



Aurland, 04.11.2016

Statens vegvesen Region Sør
Postboks 723 Stoa
4808 ARENDAL

Vår ref.
2016001021-2

Dykkar ref.
16/36312

Sakshandsamar
Noralv Distad, 57 63 29 29

Arkiv
K2 - Q12, K3 - &13

KVU rv. 7 og rv. 52 Gol-Voss - Høyringsfråsegn

Me syner til invitasjon til høyring i høve KVU-rapporten for rv. 7 og rv. 52 Gol-Voss med frist 15. desember.

Samandrag

Aurland kommune sluttar heilt og fullt opp om Statens vegvesen si tilråding der ein legg til grunn rv. 52 Hemsedalsfjellet i tillegg til E134 Haukelifjell. Det er desse to fjellovergangane, som kombinert, dekkar dei sentrale prosjektuløysande behova som er:

- Redusert reisetid og transportkostnadar for så vel nærings- som persontransport
- Betra vinterregularitet

Kommunen vil oppmode om at det vert bygd ny lang tunnel mellom Flåm og Gudvangen.

Våre interesser

KVU-rapporten skildrar Aurland kommune noko upresist. Kommunen er ein av landets største reiselivskommunar med over to millionar besøkande per år. Trass stort volum, er næringa framleis i sterk vekst (over 10% pr. år). Veksten framover vil i all hovudsak skapast gjennom utviding av skuldersesong og vinterturisme. Sikre transportårer til dei andre turisttyngdepunkta, Oslo og Bergen, er difor avgjerande for vår utvikling lokalt.

Vi vil vidare anføre at konseptval *rv. 52 Gol-Voss Lang tunnel* er den beste langsiktige løysinga. Lang tunnel vil medføre reduserte transportkostnadar, og stigningstilhøva som per i dag i stor grad føregår i tunnel vert eliminert. Mellom Flåm og Gudvangen går det over 50 bussar per døgn i sesong. Tunnelen medfører både reisetidsinnsparing og betra trafikksikkerheit. Gudvanga- og Flenjatunnelen gjennomgår per dags dato ei teknisk oppgradering, men vil framleis vere like bratte og knappe mtp. tunnelprofil for store køyretøy. Basert på erfaring frå tunnelbrannane i Gudvangatunnelen 2013 og 2015, vil dobbel dekning på strekninga vere av avgjerande tyding både for regulariteten lokalt og for trafikkbelastninga på kringliggjande vegnett. Kringliggjande vegnett er ikkje dimensjonert for eit slikt omfang av trafikklast, ettersom det er kapasitetsavgrensa på ferjer, fjellovergangar med vinterstenging og fylkeskommunale vegar med stort vedlikehaldsetterslep.

Situasjonsskildring og behovsvurdering

I situasjonsskildringa vil vi trekke fram spesielt to forhold som understøttar fagetaten si anbefaling av rv. 52:

- Høg tungbilandel på rv. 52: Hemsedalsfjellet har klart mest tungtrafikk (32,1%) av alle fjellovergangar mellom Austlandet og Vestlandet, med unntak av E136. Det er altså ingen tvil om at rv. 52, allereie med dagens standard, er næringslivet og godstransporten sitt soleklare fyrsteval.
- Trafikkalternativ: I dag går meir enn halvparten av alle reiser mellom Bergen og Oslo med fly. I tillegg tek jernbanen 20% av persontrafikken. Det vil sei at det er att i størrelseorden 25-30% av dei reisande som nyttar bil eller kollektiv på strekninga Bergen-Oslo.

Når det gjeld godstrafikk mellom Bergen og Oslo, tek jernbanen 70% av frakta stykkgoods. Det går ikkje godstransport til Sogn og Fjordane eller Sunnmøre på jernbane. Flytilbodet er heller ikkje samanliknbart med det ein har av direkteflygingar mellom Bergensområdet og Oslo.

Ein prioritert fjellovergang for gods og personar er difor vesentleg meir avgjerande for Sogn og Fjordane og Sunnmøre enn Bergen. Ei storstila utbygging av rv. 7 vil verte ein direkte konkurrent til Bergensbana og vidare true den politiske målsetjinga om å få meir gods frå veg til bane.

Rv. 52 Hemsedalsfjellet kjem, som rapporten strekar under, best ut både i høve samfunnsøkonomi, måloppnåing og moglegheita til å betene nasjonal trafikk som ikkje kan nytte E134. Når det gjeld nasjonale behov nedfelt i NTP 2018-2029, så imøtekjem rv. 52 i størst grad dei nasjonale behova.

Rv. 52 har best vinterregularitet, klart lågast stigningsprofil, utgjer ikkje ein konkurrent til jernbanen og har høgast tungbilandel. Det betyr at rv. 52 har høgast måloppnåing både i høve overordna mål og etappemål. Både desse står omtalt i kapittel 3.2 «Nasjonale behov» i rapporten.

