

## SAK 01-15    UTTALE TIL UTGREIING OM VEGSAMBANDA MELLOM AUSTLANDET OG VESTLANDET

### Saksopplysning

#### Bakgrunn

Statens vegvesen la 21.1.2015 fram si strategiske utgreiing om vegsambanda mellom aust - vest. Føremålet har vore å analysere funksjon og kva dei ulike aust - vest sambanda har å seie no og fram mot 2050. Utgreiinga skal gje grunnlag for å forslå ein strategi for utvikling av aust – sambanda, og å prioritere mellom sambanda, samt grunnlag for å vurdere behovet for KVV av enkelte samband/korridorar.

Statens vegvesen har sendt rapport ut på høyring med høyringsfrist 8.mai. Buskerud fylkeskommune vil handsame saka i hovudutvalet for samferdselssektoren 26.mars og i fylkesutvalet 4.april. Nå det gjeld vidare prosess i forhold til handsaming av vegsambanda mellom aust – vest er det ikkje teke endeleg stilling til det. Det kan bli ei separat handsaming eller det kan bli lagt inn i forslag Nasjonal Transportplan 2018-27.

#### Kort historikk

I ein periode på nærare 15 år, fram til 2008, vart det ikkje prioritert større investeringsmidlar til Rv7 og Rv52. Hovudårsaka til dette var at Rv7 og Rv52 ikkje hadde stamvegstatus og kom i kategorien “øvrige riksvegar”, der Vegpakke Drammen tok alle midlar i ein ti-års periode. Dette førte til total mangel på utvikling av infrastruktur i store delar av fylket. Med bakgrunn i desse forholda og ein evig kamp i forhold til vinterstenging av Hardangervidda, vart det teke initiativ til stifting av eit samarbeidsorgan for Rv7 (I/S Rv7), i 2001.

I sak 05/01 gjorde Hallingtinget slikt vedtak: *“Hallingtinget ber Regionrådet om å arbeide planfast for dette, til dømes i ein organisert allianse med aktuelle interessentar mellom Oslo og Bergen».* Regionrådet for Hallingdal hadde og eige møte med Bergen kommune med felles uttale: *“Bergen kommune og Regionrådet for Hallingdal vil se positivt på en fastere organisering av arbeidet som kan ivareta denne oppgaven, gjerne i samarbeid med Hardanger, andre kommuner langs Rv7 og med andre aktuelle samarbeidspartnere.”*

Regionrådet for Hallingdal gjorde slikt vedtak 1. juni 2001:

*Regionrådet for Hallingdal rår kommunane i Hallingdal til å gjera slikt vedtak:*

- *xx kommune teiknar medlemskap i interesseselskapet I/S Rv7.*
- *xx kommune rår til at forslag til vedtekter for I/S Rv7 (dat.16.2001) blir vedteken.*
- *Medlemskontingent for 2001 er sett til kr. 10.000,- for kommunar/fylkeskommunar.*

Regionrådet for Hallingdal og IS Rv7 var svært viktige aktørar for at Rv7 Hønefoss – Gol og Rv52 fekk stamvegstatus frå 1.1.2004, det same galdt stamvegstatus frå Gol – Bu, 1.1.2010. Stamvegstatus frå 1.1.2004 var heilt avgjerande for å sikre investeringsmidlar til Rv7, fyrste steg var planlegging av Ramsrud – Kjeldsbergsvingane, med anleggstart 2008.

Ei anna svært viktig prosjekt for både Regionrådet for Hallingdal og IS Rv7 var innkortinga Sokna – Ørgenvika. I dei fyrste NTP-periodane var det faktisk slik at Hordaland fylkeskommune prioriterte Sokna – Ørgenvika høgare enn Buskerud fylkeskommune. Men her må det understrekast at Buskerud fylkeskommune etter kvart tok ei sentral og avgjerande rolle.

I sak 05-14 drøfta Hallingtinget m.a. aust – vest sambanda, der konklusjon frå drøftingane var:

- Hallingtinget støttar Regionrådet sine synspunkt i forhold til at det ikkje er hensiktsmessig å peike ut eit aust – vest samband som skal vera «merkbart betre», ut frå relativt små trafikkmengder. Og der det og er eit mål å overføre mykje av godstrafikken til bane og sjø, samstundes som det meste av trafikken er undervegs trafikk.
- Rv7 og Rv52 er likeverdige vegar som det skal arbeidast for nødvendig standardheving og regularitet.

### **Fylkesdelplan**

I Regional plan for Hardangervidda (fylkesdelplan) står det m.a. i retningslinjene: «Rv 7 er etablert som en samfunnsmessig viktig vinteråpen veg over Hardangervidda. Arbeidet med planlegging av miljøtunneler og høyfjellsprofiler på strategiske steder på traséen skal videreføres, samtidig som Hardangerviddatunnelen som et nytt alternativ utredes. Begge løsninger vil sikre villreintrekk til alle årstider og forbedre sikkerhet og framkommelighet for trafikantene. Valg av løsning og realisering bør skje snarest mulig.»

### **Statens vegvesen gjennomførte i 2005/2006 en øst-vest-utredning**

Hovedkonklusjon i forhold til korridor 5:

«Både i dagens situasjon og i de analyserte framtidige scenarier framstår regional utvikling som et viktigere argument for utvikling av vegsystemet enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Øst- og Vestlandet.»

