

Hardangerviddatunnelene AS

Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen

Tlf: 41 66 95 58

post@hardangerviddatunnelene.nowww.hardangerviddatunnelene.no

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

18/06/15

Høring øst-vestutredningen, ref.nr. 2014013702

Hardangerviddatunnelene AS ble etablert i 2012 av kommunene Hol og Eidfjord og har i dag også Ulvik, Ullensvang, Ål og Nore og Uvdal som eierkommuner. Selskapet har som hovedformål å etablere sikker helårsvei over Hardangervidda gjennom bygging av tunneler. Selskapet skal arbeide for å få størst mulig deltakelse blant kommuner og fylkeskommuner.

Selskapets uttale til øst-vestutredningen avgis etter behandling og vedtak i styremøte 28. april 2015, og følger i sin helhet:

Forholdet til KVVU Rv7 Hardangervidda

Innledningsvis vil styret i Hardangerviddatunnelene AS (heretter omtalt som HVT) påpeke viktigheten av det pågående KVVU-arbeidet knyttet til Rv7 Hardangervidda, og at denne avklarer nødvendige tiltak som kan gjøre Rv7 Hardangervidda 100% vintersikker i tillegg til vesentlige forbedring av stigningsforholdene ved traseen. HVT uttrykker samtidig bekymring over at øst-vestutredningens konklusjoner allerede før endt høringsfrist på sistnevnte ser ut til å påvirke og farge det fremdeles pågående arbeidet med KVVU Rv7 Hardangervidda. Dette oppfatter HVT som uheldig, all den tid bestillingen av KVVU-arbeidet i sin tid ble utledet av Stortingets arbeid med regional plan Hardangervidda (vedtatt av Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommuner 2011).

Rv7 må være en prioritert hovedvei mellom Vestlandet og Østlandet

HVT er i utgangspunktet positiv til at nasjonale myndigheter ønsker å konsentrere nødvendige ressurser om færre hovedveier mellom øst og vest da dette kan gi bedre veistandard, sikrere vinterregularitet og gjennomgående kvaliteter for hele strekningen når tilgjengelige ressurser konsentreres heller enn å smøres tynt utover. HVT stiller seg imidlertid undrende til Statens Vegvesens anbefalinger om hovedveiprioritering i øst-vestutredningen da konsekvensen i realiteten blir en ensidig nedprioritering av ett vegsamband mellom øst og vest, nemlig Rv7. Ut ifra de prioriteringer som gjøres i utredningen blir:

- E16 via Valdres en vintersikker helårsvei med en form for hovedveiprioritet allerede i dagens NTP. Alle planlagte tiltak skal gjennomføres.
- Rv7/Rv52 og E134 foreslås som prioriterte hovedveier mellom øst og vest.

HVT kan ikke forstå grunnlaget for en slik prioritering fra Statens Vegvesen, ei heller akseptere at dette er en korrekt forståelse av det uttalte politiske ønske fra dagens samferdselsminister om en tydeligere prioritering av hovedveiforbindelser mellom øst og vest.

Rv7 er og blir korteste vei mellom landets to største byer, og landets to mest folkerike landsdeler

Både flytrafikk og banealternativet mellom Østlandet og Vestlandet har en reell konkurrent i Rv7 dersom denne strekningen utvikles til en helårsveiforbindelse med tunnel og stigningsreducerende tiltak. HVT legger til grunn at en oppgradering av veistrekningen som gir redusert reisetid og samtidig sikkerhet for at veiforbindelsen er åpen vinterstid vil påvirke trafikantenes veivalg i fremtiden.

I øst-vestutredningen blir nettopp forholdet om korteste vei forsterket i referansealternativet 0+, der den vesentlige trafikkøkningen skjer på Rv7 over Hardangervidda. Selv om modellen som er

lagt til grunn ikke håndterer vinterregularitet godt nok, vil Rv7 Hardangervidda slik kalkylene i 0+ alternativet viser, oppleve en vesentlig økning i øst – vesttrafikken, blant annet på grunn av den planlagte og forutsatte utbygging av E16 Bergen-Voss og E16/E18 Hønefoss-Sandvika/Oslo. Dette er en situasjon som vil vedvare i flere tiår, frem til en eventuelt har finansiert og bygd ut et samband som er konkurransedyktig i forhold til Rv7. Dersom en ønsker at E134 på sikt skal avlaste Rv7 og «ta over» Rv7 sin funksjon som hovedforbindelse mellom øst og vest, forutsetter dette en full utbygging og finansiering av aksene Bergen-Odda/E134. Først etter at Bergen-Odda/E134 har på plass en fergefri løsning vil E134 kunne konkurrere med Rv.7 som hovedforbindelse mellom Bergensområdet og det sentrale østlandsområdet. På denne bakgrunn er det grunn til å tro at Rv7 vil fungere som hovedveiforbindelsen mellom øst og vest i mange tiår og med vesentlig høyere trafikkmengde enn i dag, jfr. Statens vegvesens egen 0+ kalkyle. HVT mener derfor at det vil være et sterkt behov for en vesentlig bedring av vinterregularitet over Hardangervidda og det bør allerede i første planperiode av NTP gjennomføres nødvendige tiltak som tunnel og høyfjellsprofil på veiforbindelsen. Dette er tiltak som kan gjennomføres raskt og som vil gi svært god effekt, og som etter HVTs mening er det eneste grepet som kan gjøre Rv7 Hardangervidda vintersikker.

Rv7 gir lokale muligheter, regionale effekter og nasjonale virkninger

Rv7 har flere funksjoner, både lokalt, regionalt og nasjonalt. Uavhengig av hvilken synsvinkel man velger i synet på verdien av en satsning på Rv7, så vil det avstedkomme positive og målbare effekter.

For næringslivet er transportkorridoren mellom øst og vest som Rv7 representerer den viktigste og raskeste av de fem tilgjengelige alternativer som omtales i øst-vestutredningen. Redusert transporttid og økt sikkerhet for at veien er tilgjengelig også vinterstid vil bety reduserte kostnader for bedriftene som i dag er avhengig av denne viktige transportkorridoren mellom landets to mest sentrale landsdeler. Dette vil være et positivt bidrag sett i lys av den pågående diskusjon omkring Produktivitetskommisjonens arbeid – hvordan skaper vi som nasjon mer ut av de ressursene vi har tilgjengelig?

HVT vil peke på at Rv7 også har en regional betydning som transportåre for omfattende underveistraffikk, til og fra lokalområder og regioner som generer stor verdiskapning også målt i nasjonal sammenheng. Hallingdal og Hardanger er de største reiselivsregionene i landet, men på hver sin side av øst-vest-skillet. Bare den reiselivsrelaterte omsetningen i Hol kommune er på ca. 1 milliard kroner (2010). For Hallingdal samlet, er reiselivsrelatert omsetning ca. 3. milliarder. Dette er tall som er gjort kjent for Vegdirektoratet i brev fra Innovasjon Norge Buskerud v/ Toini Ness 27.3. d.å. Samlet representerer Hardanger-Hallingdalsregionen en betydelig andel av verdiskapningen innen vår nasjonale reiselivssektor, en sektor som skaper verdier for 70 mrd. kroner årlig¹, og potensialet for videre vekst både nasjonalt og for nevnte regionen er betydelig dersom rammevilkårene som behøves kommer på plass. For denne viktige næringen, lokalt, regionalt og nasjonalt, er et fullgodt, helårssamband mellom øst og vest avgjørende for næringens vekstmulighet og evne til å skape verdier gjennom hele året. Dette har direkte betydning for bosetting og næringsutvikling i disse regionene, og HVT er derfor kritisk til at Statens vegvesens utrednings ikke gjør en reell vurdering av de regionale effektene/konsekvensene av de strategiene som blir anbefalt, verken i et historisk eller faglig perspektiv.

HVT mener de regionale effektene av de ulike alternativene, både negative og positive utslag, må utredes, vurderes og tallfestes før man kan trekke en konklusjon på prioritering av hovedveiforbindelsene mellom øst og vest. HVT er klar over at denne typen beregninger kan være vanskelige å tallfeste som en regional virkning, men mener at når utredningen kun omtaler regionale effekter tekstlig gir dette en vesentlig svakhet som må korrigeres for at man skal kunne trekke en forsvarlig konklusjon om prioritering av hovedveiene mellom øst og vest.

¹ Rapporten «Verdiskapningsanalyse av reiselivsnæringen i Norge – utvikling og fremtidspotensial», utarbeidet av Menon Business Economics på oppdrag av Næringsdepartementet.

Hardangerviddatunnelene AS

Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen

Tlf: 41 66 95 58

post@hardangerviddatunnelene.no
www.hardangerviddatunnelene.no**Rv7 gir nytte for fellesskapet**

HVT anerkjenner at investeringer i infrastruktur mellom Østlandet og Vestlandet representerer betydelige kostnader for fellesskapet som bør underlegges en grundig og faglig fundamentert vurdering før man fatter en beslutning med så omfattende økonomiske konsekvenser. I en slik vurdering må det legges til grunn vurderinger av nytteverdien investeringene vil ha for samfunnet og storfellesskapet på kort og lang sikt.

HVT finner det nødvendig å påpeke Statens vegvesen sin egen erkjennelse om at; " *Selv om det er stor usikkerhet knyttet til de absolutte tallene i nytteberegningene, mener vi at forskjellene mellom alternativene er mer sikre.*"²

HVT mener at det er til dels alvorlige mangler ved beregningsgrunnlaget som Statens vegvesen legger til grunn i sin utredning knyttet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved de ulike veialternativene. Herunder er der metodiske feil og konklusjoner som trekkes på et svært usikkert grunnlag og uten at der er gjort sannsynlighetsvurderinger av utfallsscenarioene eksempelvis ved hjelp av en Monte Carlo-simulering. Dette bidrar til å svekke den viktige funksjonen en samfunnsøkonomisk lønnshetsvurdering bør ha som grunnlag for en såpass omfattende investeringsbeslutning.

HVT mener det burde vært gjort en analyse av samfunnsøkonomisk nytte ved andre kombinasjonsalternativer enn de anbefalte alternativene. Dette ville kunne gitt andre svar enn det som oppfattes at utredningen bygger oppunder, og samtidig avklart hvilke negative effekter og utslag som følger av de ulike alternativene. Herunder stiller HVT spørsmål om metodikken i nytte/kost-analysene da det er lagt til grunn et referansealternativ basert på full utbygging av E16 Bergen-Voss og E16/E18 Hønefoss- Sandvika/Oslo. Utbygging av disse vegstrekningene vil gagne vegsambandene øst – vest, både E16 via Valdres, Rv7 og Rv52 i tillegg Fv.50. Dette er svært viktige prosjekter for både Vestlandet og Østlandet, uavhengig av hvilket valg man gjør for hovedveistrategier øst-vest. Men prosjektene er ennå ikke avklart, verken med plan eller finansiering og N/K- analysene av øst-vest-alternativene tar altså ikke hensyn til eventuell endret nytteeffekt av de allerede forutsatt gjennomførte investeringene på E16 og E18. HVT mener det derfor kan være grunnlag for å anta at investeringene i E134 inkl. nytt vegsamband Bergen-Odda vil svekke nytteeffekten av investeringene på E16 mellom Bergen og Voss og E16 Hønefoss - Sandvika. For å få en samlet, helhetlig samfunnsøkonomisk vurdering av de ulike investeringsstrategiene burde det vært lagt til grunn et metodisk mer korrekt 0.alternativ (dagens situasjon + vedtatte tiltak), dvs. lagt inn investeringene på E16 og E18 i alle utbyggingsalternativene øst-vest.

At det konkluderes på valgte alternativene uten at det foretatt noen analyse av øvrige kombinasjonsalternativer og hvilken effekt disse ville kunne ha gjør denne delen av øst-vestutredningen lite egnet som beslutningsgrunnlag for investeringer av dette omfanget.

Tunnelløsninger under Hardangervidda gir rein vidde

HVT vil påpeke at grunnlaget for at det er igangsatt et KVU-arbeid for Hardangervidda i stor grad bunnar i den vedvarende konflikten som pågår mellom villrein og trafikken over Rv7. Hardangervidda er Norges største villreinområde og huser den siste resten av den Nord-europeiske villreinstammen. Rv7 utgjør en betydelig barriere for villreinen, særlig mellom Hardangervidda og Nordfjella villreinområde. Rv7 hindrer således reinens vandringsmuligheter samtidig som forstyrrelsene fra vei og menneskelig aktivitet i dennes forbindelse bidrar til tap av viktige beiteområder og gir en betydelig unnvikelseeffekt.

HVT vil fremheve at forvaltning av norsk villrein er et internasjonalt forvalteransvar som krever aktive grep fra nasjonale og regionale myndigheter. En tunnelloøsning for Rv7 under Hardangervidda synes å være et særdeles viktig grep i fremtidig forvaltning av villreinstammen. Behovet for en vintersikker vei står således ikke i kontrast til villreinhensynet, men snarere som

² Sitat fra Øst-vestutredningen side 82, 6.8: Konklusjoner fra de samfunnsøkonomiske analysene.

klart samsvarende med målsettingene i Regional plan Hardangervidda som i 2011 ble vedtatt av tre fylkeskommuner; Buskerud, Hordaland, Telemark.

Miljødirektoratet og Statens Vegvesen har siden Stortinget i 2003 behandlet fremtidig drift av Rv7 hatt et samarbeid om driften av veien vinterstid for å koordinere innsatsen mot en redusert konflikt mellom trafikk og villrein på veiforbindelsen. Veier som kilde til forstyrrelser og barriere for ville dyrs arealbruk og vandringsmuligheter er et veldokumentert vitenskapelig faktum. Midlertidig stengning av veistrekningen er derfor et Stortingsgitt virkemiddel for å håndtere denne konflikten. NINA-rapporten (1121, Oppsummering – overvåkning av Rv7 over Hardangervidda) peker imidlertid på at «*Ordningen med midlertid stengning av Rv7 er et kompromiss mellom hensynet til samferdsel og villrein og er ikke å betrakte hverken som et rendyrket eksperiment eller en ordning som sikrer reinen en naturlig bruk av nærområdene til Rv7.*»³ Rapporten peker på at det empiriske grunnlaget fortsatt ikke er sterkt nok til å konkludere hvorvidt dette virkemiddelet kan gi en positiv effekt på villreins vandrings- og krysningmuligheter av Rv7. Samtidig peker rapporten på at ved stengningen av Rv7, senest i januar 2015, viser erfaringene at flokkene lett lar seg skremme vekk fra området blant annet i forbindelse med brøyting av veien. HVT mener at midlertidig stengning ikke er et godt nok virkemiddel verken med hensyn til trafikkavviklingen og villreinforvaltningen, selv med de tilpasninger og forbedringer av dagens ordning som er omtalt i rapporten.

Konfliktpotensialet mellom trafikk og villrein er velkjent og har vedvart over tid, men HVT vil trekke frem at trafikkveksten som er forespeilet i øst-vestutredningen vil øke konfliktnivået. Villreinbestanden på Hardangervidda er større enn på lenge og dette vil kunne øke trefningene mellom trafikk og villrein betydelig i årene som kommer. HVT vil derfor slutte seg helhjertet til oppsummeringene og anbefalingene i NINA-rapporten, herunder særlig:

- «*Det vil være et kontinuerlig press på åpning og eventuell forbedring av denne vegen, og det er bare løsninger som omfatter flere eller helst en lang tunell som framstår som potensielt robuste vinn-vinn-situasjoner.*»⁴

For styret i Hardangerviddatunnelene AS



Tony Arild Kjøl
Styreleder

³ Sitat fra NINA-rapport 1121, «Oppsummering – overvåkning av Rv7 over Hardangervidda», s. 3 (Sammendrag).

⁴ Sitat fra NINA-rapport 1121, «Oppsummering – overvåkning av Rv7 over Hardangervidda», s. 44 (Oppsummering og anbefalinger)