Konsept

Konsepta som er skildra for rv. 52 med anten lang tunnel eller kort tunnel, vil begge føre til vesentlege forbetringar i høve vinterregularitet og innkorting i reisetid. Konsepta for rv. 52 har også 3 milliardar kroner lægre utbyggingskostnad enn rv. 7. Det vil sei at ein med relativt enkle grep kan få ein tilnærma 100% vintersikker veg på rv. 52 til ein vesentleg lægre kostnad enn alternativet på rv. 7.

Transportanalyse

I transportanalysen er det fleire viktige ting å merke seg. For det fyrste ser ein at konklusjonen til Statens vegvesen i den tidlegare aust-vest-utgreiinga, der ein tilrådde E134 med arm til Bergen og Rv. 52 Hemsedalsfjellet, framleis er den beste løysinga i høve reisetid mellom Austlandet og Vestlandet.

Sandvika-Bergen, via Odda og med arm til Bergen, gjev ei reisetid på 4 timar og 33 minutt. Sandvika-Bergen, via rv. 52 gjev ei reisetid på 5 timar og 13 minutt. For reisande mellom Austlandet og Sogn og Fjordane og Sunnmøre vil det bli ein markant reisetidsreduksjon.

Kombinerer ein rv. 52 med E134 med arm, får Bergensområdet ei innkorta reisetid til Austlandet på over fire timar samanlikna med eksisterande reisetid via E134. Reisetidsinnsparringa for E134 med arm er over to timar høgare for E134 enn rv.7 når

ein samanliknar eksisterande rv. 7 med ny E134. Det er også ein time lægre reisetid for E134 med arm enn alternativet via rv. 7 med utbygging både på rv.7 og E134.

Analysen stadfestar også at trafikantar på rv. 52 + rv. 5 ikkje har noko nytte av rv. 7, medan mange av trafikantane på rv. 7 har stor nytte av E134, med eller utan arm.

E134 med arm og rv. 52 er derfor den einaste løysinga som tenar heile Vestlandet.

Stigningsforhold er avgjerande både for transportøkonomien til næringsdrivande, trafikksikkerheit og ikkje minst i høve utslepp og klimaomsyn. Alle sentrale målsetjingar i NTP 2018-2029. At rv. 52 mellom Gol og Voss berre har 3,5% stigning på meir enn 4% av strekinga versus 15-20% på meir enn 4% av stigninga for rv. 7, er difor svært sentralt for nasjonale måloppnåingar.

Følsomhetvurderinga viser at ein Hordalandsdiagonal har avgjerande påverknad for den trafikale utviklinga og for nytten av dei to konseptane på rv. 7 og rv. 52. Vidare satsing på Bergensbanen, utbygging av ein arm mot Ålesund på rv. 5 og ferjefri E39, vil forsterke biletet av at E134 med arm og rv. 52 vil styrke sine posisjonar som aust-vest-samband.

Samfunnsøkonomi

Med klare signal frå regjeringa om dårlegare økonomiske utsikter både privat og over statsbudsjettet, vil samfunnsøkonomiske vurderingar vege enda tyngre i åra som kjem. At rv. 52 difor kjem best ut i høve både prissette og ikkje-prissette verknadar i alle konsept, må difor vege tungt for avgjersletakarane.

Også i følsomhetsvurderinga knytt til samfunnsøkonomi er Hordalandsdiagonalen sentral og viser klart at E134 med arm til Bergen er eit fullgodt alternativ til rv. 7 både for Bergensområdet og Hordaland/Rogaland. Tidlegare utrekna positiv netto nytte for E134 med arm på 26 milliardar kroner, er også eit så stort inntektspotensial for AS Noreg at ein kvar sentral avgjersletakar må ta omsyn til eit slikt prosjekt. Spesielt når det, i lag med rv. 52, gjev Vestlandet to heildekkande og gode aust-vest alternativ. Både rv. 7 og rv. 52 har negativ samfunnsnytne, men rv. 52 har klart lågast negativ nytte samt ein vesentleg lægre utbyggingskostnad.

Andre verknadar

I høve regionale verknadar utgreidd av Asplan Viak, er det fleire ting som bør påpeikast. Statens vegvesen, konkluderer etter vårt syn heilt rett, når dei seier at forskjellane mellom konseptane er små og at dei regionale og lokale verknadane ikkje har avgjerande tyding for prioritering av hovudvegforbindelsar mellom Austlandet og Vestlandet. For det fyrste er det vanskeleg å sjå at til dømes reiselivsnæringa står sterkare i influensområdet til rv. 7 enn rv. 52. Ser ein på tal frå 2015 viser det at til dømes Sogneregionen har langt fleire gjestedøgn enn Hardanger i same periode. I Asplan Viak sin analyse har ein også lagt til grunn eit alt for snevert influensområde for rv. 52 medan ein for rv. 7 har teke inn område som ligg like naturleg i influensområdet til E134 som rv. 7. Ei slik forenkling skapar sjølvsagt ein ubalanse i analysen.

