

SAK 05-15 UTGREIING OM VEGSAMBAND MELLOM AUSTLANDET OG VESTLANDET

Saksopplysning

21.1.2015 overleverte Statens vegvesen rapport «[Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet](#)» til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Hovudbodskapen er at det er ynskjeleg å plukke ut nokre få hovudsamband for å sikre at det blir nødvendige midlar til større utbyggingar av desse. Og målet er å få til vegsamband mellom aust og vest med 100 prosent opningstid, heile året og heile døgnet.

E134 over Haukeli og riksveg 7/52/E16 over Hemsedalsfjellet er foreslått prioritert når sambanda mellom aust og vest skal utbetrast. Rv7 Hardangervidda er ikkje prioritert som eit av hovudsambanda.

Presentasjon frå overleveringa ligg [her](#).

Utgreiinga er ein del av planarbeidet til neste Nasjonal Transportplan, og no skal den ut på brei høyring med svarfrist i løpet av mai i år.

Hallingtinget drøfta problemstillingane i sak 05/14 der konklusjonane var:

Hallingtinget står fast ved tidlegare prioriteringar i forhold til vegar:

- Standardheving av vegar som til dels er sterkt nedkøyrt
- Vegpakke Hallingdal, strekninga Ørgenvika – Gol
- Ny veg Rv.52 Gol – Robru
- Utbygging av E16 Sandvika – Hønefoss
- E16 mot Gardermoen, med strekninga Olum – Eggemoen
- Igangsetjing av overordna planarbeid Rv7 Hardangervidda, mellom Haugastøl og Maurset

Aust – vest samband

- 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.

IS Rv7 og Hardangerviddatunnelene AS har gjeve uttale i forhold til Rv7 Hardangervidda, vedlegg 1.

Vurdering

Det er positivt at Rv7/Rv52 er foreslått som hovudveg aust - vest. Dette gjer at viktige tiltak på både Rv7 og Rv52 lettare kan gjennomførast. Samstundes er det viktig at Hallingdal i den komande prosessen også arbeidar aktivt for at Rv7 Hardangervidda blir sikra god standard og reell vinterregularitet, som eit av dei prioriterte aust – vest sambanda.

Det er og lagt ved vedlegg 2 med utdrag rapport spesielt i forhold til Rv52 og Rv7 og bakgrunn for dei tilrådingar som er gjort, i tillegg nokre moment som kanskje kan vera relevant i vidare debatt.

Dagleg leiar reknar med at Regionrådet vil ha innleiande drøftingar for det vidare arbeidet. I forhold til uttale vil det vera naturleg at det er sak på Hallingtinget i april. Det er førebels ikkje kome attendemelding på fristar i forhold til Buskerud fylkeskommune si handsaming av saka.

Ål 23.1.2015

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

Vedlegg 1: Uttale frå IS Rv7 og Hardangerviddatunnelene AS, dat. 22.1.2015

Vedlegg 2: Utdrag rapport og nokre kommentarar

FELLES UTTALE ISRV7 OG HARDANGERVIDDATUNNELENE AS VEDR. RAPPORT

«Utredning om forbindelser mellom «Østlandet og Vestlandet»

- IS Rv7 og Hardangerviddatunnelene AS kan ikkje akseptere prioriteringa av Rv7 Hardangervidda, det einaste aust - vest sambandet som blir nedprioritert i aust-vest utgreiinga, som er utarbeida av Statens vegvesen.
- Rv7 er i dag den kortaste og raskaste vegen mellom Oslo og Bergen og vil også vera det i framtida, med utbygging i tråd med dei andre aust – vest sambanda.
- IS Rv7 og Hardangerviddatunnelene AS registrerar at dei regionale effektane ikkje er vurdert i samband med aust-vest utgreiinga. Det meste av trafikken er undervegs trafikk som i stor grad tener ulike område. For Hallingdal og Hardanger som nokon av dei største reiselivsregionane i landet er Rv7 aust – vest, det desidert viktigaste vegsambandet.
- Fordelingsverknadane er ikkje vurdert, men forslåtte strategiar vil utan tvil føre til at store delar av Hallingdal og Hardanger kjem dårlegare ut enn ved dagens situasjon.
- Utbygging av ein vintersikker veg over Hardangervidda er m.a. avgjerande for utvikling av næringslivet/reiselivet og som gjev auka moglegheit for heilårsturisme.
- Hardangerviddatunnelen som konkret tiltak vil sikre regulariteten vinterstid og det vil vera det beste tiltaket for villreinkryssing av riksvegen.
- 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.»*
- Vi krev at KVVU for Rv7 over Hardangervidda blir ferdigstilt og vurdert på sjølvstendig grunnlag all den tid sambandet dekkjer viktige regionale behov og samstundes er den kortaste og dermed og den raskaste korridoren mellom Bergensregionen og det sentrale Austlandet.

Tor Egil Buøen
Leiar IS Rv7

Tony Kjøl
Styreleiar Hardangerviddatunnelene AS



EN LANGSIKTIG UTVIKLINGSSTRATEGI

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. Det siste alternativet forutsetter utbygging via Rauland for å bli lønnsomt, ifølge våre beregninger. Hvis E134 går via Seljord, som dagens utbygginger legger opp til, blir nettonytten av E134 til Haugesund svakt negativ.

I dag betjener E134 i stor grad Haugesundsregionen i vid utstrekning. Med utbygging av ferjefri E39 mellom Stavanger og Bergen vil E134 kunne betjene hele området mellom Stavanger og Bergen, hvis det satses på utbygging av E134 fram til Haugesund. Den blir altså nyttig for hele Vestlandet sør for Bergen. Våre analyser viser at en slik utbygging er samfunnsøkonomisk lønnsom. Vi mener derfor at man bør velge en strategi for utvikling av E134 der man utbedrer vegen på hele strekningen mellom Drammen og Haugesund. Når det gjelder vegen over Haukelifjell har vi i våre beregninger tatt utgangspunkt i det alternativ som det nå arbeides med i reguleringsplaner for. Vi har ikke sett det som vår oppgave i denne strategiske utredningen å se på alternative trasévalg ettersom man allerede har kommet langt i planleggingen basert på KVV/KS1 for E134 over Haukelifjell.

En utbygging av forbindelse fra E134 mot Bergen gir en meget rask rute mellom Oslo og Bergen og gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det finnes flere alternative muligheter til en slik utbygging. Vi har sett på tre alternativer: et over Fusa med kobling til E39 sør for Os, et over Kvam og kobling til Ringveg Øst ved Espeland, og et over Kvam med kobling til E16 ved Trengereid. På bakgrunn av at våre analyser viser høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet foreslår vi at man nærmere utreder en arm til Bergen gjennom en KVV. En slik KVV kan også utvides med å se på alternativene med å bygge ut E134 via Rauland eller Seljord. Våre analyser viser at en strekning via Rauland er gunstig for den gjennomgående trafikken og gir større lønnsomhet, men det blir mindre gunstig for de lokale tettstedene langs dagens strekning. Vi mener at en avveining mellom de nasjonale og lokale effektene kan gjøres i den foreslåtte KVV'en.

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. På den andre siden blir heller ikke reistidsgevinstene av videre utbygging så store. E16 er en lengre veg mellom Oslo og Bergen, men den er en viktig del av forbindelsen fra Mjøsområdet og deler av Gudbrandsdalen mot Vestlandet. Denne trafikken får bedre forhold med de utbygginger som pågår over Filefjell.

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.

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.

6.6. REGIONALE EFFEKTER – MERNYTT

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.

6.7.FORDELINGSEFFEKTER

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 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 fordelings effekter. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å anta at vurdering av fordelings effekter kan ha stor betydning for prioritering av hovedvegforbindelser mellom øst og vest.



Konsekvensanalyser

VEILEDNING

Håndbok V712



8.3 Lokale og regionale virkninger

Lokale og regionale virkninger handler om å synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt. Nettovirkningene for samfunnet som helhet er allerede inkludert i den samfunnsøkonomiske analysen, eller inngår i netto ringvirkninger. En kan derfor ikke legge summen av lokale og regionale virkninger til effektene for samfunnet som er oppsummert i kapittel 7. Det kan likevel være ønskelig å synliggjøre lokale og regionale effekter. Det bør da framgå hvilke effekter som allerede er regnet på i andre deler av analysen, og hvilke som eventuelt ikke er det.

Investeringer i transportinfrastruktur påvirker lokal og regional utvikling i hovedsak gjennom å endre forutsetningene for transport- og trafikkmønster. Endringer i transport- og trafikkmønsteret er derfor utgangspunktet for analyse av lokal og regional utvikling.

Et sentralt poeng er at dette i stor grad vil være kumulative virkninger, dvs. at endringene påvirker hverandre på en dynamisk måte. I mange tilfeller kan en si at samferdselstiltaket kan være utløsende faktor som får virkningsspiralen til å begynne, men at det er en rekke betingelser som må være oppfylt for at de andre virkningene skal inntreffe. I slike sammenhenger vil det være viktig å presisere at endringene ikke bare er en konsekvens av samferdselstiltaket, men at samferdselstiltaket vil kunne være medvirkende, og i noen tilfeller en nødvendig forutsetning. Se også omtalen av årsak og virkning i kapittel 4.3.