### **Gjennomgang ny rapport («Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet») I mandatet står det m.a. at utgreiinga skal:**

1. Gi et helhetsbilde av øst-vest forbindelsene og hvordan de enkelte forbindelsene samvirker og konkurrerer med hverandre i dag og i et framtidsperspektiv fram mot 2040.
  - a. Klarlegge arbeidsdelingen mellom transportformene
  - b. Klarlegge arbeidsdelingen mellom de enkelte øst-vest forbindelsene
2. Beskrive funksjonen for de enkelte øst-vest forbindelsene
  - a. Vise trafikkbelastningen i dag
  - b. Beskrive oppgaver nasjonalt, regional og lokalt for både persontransport og godstransport
3. Beskrive utfordringene for og mulighetene til å klare oppgavene og leve opp til sin funksjon.
  - a. Beskrive standarden på forbindelsene
  - b. Klarlegge utviklingspotensialet for de enkelte øst-vest forbindelsene
4. Beskrive mulig utvikling av både de enkelte forbindelsene og øst-vest forbindelsene som helhet.
  - a. Vise alternative strategier/scenarier
  - b. Analysere trafikkutviklingen (både person- og godstransport) fram mot 2050 for de alternative strategiene
  - c. Analysere kostnader og effekter, og gjøre en samfunnsøkonomisk vurdering
5. Gi grunnlag for å kunne foreslå en overordnet strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene.
6. Gi en vurdering av behovet for KVUer for enkelte øst-vestforbindelser.

### Utredningsoppgaver

For å kunne oppfylle målene for utredningen er et nødvendig å analysere følgende:

- Dagens trafikkfordeling og bakgrunnen for denne (befolkning, næringsliv m.m.). Både person- og godstransport.
- Transporten over fjellet, fordeling mellom nasjonal, regional og lokal trafikk (start- og målpunkter). Både person- og godstransport.
- Utvikling av trafikken fram mot 2050 basert på scenarier for utvikling av befolkning, næringsliv og økonomi. Både person- og godstransport. Her er det behov for analyser medvtransportmodeller, men det er også nødvendig å bruke andre metoder for å få forståelse for utviklingen og bakgrunnen for denne.
- Funksjonen for de enkelte forbindelsene, og arbeidsdelingen mellom disse, for både dagens og framtidens forhold basert på de tre punktene ovenfor.
- Standarden på de enkelte forbindelsene sett i relasjon til trafikk og funksjon i dag og i 2050.
- Utfordringer og muligheter.
- Alternative utviklingsstrategier for enkelte forbindelser og øst-vestforbindelsene i sin helhet.
- Kostnader og effekter av disse strategiene. Samfunnsøkonomi.

Så langt som mulig bør analysene ta utgangspunkt i en oppdatering av utredningen fra 2006. Også de nasjonale reisevaneundersøkelsene og resultatene fra Tyils undersøkelse av transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer (TØI-rapport 1147/2011) vil være et viktig utgangspunkt.

Øst-vest utredningen behandler transporten mellom Østlandet og Vestlandet, men ikke transporten i de større byområdene.

De vedtak som regjeringen ventes å fatte våren 2014 om trasevalg for og videre planlegging av ferjefri E39 vil være en viktig premisse for øst-vest utredningen.

Utredningen skal resultere i et grunnlag for å kunne ta stilling til en overordnet strategi for utvikling av øst-vestforbindelsene og en vurdering av behovet for supplerende KVUer.

### Innhald, konklusjonar

Tilrådinga frå Statens vegvesen i ein langsiktig strategi er to hovudvegsamband over fjellet mellom Austlandet og Vestlandet:

#### E134 over Haukeli

- Samfunnsøkonomisk lønnsom
- E134 bør bygges ut mellom Drammen og Haugesund. Ferjefri E39 øker betydningen av denne utbyggingen.
- En arm fra Jøsandal via Odda til Bergen er samfunns-økonomisk lønnsom. Det finnes flere mulige traséer for en slik veg. Ulike konsepter bør analyseres i en KVU.
- En strekning via Rauland gir vesentlig større nytte enn via Seljord, men det kan være konflikt mellom nasjonale og lokale interesser. Valget av konsept bør analyseres i samme KVU som for armen til Bergen.

#### Rv 7/rv 52/ E16 over Hemsedal

- Rask forbindelse Oslo – Bergen
- Rask forbindelse Østlandet – Sogn og Fjordane og Sunnmøre, særlig med ny bru over Sognefjorden (rv 5)
- Utrede ny bru som erstatning for ferjesambandet Fodnes – Mannhelle

Hovudargumenta for to hovudsamband er:

- *Betjener ulike områder*
- *Mindre sårbarhet og større pålitelighet*

#### E16 over Filefjell

- *Vi har forutsatt utbygging av E16 Sandvika –Hønefoss og Voss – Bergen uavhengig av valg av utviklingsstrategi.*
- *Pågående utbygging over Filefjell bør fullføres*

#### Rv 7 over Hardangervidda

- *Ingen stor satsing på rv 7 over Hardanger-vidda, men noen enkelte tiltak for villrein og reiseliv. Dette må vurderes i pågående KVVU for rv 7 over Hardangervidda*

#### Utdrag rapport

*Vi foreslår at E134 bør velges som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. På bakgrunn av den samfunnsøkonomiske analysen foreslår vi en langsiktig strategi der utbygging av E134 gis høyest prioritet. Både utbygging mot Bergen og Haugesund gir positiv nettonytte.*

*Våre transportanalyser viser at E134 i hovedsak ikke kan dekke de behov som de andre vegforbindelsene mellom Bergen og Oslo dekker, muligens med unntak av rv 7 over Hardangervidda. På denne bakgrunn mener vi det er nødvendig å prioritere ytterligere en forbindelse over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Som vi har vist er det en viss konkurranse mellom E134 og rv 7, fordi de ligger nærmest hverandre og til en viss grad ivareta samme nasjonale behov. Ved en utbygging av E134 med arm mot Bergen, tar E134 i høy grad over de nasjonale oppgaver som rv 7 over Hardangervidda har. Derfor mener vi at den andre prioriterte riksvegforbindelsen over fjellet bør være rv 52 over Hemsedal eller E16 over Filefjell.*

*Den samfunnsøkonomiske nytteberegningen gir ikke noe tydelig svar på hvilken av disse to forbindelsene som bør prioriteres. Begge alternativene har negativ nettonytte og en nettonytte pr. budsjettkrone på ca. -0,7.*

*Begrunnelser for å velge Hemsedal er at rv 52 kan bli en del av en rask forbindelse mellom Østlandet og Sogn og Fjordane som fortsetter i rv 5 med en ny bru over Sognefjorden som erstatning for ferjesambandet Fodnes – Mannheller, og videre fram til ferjefri E39 ved Skei. Etter utbygging av ferjefri E39 gir dette også en rask forbindelse til Sunnmøre. Rv 52 over Hemsedal har også en viktig oppgave som alternativ forbindelse mellom Oslo og Bergen. En utbygging av en tunnel fra Borlaug og opp mot Hemsedal vil gi ytterligere en nesten helt vintersikker veg over fjellet med god regularitet og rimelige stigninger. Selv med en prioritering av E134 med arm til Bergen, vil det ta lang tid før denne er på plass. Inntil dette skjer vil rv 52 over Hemsedal være den viktigste forbindelsen mellom Oslo og Bergen.*

*E16 har allerede en god vinterregularitet, og den vil bli enda bedre med de utbygginger som pågår. I tillegg vil utbygging av E16 mellom Sandvika og Hønefoss samt mellom Voss og Arna gi både forbindelsen over Valdres og Hemsedal kortere reisetid. Det gjelder også forbindelsen over Hardangervidda. En satsing på forbindelsen over rv 52 innebærer også en satsing på rv 7 mellom Hønefoss og Gol. En slik satsing vil også ha betydning for den trafikk som går på rv 7 over Hardangervidda.*

*Begrunnelser for å velge Filefjell at det allerede pågår en omfattende utbygging av E16 over Filefjell og på andre strekninger. Dette gjør at kostnadene for å videreføre utbyggingen av E16 ikke blir så store.*

*Ved en avveining mellom å prioritere rv 52 eller E16 som den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet mener vi at det er strategisk mest framtidsrettet å prioritere alternativet rv 7/ rv 52 over Hemsedal. Det gir raskere forbindelser mellom Oslo og Bergen og gir samtidig videre utviklingsmuligheter mot Sogn og Fjordane og Sunnmøre. Vi forutsetter samtidig at pågående utbygging av E16 over Filefjell fullføres. Disse utbyggingene vil innebære at også E16 får god standard på lange strekninger.*

*For rv 7 over Hardangervidda innebær dette at det ikke bør gjennomføres utbygging av lange tunneler, men vi mener det kan bli aktuelt med mindre og lokale tiltak for å ivareta blant annet reiseliv og villrein. Slike mindre utbedringer bør analyseres i den pågående KVUen for rv 7 over Hardangervidda.*

*En utbygging av rv 5 med bru over Sognefjorden er en naturlig del av en langsiktig strategi for utvikling av rv 52 som en hovedvegforbindelse mellom øst og vest. En slik utbygging gir mer trafikk over Hemsedal og dermed økt nytte for tiltak på rv 52, men har ikke avgjørende betydning for valg av utviklingsstrategi for øst-vest-forbindelsene. Tiltak på rv 7 mellom Hønefoss og Gol, på rv 52 over Hemsedal samt på E16 mellom Borlaug og Bergen og Sandvika og Hønefoss bør prioriteres før tiltak på rv 5.*

*Vi har gjort en enkel samfunnsøkonomisk analyse av en utviklingsstrategi med både E134 utbygget til Haugesund over Rauland og rv 52- alternativet utbygget hele veien mellom Hønefoss og Voss supplert med bru over Sognefjorden på rv 5. Dette gir en kostnad på om lag 56 mrd. kr (67 mrd. kr inklusive skattekostnad) og en neddiskontert nytte på 65 mrd. kr. Dette resulterer i en svak negativ nettonytte. Hvis man i tillegg supplerer med en arm av E134 til Bergen blir kostnaden om lag 73 mrd. kr (88 mrd. kr inklusive skattekostnad) og en neddiskontert nytte på 94 mrd. kr. Dette resulterer i en positiv nettonytte.*

### **Regionale effekter – mernytte (6.6.)**

*Vi har i utredningen konsentrert oss mest om de nasjonale oppgavene som vegforbindelsene mellom øst og vest har, dvs. å binde samme landsdeler og regioner på en effektiv måte og gi næringsliv og befolkning raske, pålitelige og sikre forbindelser over fjellet. Men alle riksvegforbindelsene mellom øst og vest har også stor betydning for de regioner og kommuner de går gjennom. Spørsmålet er om det finnes en mernytte som ikke inngår i våre beregninger, og om denne i tilfelle vil kunne påvirke valget av utviklingsstrategi.*

*E16 har stor betydning for reiseliv og annet næringsliv i Valdres. Rv. 7 og rv. 52 har stor betydning for reiseliv og næringsliv i Hallingdal, Hemsedal og Hardanger/Hardangervidda. E134 er viktig for reiseliv og næringsliv i Telemark og Haukeli. Alle alternativene går altså gjennom områder der reiselivsnæringen har stor betydning.*

*Hvis noe område skal peke ut seg som viktigere for reiselivet, er det Hallingdal. Der er om lag 30 prosent av sysselsettingen direkte eller indirekte relatert til reiselivsnæringen. For Hallingdal er rv. 7 viktigst. Den er viktig for trafikk både fra vest og øst, og for reiselivet er det viktig at den er helårsåpen. Utbygging av en vintersikker veg over Hardangervidda som gir økt mulighet til helårsturisme kan bety mer for reiselivsnæringen enn utbygging av de andre fjellovergangene der regulariteten vinterstid er bedre i dag. Jernbanen har imidlertid også en viktig rolle for reiselivet i Hallingdal, og vi legger til grunn at Bergensbanen utbedres.*

*Regionforstørring er en annen mulig regional konsekvens av bedre vegforbindelser. Vi mener det ikke peker seg ut noen spesiell forbindelse som har viktigere regional og lokal betydning enn de andre. Muligens kan utbygging av en arm fra E134 via Odda til Bergen innebære en regionforstørring der Odda og Hardanger kan bli en del av en integrert bo- og arbeidsmarked med Bergen.*

*Oppsummert mener vi at de regionale og lokale effektene ikke har avgjørende betydning for prioritering av hovedvegforbindelser mellom øst og vest. Derimot kan det bety at det som supplement kan bli nødvendig med enkelte tiltak på de forbindelsene som ikke blir pekt ut for å ivareta lokale behov. De lokale effektene må imidlertid veies mot de nasjonale når man vurderer ulike strekninger for enkelte ruter. For eksempel kan det være en konflikt med nasjonale og lokale interesser når man vurderer om rv. 7 skal legges over Tunhovd eller Gol, og om E134 skal legges over Rauland eller Seljord. En omlegging via Tunhovd gir ikke samme positive effekter for Gol og Geilo som en utbedring av rv. 7 via Gol. En omlegging av E134 via Rauland betyr at vegen vil gå langt fra mange tettsteder langs eksisterende veg.*

### **Fordelingseffekter (6.7.)**

*Virkningene av foreslåtte nye vegruter kan føre til at noen grupper kommer bedre ut og andre dårligere. Dette kalles fordelingsvirkninger. Vurdering av fordelingsvirkninger og mulige interessekonflikter er primært et politisk spørsmål. Vår faglige oppgave er begrenset til å synliggjøre og beskrive disse. Omfordeling av fordeler og ulemper vil i hovedsak være begrenset til strekninger der vegen legges helt om i forhold til dagens trase, jf. også beskrivelsene av ikke prissatte virkninger og regionale effekter. Dette dreier seg primært om ny veg utenom Hemsedal sentrum, ny veg over Tunhovd i stedet for Gol og Geilo, ny veg om Rauland i stedet for Seljord og ny E 134 til Bergen via Odda. I den grad trafikken på eksisterende veger er avgjørende for reiseliv reiseliv og annet næringsliv for de stedene vegen går gjennom, vil nye traseer kunne medføre ulemper for disse stedene med tilsvarende muligheter for steder langs de nye vegene. Dersom imidlertid trafikken på eksisterende veger innebærer større ulemper i form av støy, barriere og forurensing enn fordelene for lokalt næringsliv, vil flytting av veg til ny trase være gunstig.*

*På dette grove utredningsnivå har vi ikke grunnlag for å gå detaljert inn på slike vurderinger av tenkbare fordelingseffekter. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å anta at vurdering av fordelingseffekter kan ha stor betydning for prioritering av hovedvegforbindelser mellom øst og vest.*

## **Vurdering**

### Eit hjartesukk

Dette er ei sak som har skapt stort engasjement der dalføre blir sett opp mot kvarandre. På mange måtar er det ein ny stamvegdebatt. Og Hallingdal er også denne gongen i ein situasjon der eventuelle vegval kan få store konsekvensar. Det er å håpe at Hallingdal kjem betre ut av det denne gongen enn det som vart realitetane i 1975 og 1992. Hallingdal kjempa i 12 år frå å vera ein nedprioritert korridor til å få stamvegar (etter det gamle omgrepet), slik at både Rv7/Rv52 (2004) og Rv7 (2010) over Hardangervidda vart stamvegar. Dette har i stor grad vore ein strategi Hallingdal har arbeidd fram med heilt naudsynt drahjelp frå Buskerud og Hordaland.

Mykje av vegpolitikken i Norge er på mange måtar lite forutsigbar, noko som gjer at det heile tida må arbeidast for andre og betre løysingar, og det blir stadige omkampar. Det kan verke som ein evig runddans, revidering av NTP kvart 4.år er eit klart uttrykk for dette. Så snart ein plan er vedteken startar arbeidet med ny plan, etter dagleg leiar sitt syn ein heilt meningslaus måte å drive overordna planarbeid på. Dette gjer at kommunar og regionar stadig blir sett opp mot kvarandre det er ein heilt unødvendig ressursbruk og stadige omkampar svekkar godt samarbeid mellom naboar. Det er utan tvil eit statleg ansvar at vegpolitikken i Norge blir mykje meir forutsigbar, slik at ressursar kan nyttast til noko anna enn stadige omkampar og utmattande prosessar.

### Innleiing

Den faglege rapporten er vurdert på grunnlag av mandat, sjå vedlegg 1, og vurderingar i forhold til Hallingdal sin ståstad. Fyrst og fremst er det naturleg nok teke opp problemstillingar som ikkje er godt nok vurdert i rapporten eller som kan få negative konsekvensar for Hallingdal. Dette er ikkje ein plan for dei einskilde vegstubbar slik at det vil ikkje bli spesielt omtala. Det er i denne vurderinga heller ikkje gjenge inn å peika på direkte feil i tal eller opplysningar, dersom det ikkje er vurdert som avgjerande for det vidare arbeidet. Og det kan vera grunn til å minne om eit vesentleg atterhald i rapporten: *«Selv om det er stor usikkerhet knyttet til de absolutte tallene i nytteberegningene, mener vi at forskjellene mellom alternativene er mer sikre.»*

Etter dagleg leiar sitt syn er dette absolutt ingen enkel sak. Det er i fyrste rekkje dei lokale og regionale interessene som skapar engasjement. Sjølv om SvV sin inngang i utgreiinga er konsentrert om arbeidet om dei nasjonale oppgåvene som vegsambanda mellom aust og vest har, er det nok ikkje å ta i at det er "eigeninteresser" som i stor grad er styrande. Noko som og er heilt naturleg og legalt. Men utgangspunktet for Hallingdal bør vera at me unner kvarandre best mogeleg veg. Og det er utan tvil slik at gode og vintersikre vegar er eit av dei viktigaste rammevilkåra for næringslivet og ikkje minst for Hallingdal som reiselivsregion.

For Hemsedal og Hol/Geilo er dette heilt avgjerande for å lykkast.

Både Rv7 og Rv52 har ein vegstandard som i stor grad ikkje tilfredsstillar vegnormalen i forhold til breidde (<80%). I tillegg har ca. 20% av vegen fartsgrense lågare enn 80 km/t.

### Synspunkt til rapport

#### Nasjonal/regional vurdering

Føremålet med utgreiinga har vore å analysere kva funksjon og kva dei ulike aust-vest har å seie nasjonalt og regionalt/lokalt, no og fram mot 2050. Utgreiinga skal gje grunnlag for å fastlegge ein strategi for utvikling av aust –vest sambanda og for å prioritere mellom sambanda. Utgreiinga har fyrst og fremst konsentrert seg om dei alternative vegsambanda mellom Oslo og Bergen, dvs. E16, Rv52, Rv7 og E134, men også dei andre riksvegsambanda mellom aust og vest er analysert.

Det blir sagt at Nasjonal transportplan 2014-2023 beskriv både E16 og E134 som viktige nasjonale vegsamband, men at Statens vegvesen også har ynskt å inkludere Rv7 og Rv52 i ei analyse av vegsambanda mellom Oslo og Bergen. Her kan det vera på sin plass å minne om dagens regjeringsparti med sine støtteparti i samband med handsaminga av NTP var klare på at Rv7 og Rv52 var viktige nasjonale vegsamband på linje med E16 og E134. Også her var Hallingdal ein aktiv pådrivar.

Gjennom prosessen er me meir eller mindre villeia til å tru/akseptere at me må prioritere ein eller to vegar mellom aust og vest. Når ting blir sagt mange nok gonger blir det etter kvart ei sanning. Konklusjonar og argumentasjon går i «sjølvsleng» utan at nokon stoppar opp og stiller t.d. spørsmålet; kvar kom dette frå, kva er grunnlaget, er dette sett inn i eit heilskapleg bilde. Kvar har t.d. kommunal- og næringsdepartement vore i prosessen. Opplever me nok ei gong at vegane i stor grad lever sitt eige liv, dei er mest til for seg sjølv? Det blir ikkje stilt kritiske spørsmål til konsekvensar for utvikling av regionar. Kun eit fokus, på veg og trafikantnytte. Dette er ikkje samfunnsutvikling.

Aust – vest sambanda tener regionar, lokalsamfunn og langtransporten. Behova til desse ulike interessene er ikkje nødvendigvis alltid samanfallande.

Det er sagt at aust – vest utgreinga fyrst og fremst har eit nasjonalt perspektiv, der merkemda er retta mot transportbehovet mellom Austlandet og Vestlandet. Det er i liten grad vurdert lokal og regional betydning på Austlandet og Vestlandet.

*«Vi har i utredningen konsentrert oss mest om de nasjonale oppgavene som vegforbindelsene mellom øst og vest har, dvs. å binde samme landsdeler og regioner på en effektiv måte og gi næringsliv og befolkning raske, pålitelige og sikre forbindelser over fjellet.»*

I forhold til mandat blir det sagt at: *«Så langt som mulig bør analysene ta utgangspunkt i en oppdatering av utredningen fra 2006.»*

Samstundes blir det i ny rapport peika på at: *i den forrige utredningen ble det heller ikke gjort noen prioritering mellom de enkelte rutene.*

Dette står i merkeleg kontrast til hovudkonklusjon i rapport frå 2006 for korridor 5 (E134, Rv7, Rv52, E16) der poenget var at dei ulike vegsambanda tener ulike område og den regionale utviklinga vart prioritert, eller som det står i rapporten:

*«Både i dagens situasjon og i de analyserte framtidige scenarier framstår regional utvikling som et viktigere argument for utvikling av vegsystemet enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Øst- og Vestlandet.»*

Dette er etter dagleg leiar sitt syn noko av det viktigaste i den pågåande debatt om vegsamband aust – vest, og som vil vera det i den komande høyringsrunden. Dei som fyrst og fremst engasjera seg og er synelege i debatten er ordførarar og forkjemparar for sin veg. Det er ikkje vanskeleg å skjøne valdrisen, vest-telemarkingen, hardingen og hallingen. Prioritering og opprusting av vegsambanda aust-vest kan ha enorm lokal og regional betydning, noko kommunar og regionar sjølv sagt er fullstendig klar over. Det er ikkje det nasjonale perspektivet som er lengst framme i pannebrasken, noko som og ville vore høgst merkverdig.

Det er med forundring det blir registrert at Statens vegvesen ikkje har gjort eit aldri så lite forsøk på å vurdere dei regionale konsekvensane av dei strategiar som blir tilrådd, både ut frå eit historisk og fagleg perspektiv, ut frå dei vurderingar som vart gjort i 2005-2006 og det enorme engasjementet som blir synt lokalt og regionalt. Som eit døme vil konsekvensane av Statens vegvesen sin føreslåtte strategi føre til at trafikken på E134 over Haukelid blir meir enn 6-dobbla medan trafikken på Rv7 over Hardangervidda blir redusert med 1/3 del. Med så dramatiske endringar er det oppsiktsvekkjande at Statens vegvesen ikkje har vurdert regionale konsekvensar og fordelingseffektar eller konkurransevriding.

Det er og interessant å registrere at Statens vegvesen har engasjert Handelshøyskolen BI med m.a. professor Torger Reve for å vurdere konsekvensane av utbygging av E39. Her er det nytta andre modellar enn det Statens vegvesen tradisjonelt nyttar. Og Torger Reve har vore tindrande klar, bygging av ny E39 har fyrst og fremst stor regional betydning, kor raskt fisk blir frakta frå nord til sør er av underordna betydning.



God vegstandard og vintersikre fjellovergangar burde gjelde for både E134, Rv7, Rv52 og E16.

I rapport til Statens vegvesen blir det sagt at: *Ved en utbygging av E134 med arm mot Bergen, tar E134 i høy grad over de nasjonale oppgaver som rv 7 over Hardangervidda har. Derfor mener vi at den andre prioriterte riksvegforbindelsen over fjellet bør være rv 52 over Hemsedal eller E16 over Filefjell.*» Her er det lagt inn ein føresetnad som det kan stillast store spørsmål ved om blir realisert. Det kan verke både råflott og meningslaust å bygge både ny veg Voss – Arna og ny veg Odda – Bergen.

Når det gjeld Rv7 i forhold til Rv52 blir det sagt at: *«Den samfunnsøkonomiske nytteberegningen gir ikke noe tydelig svar på hvilken av disse to forbindelsene som bør prioriteres. Begge alternativene har negativ nettonytte og en nettonytte pr. budsjettkrone på ca. -0,7. Begrunnelser for å velge Hemsedal er at rv 52 kan bli en del av en rask forbindelse mellom Østlandet og Sogn og Fjordane som fortsetter i rv 5 med en ny bru over Sognefjorden som erstatning for ferjesambandet Fodnes – Mannheller, og videre fram til ferjefri E39 ved Skei. Etter utbygging av ferjefri E39 gir dette også en rask forbindelse til Sunnmøre. Rv 52 over Hemsedal har også en viktig oppgave som alternativ forbindelse mellom Oslo og Bergen.»*

Det er positivt at E16 Sandvika – Hønefoss, Rv7 Hønefoss – Gol, Rv52 Gol – Borlaug og E16 Borlaug –Bergen er prioritert som ein hovudveg. For Hallingdal vil dette ha mykje å seie fyrst og fremst utvikling av E16 (i begge endar), Rv7 fram til Gol og Rv52. Og det er sjølvstøtt eit poeng å investere der det kjem fleire vegar til gode.

Og det er viktig at Hallingdal ikkje steller seg slik at Rv7 og Rv52 får trafikken og ikkje pengar. Etter dagleg leiar sitt syn vil alternativ uttale i forhold til hovudkonklusjon om prioritering av vegar vera:

- Følgje Statens vegvesen si tilråding med Rv52 og E134 med eller utan arm til Bergen
- Likestille fjellovergangane E134, Rv7, Rv52 og E16
- Likestille Rv7 og Rv52 som likeverdige hovudvegar som det skal arbeidast for nødvendig standardheving og regularitet.
- Prioritere Rv7 Hardangervidda og E134 utan arm til Bergen

#### Prioritering/nedprioritering

Det blir sagt at: *«For å klare å gjennomføre en større satsing, er det behov for en sterkere prioritering av hvilken eller hvilke vegforbindelser man først og fremst bør utvikle.»*

Dette er vel fyrst og fremst eit politisk val. Og med det forslag som ligg føre er dette heller ikkje ei prioritering:

- E16 via Valdres vil bli ein vintersikker heilårsveg som allereie er prioritert som ein form for hovudveg i dagens NTP. Alle planlagde tiltak blir gjennomført.
- Rv7/Rv52 og E134 vil bli prioriterte hovudvegar.
- Rv7 Hardangervidda, ingen satsing på rv 7 over Hardangervidda.

M.a.o. er realitetane nedprioritering av ein veg.

Det blir sagt at *«For rv. 7 over Hardangervidda innebærer dette at det ikke bør gjennomføres utbygging av lange tunneler, men vi mener det kan bli aktuelt med mindre og lokale tiltak for å ivareta blant annet reiseliv og villrein.»* Det er innlysande at det er hovudvegsambanda, og sannsynlegvis nokre av hovudvegsambanda, som vil bli prioritert både i forhold til investeringar og drift/vedlikehald. Hallingdal har svært god kjennskap til korleis dette verkar.

I perioden Rv7 og Rv52 var definert «som øvrige riksveger» vart desse vegane heilt klart nedprioritert og det var ikkje ei krone til investering. Hallingdal såg dette og kampen om stamvegstatus vart eit mål, som vart oppnådd, og med det kom og midlar til investeringar. Eit anna døme kan vera Fv50 som frå å vera alternativ stamveg til ein fylkesveg, opplever svært ulike prioriteringar i Buskerud og Sogn og Fjordane, der forslag om vinterstenging er eit relevant tema.

Det vil vera direkte naivt å tru at ein fjellovergang som ikkje har ein hovudvegstatus blir prioritert, både i forhold til investering og drift. Og dersom det skulle koma nokre fagre ord og det som blir oppfatta som lovnadar, veit alle som har følgd med i vegpolitikken i Norge at den type ordlyd ikkje er verdt noko når prioriteringar skal gjerast. Dagleg leiar vil på det sterkaste rå frå at Rv7 over Hardangervidda ikkje blir prioritert som ein hovudveg, dersom målet er ei oppgradering og sikring av reell vinterregularitet. Og det blir merkeleg å gje seg utan sverdslag, for noko Hallingdal har kjempa så målretta for.

Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommunar samarbeida om planarbeidet for regional plan for Hardangervidda. Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstamma, sikre lokalsamfunna mogelegheiter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv. Planen vart vedteke i dei tre fylkeskommunane hausten 2011, og MD meddelte i brev datert 16. juli 2012 at dei tek planen til orientering.

I Regional plan for Hardangervidda (fylkesdelplan) står det m.a. i retningslinjene: «Rv 7 er etablert som en samfunnsmessig viktig vinteråpen veg over Hardangervidda. Arbeidet med planlegging av miljøtunneler og høyfjellsprofiler på strategiske steder på traséen skal videreføres, samtidig som Hardangerviddatunnelen som et nytt alternativ utredes. Begge løsninger vil sikre villreintrekk til alle årstider og forbedre sikkerhet og framkommelighet for trafikantene. Valg av løsning og realisering bør skje snarest mulig.»

### Mangel på analysar

Det kan vera mange spørsmål til analysearbeidet som er gjennomført. I denne samanheng blir det peik på nokre forhold som blir oppfatta som graverande. Men fyrst kort om korleis analysearbeidet er gjennomført.

1. Det er analysert kva alternativ (E134) som isolert sett har størst n/k-potensiale (NB! trafikantnytte).
2. Det er gjort ei strategisk vurdering uavhengig av dette, om at berre satsing på E134 er sårbart og dekkjer ikkje alle trafikkstraumane godt nok
3. Rv7/Rv52 er vurdert som den beste kombinasjonen med E134 i forhold til trafikkstraumane

Her er det nokre svakheitlar ved resonnementet:

E134 er valt ut som pri.1 basert på best n/k-potensiale isolert sett, men utan å ta omsyn til mogeleg endra samfunnsnytte for tidlegare investeringar på t.d. E16. For å få eit rett bilde av kva linje som har best heilskapleg samfunnsøkonomi burde berekningane ha alt. 0 som utgangspunkt og sett på n/k av alternativa:

- Alt. E134: Bergen-Voss, Hønefoss-Oslo, E134 Haugesund-Drammen/Kongsberg
- Alt. Rv,7: Bergen-Voss, Hønefoss-Oslo, Rv.7 Voss-Hønefoss
- Osv.

Det kan godt hende at E134 likevel har størst n/k-potensiale, men det hadde vorte andre tal.