At ein heller ikkje har med ei vurdering av stigningsforholda når ein vurderer transportintensive næringar, fører til at analysen ikkje omtalar sentrale målsetjingar i Nasjonal transportplan knytt til utslepp, trafikksikkerheit og egne vegar for næringstransporten. Det er ei stor svakheit ved analysen.

Når det gjeld regional følsomheitsanalyse, så konkluderer både Asplan Viak og Statens vegvesen med at Hordalandsdiagonalen kombinert med arm på Rv. 5 mot

Ålesund fører til at rv. 52 kjem klart best ut både i høve transportintensivt næringsliv og reiseliv. Ein bør difor, nok ein gong, merke seg at E134 med arm (Hordalandsdiagonalen) og rv. 52 + rv. 5 viser seg som den beste kombinerte løysinga for heile Vestlandet, ikkje berre isolert mellom Bergen og Oslo.

Rv52 opnar heile Vestlandet for person- og godstrafikk, spesielt nord for Bergen og i kombinasjon med E134 som sikrar sør for Bergen. På Sunnmøre og i Sogn og Fjordane vil også rv. 5 og E39 etter kvart sokne til denne ferdselsåra.

Ei satsing på rv.52, vil gi ei regionforstørring av Vestlandet og vere den beste totalløysinga for landsdelen. I ei tid der det blir initiert og drøfta større regionar, må styresmaktene ved satsing på infrastruktur ta rom for at heile Vestlandet blir teke i bruk.

Måloppnåing

Samfunnsmåla er fastlagde av Samferdsledepartementet:

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

Effektmål 1: Reduserte transportkostnader

Effektmål 2: Betre vinterregularitet

Reisetidsvurderingane stadfestar at rv. 52 kjem best ut samla sett. Det er eit sentralt poeng at rv. 52 gjev innspart reisetid både for strekninga Gol-Voss og Gol-Lærdal medan rv. 7 berre gjev redusert reisetid på strekninga Gol-Voss.

I høve betra vinterregularitet, vil vi trekke fram at rv. 52 gjev svært god vinterregularitet uavhengig av tunnelløysing. Det vil sei at ein for rv. 52 sin del kan velje den korte tunnelløysinga til ein kostnad på 15 milliardar medan ein for rv. 7 sin del må legge til grunn lang tunnel og ein kostnad på 22 milliardar for å nå målsetjinga om tilnærma 100% vintersikker veg. Reell forskjell i utbyggingskostnad, kan difor vise seg å vere 7 milliardar i favør rv. 52.

Drøfting og tilråding

Aurland kommune støttar Statens vegvesen sine vurderingar i drøfting og anbefaling av aust-vest-samband og vil særleg vektleggje:

- Konsept på rv. 7 gjev ingen reisetidsreduksjon for aust-vest-reisande som passerer Gol og Lærdal på veg frå Austlandet til Sogn og Fjordane og Sunnmøre. Konsept på rv. 52 gjev desse 25 minutt redusert reisetid.
- Samla satsing på rv. 52 gjev store reisetidinnsparringar både mot Bergensområdet, Sogn og Fjordane og Sunnmøre.
- Rv. 7 og E134 betenar i langt større grad same nasjonale trafikk medan ombyggingar på rv.52/E16 betenar områder som ikkje dreg nytte av utbygging verken på E134 eller rv. 7.
- Klart best stigningsprofil for rv. 52 som er viktig både i høve transportøkonomi for næringsdrivande, miljø og trafikksikkerheit.
- Klart best vinterregularitet for rv. 52 som ligg i eit anna klimatisk område enn E134 og rv. 7. I følgje rapporten, vil dei sist nemnde vegane ha dei same utfordringane knytt til verproblematikk og dermed også dei same problemstillingane knytt til dårlegare regularitet.

- Minimum lægre utbyggingskostnad for rv. 52 er på 3 milliardar kroner. Konseptet med kort tunnel kan truleg vere tilfredsstillande i høve måloppnåing. Potensiell differanse er difor på heile 7 milliardar kroner.
- Analysane viser at ein arm til Bergen frå E134 vil påverke trafikken på rv. 7 i langt større grad enn på rv. 52.
- Rv. 52 kjem best ut både i høve samfunnsøkonomi, måloppnåing og moglegheita til å betene nasjonal trafikk som ikkje kan nytte E134.
- Rv. 52 er i to rundar tilrådd av Statens vegvesen. SVV er statens nøytrale og faglege instans.
- Rv. 52 opnar heile Vestlandet for person og godstrafikk, spesielt nord for Bergen som ikkje har jernbane, og i kombinasjon med E134 som sikrar sør for Bergen.
- Rv. 52 vil knyte kystnæringane - den nye olja- til innlandet og Austlandet. Vegen vil synleggjere effekten av å opne Nordvestlandet.
- Rv. 52 er støtta sentralt av NHO, LO og NLF.

Med helsing

Noralv Distad
ordførar

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift