissenivå».
- Reduksjon i alvorlege møteulukker og standardheving for trygg, påliteleg og effektiv transport i korridoren Arna –Voss er dei prosjektutløysande behova for ny E16 Arna – Voss. Strekinga er bynær og vil derfor ha rimeleg høg trafikk som må sikrast, uavhengig av aust/vest trafikken og av om diagonalen blir bygt.
- E16 Arna –Voss er første etappen på tre nasjonale vegar over fjellet- Rv7, Rv52 og E16. Desse tre vegane vil framleis vera nasjonale vegar, også om ingen av dei får status som eit andre nasjonalt hovudvegsamband.
- E16Voss-Arna er den regionalt viktigaste vegen for Voss, Indre Sogn og Indre Hardanger mot Bergen uavhengig av Hordalandsdiagonalen.

Villrein på Hardangervidda

Rv7 over Hardangervidda er ein barriere for sesongtrekket til villreinen mellom nordlege og sørlege område på vidda, noko som har gjort at vegen i periodar må stengast. Dei midlertidige stengingane har minskt forstyrringane for villreinen. Det er mogleg å effektivisera ordninga ved å finna løysingar for raskare og meir effektivt oppdaging og varsling av reinflokkar som nærmar seg vegen, hurtigare stenging av den, redusert motorferdsle, og at ein om mogleg avventar brøyting medan vegen er stengt. Om eit slikt stengingsregime i framtida ikkje skulle vera tilstrekkeleg, kan det eventuelt byggast ein Dyranuttunell. I KVV for Rv7 vart det konkludert med at ein «Dyranuttunell» (6,25 km.) til 2 mrd. kr. kan løysa villreinproblematikken på en tilfredsstillande måte, om gamlevegen rundt tunellen vert vinterstengt:



Om behovet for eit nordleg nasjonalt hovudvegsamband

Det er fem aust/ vest vegar mellom Sogn og Fjordane og Austlandet, med varierende kvalitet og regularitet. Fylkesrådmannen viser til at det allereie pågår ei omfattande utbygging av E16 over Filefjell. Prosjektet, som starta i 2010, og har ein utbyggingskostnad på 3,1 mrd.kr. er planlagt ferdig utbygt i løpet av 2018. Vegen vert då eit tenleg vintersikkert samband mellom Sogn og Fjordane og Austlandet, men også ein god veg mellom Bergen og Austlandet, særleg mot Mjøsområdet. Fylkesrådmannen viser til at utbygginga av Rv52 er samfunnsøkonomisk ulønsam. Fylkesrådmannen vurderer E16 og Rv52 tilsaman å ha tilfredsstillande transportfunksjon mellom Sogn og Fjordane og Austlandet, også utan status som nasjonalt hovudvegsamband.

Klimavenleg transport

Fylkesrådmannen vil også ut frå klimaomsyn rå i frå å bygga ut ein andre nasjonal hovudveg mellom Austlandet og Vestlandet. Potensialet for redusert flytrafikk mellom Bergen og Oslo ligg i utbygginga av Bergensbanen med Ringeriksbanen, ikkje i bygging av mange nasjonal hovudvegar over fjellet. Bergensbanen bør ut frå klimaomsyn vera førstevallet for reisande mellom Bergen- Voss - Hallingdal.

5.0 Fylkesrådmannen si tilråding

Fylkesrådmannen viser til at E134 er valt til nasjonal hovudvegsamband mellom Vestlandet og Austlandet. Aust/vest utgreiinga synte at E134 med arm til Bergen er det einaste samfunnsøkonomisk lønsame aust/vest konseptet mellom Oslo og Bergen. Med utbygging av E134 med arm frå Odda til Bergen, er det ikkje grunnlag for å bygga ut Rv7 som nasjonalt hovudvegsamband aust/vest.

Det må snarleg setjast i gang eit arbeid med ein KVU for diagonal frå E134 frå Odda til Bergen. Ein slik diagonal er samfunnsøkonomisk lønsam, vil gjer store regionale effektar i Hordaland og gje dei reisande den kortast moglege køyretida mellom Bergen og Oslo.

For å sikra villreinkryssing på Rv7 over Hardangervidda, må dagens ordning med midlertidige stengingar oppretthaldast og effektiviserast. Om dette stengingsregimet i framtida likevel ikkje skulle vera tilstrekkeleg, må det vurderast å bygga Dyranuttunellen.

Fylkesrådmannen vurderer at E16 og Rv52 tilsaman stettar transportbehova i framtida mellom Sogn og Fjordane og Austlandet, også om Rv52 eller E16 ikkje får status som nasjonalt hovudvegsamband.