Når ein går inn for kombinasjonar av satsing på fleire trasear gjeld ikkje lenger n/k-berekningane for E134 (som var basert på einsidig E134-utbygging). Det er ikkje analysert

samfunnsøkonomisk lønsemnd av kombinerte satsingar på anna enn anbefalt alternativ, noko som mildt sagt er merkeleg. Her er det trekt konklusjonar utan at dei mest nærliggande alternativa i dei heile teke er analysert. Dette er framstilt som eit strategival med argumentasjon uavhengig av dei samfunnsøkonomiske berekningane. Så her sausast strategival og fagleg begrunning saman på ein «rotut» måte.

## Forslag til uttale

1. Hallingtinget ser på Rv7 Hardangervidda og Rv52 som likeverdige vegar som begge treng vesentleg standardheving og tiltak for å vera reelle vintersikre vegar. På denne bakgrunn støttar Hallingtinget forslaget om at Rv7/Rv52/ E16 er eit av hovudvegsambanda mellom Austlandet og Vestlandet, men kan på ingen måte akseptere at Rv7 Hardangervidda ikkje er prioritert som ein av hovudvegane.
2. Med dei prioriteringar som er føreslege er realitetane at:
  - E16 via Valdres vil bli ein vintersikker heilårsveg som allereie er prioritert som ein form for hovudveg i dagens NTP. Alle planlagde tiltak blir gjennomført.
  - Rv7/Rv52 og E134 vil bli prioriterte hovudvegane.
  - Ingen satsing på Rv7 HardangerviddaUt frå dette er Rv7 Hardangervidda den einaste vegen som ikkje har ein prioritet, m.a.o. nedprioritering av ein veg.

3. Det meste av trafikken er undervegs trafikk som i stor grad tener ulike område. For Hallingdal som den største reiselivsregionane i landet er aust – vest sambanda heilt avgjerande, også vinterstid. Hallingtinget registrerar at dei regionale effektane reelt ikkje er vurdert i samband med aust-vest utgreiinga. Utgreiinga har konsentrert arbeidet om dei nasjonale oppgåvene som vegsambanda mellom aust og vest har.

Dette står i merkeleg kontrast til hovudkonklusjon i rapport frå 2006 for korridor 5 der hovudkonklusjonen var at dei ulike vegsambanda tener ulike område og den regionale utviklinga vart prioritert, eller som det står i rapporten:

*«Både i dagens situasjon og i de analyserte framtidige scenarier framstår regional utvikling som **et viktigere** argument for utvikling av vegsystemet enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Øst- og Vestlandet.»*

Det er med forundring at det ikkje er gjort eit aldri så lite forsøk på å vurdere dei regionale konsekvensane av dei strategiar som blir tilrådd, både ut frå eit historisk og fagleg perspektiv, ut frå dei vurderingar som vart gjort i 2005-2006 og det enorme engasjementet som blir synt lokalt og regionalt. Det er berre nytta runde verbale formuleringa. Hallingtinget er klar over at det er vanskeleg å talfeste dei regionale konsekvensane. Men sjølv om det er vanskeleg kan ein ikkje la vera.

Det blir ikkje stilt kritiske spørsmål til konsekvensar for utvikling av regionar. Berre eit fokus, på veg og dei vegfarande. Dette er ikkje samfunnsutvikling. Regionale/lokale konsekvensar, positive og negative, må vurderast på ein mykje betre måte enn det som er gjort i gjeldande utgreiing. Dette må gjerast slik det er gjort reelle vurderingar før endeleg handsaming.

4. Hallingtinget stiller og store spørsmål ved om det er rett strategi å prioritere nokre hovudvegar, ut frå at det relativ sett er små trafikkmengdar der det meste av trafikken i utgangspunktet tener ulike område/regionar. Det kan stillast spørsmål ved om vegane i for stor grad lever sitt eige liv utan at denne infrastrukturen blir sett inn i eit heilskapleg bilde. Hallingtinget stiller og spørsmål ved om grunnlaget er godt nok til å trekkje omfattande konklusjonar ut frå Statens vegvesen si eigen erkjenning om at ”Selv om det er stor usikkerhet knyttet til de absolute tallene i nytteberegningene, mener vi at forskjellene mellom alternativene er mer sikre.”
5. Det er ikkje analysert samfunnsøkonomisk lønsemd av kombinerte satsingar på anna enn anbefalt alternativ, og her ei ”enkel samfunnsøkonomisk analyse”. Det er trekt konklusjonar utan at andre kombinerte alternativ i det heile teke er analysert, noko som blir oppfatta som oppsiktsvekkjande. Det må gjerast samfunnsøkonomisk vurderingar av alle reelle alternativ før endeleg handsaming.
6. Hallingtinget føreset at utbygging av E16 Sandvika –Hønefoss og Voss – Bergen blir gjennomført uavhengig av val av eventuell utviklingsstrategi. Utbygging av desse vegstrekningane vil gangne vegsambanda aust – vest, både E16 via Valdres, Rv7 og Rv52 i tillegg Fv.50.

Knut Arne Gurigard  
Dagleg leiar

Vedlegg er lenke til nettstad

Vedlegg 1: [Mandat for Ny strategisk utredning om øst-vest forbindelsene](#)

Vedlegg 2: [Rapport og presentasjon Strategiske utgreiing om vegsambanda mellom aust - vest, 2015](#)

Vedlegg 3: [Rapport, Strategisk utgreiing om vegsambanda mellom aust – vest, 2006](#)