For prosjekter og tiltak der analyser av lokal og regional utvikling er aktuelle, må ambisjonsnivået tilpasses til hva som er beslutningsrelevant. Dette bør tenkes gjennom allerede ved utformingen av planprogrammet, slik at det ikke blir krevd kostbare og tidkrevende utredninger som ikke gir beslutningsrelevant informasjon.

8.3 Lokale og regionale virkninger

Aktuelle deltemaer

- Tilgang til et større arbeidsmarked
- Tilgang til nye handels- og fritidsmønster
- Eksisterende næringsliv
- Strukturelle endringer innen næringsliv og handel
- Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster
- Kommunikasjonsknutepunkter
- Regiondannelse og senterstruktur
- Turisme

Turisme

Turistnæringen kan betraktes som vanlige tjenesteytende bedrifter under næringsliv. I en del analyser vil det imidlertid være fornuftig å drøfte turisme spesielt, fordi endringer i et områdes kvaliteter og tilgjengelighet kan få betydning for områdets attraktivitet som turistmål. Vern av friluftsområder, kulturminner, kulturmiljø, naturmiljø og vakre landskap kan være viktige for lokal og regional turistnæring. Det samme gjelder utmarksressurser som vilt og fisk. Nye veger og forbindelser som åpner muligheter for rundturer og lignende, kan få betydning for potensialet for å utvikle turisme. Tilgjengelighetsforbedringer kan styrke eller svekke en kommune eller bygd i konkurransen om de turistene som allerede er i området.

Bedre tilgjengelighet kan styrke et områdes attraktivitet som hytteområde. På den annen side kan en ny vegtrasé redusere verdien av et hytteområde på grunn av trafikkbelastning. Hytteområder genererer lokale arbeidsplasser innenfor handel, håndverk, transport med mer.

I analysen av dette temaet er det viktig å få fram balansen mellom bedre tilgjengelighet og mer bruk av et turistmål opp mot forringelse av det samme turistmålet som følge av tiltaket.

Trafikkfordeling ved foreslåtte prioriteringar

TABELL 8.2: TRAFIKKFORDELING VED KOMBINASJON AV RV. 52/RV. 5 OG E134 MED ARM TIL BERGEN

Rute	Stedsnavn	Trafikkregistreringer (2013)		Referansealternativ 0++		Kombinasjon rv. 52 og E134 uten arm til Bergen	
		Total-trafikk	Tunge	Total-trafikk	Tunge	Total- trafikk	Tunge
E16	Filefjell	680	140	970	230	1 080	230
E134	Haukelifjell	1 440	310	1 960	470	9 040	2 260
RV. 7	Hardangervidda	930	150	4 360	1 720	620	50
RV. 15	Strynefjellet	880	240	1 130	220	670	110
RV. 52	Hemsedalsfjellet	1 140	340	1 630	520	3 490	890
FV. 55	Sognefjellet	170	20	220	20	260	20
E39	Bjørnafjorden	2 020	410	13 710	1 660	12 540	1 490
E39	Rogfast	3 770	580	13 060	1 860	14 720	2 920
E39	Flekkefjord/Tronvik	5280	1060	16070	2450	13 950	2 280
E6	Otta	5590	990	5590	1330	4 680	990
E136	Bjorli nord	1620	450	1950	720	1 480	500

Moment som kan vera viktige på vegen

- Det vil vera viktig å få fram at dei ulike aust – vest sambanda tener ulike område/regionar og det er fyrst og fremst her trafikken blir skapt.
- Dei regionale konsekvensane er ikkje vurdert. NB!! Det er dette alle vektlegg, både «vinnarar og taparar». Eventuelle fordelingseffektar er heller ikkje vurdert.
- Med det forslaget som ligg føre vil realitetane vera:
 - E16 via Valdres vil bli ein vintersikker heilårsveg som allereie er prioritert som ein form for hovudveg i dagens NTP.
 - Rv7/Rv52 og E134 vil bli prioriterte hovudvegar.
 - Rv7 Hardangervidda er "stuck in the middle», og vil eventuelt bli den einaste vegen som ikkje har ein prioritet.
- Fylkeskommunane Buskerud, Hordaland og Telemark har allereie vedteke at Rv7 Hardangervidda må prioriterast som ein vintersikker veg i samband med fylkesdelplan Hardangervidda. Fylkesdelplan er gjennomført etter pålegg frå Staten.

Hallingdal sin ståstad?

- Hallingdal må vera fornøgd med at Rv7/Rv52 er foreslått som ein hovudveg aust - vest. Dette gjer at viktige tiltak på både Rv7 og Rv52 lettare kan gjennomførast. Samstundes er det viktig at Hallingdal i den komande prosessen også arbeidar aktivt for at Rv7 Hardangervidda blir sikra god standard og reell vinterregularitet, som eit av dei prioriterte aust – vest sambanda.