

NOTAT; VEGSAMBAND ØST – VEST, PRIORITERINGER

IS Rv7 og Hardangerviddatunnelene AS ønsker påpeke noen, etter vårt syn vesentlige problemstillinger, i forhold til prioriterte øst – vest samband.

Utdrag sammendrag øst – vest utredningen 2015

I utredningen har vi 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.

Rv7 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 pekes ut 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 har god regularitet i vinterhalvåret. 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 vinterregulariteten er bedre i dag. Jernbanen har imidlertid også en viktig rolle for reiselivet i Hallingdal.

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 for å ivareta lokale behov som supplement kan bli nødvendig med enkelte tiltak på de forbindelsene som ikke blir prioritert. De lokale effektene må imidlertid veies mot de nasjonale når man vurderer ulike strekninger for enkelte ruter. For eksempel kan det være en konflikt mellom 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.

Konklusjon 2006 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.»*

Utdrag sammendrag øst – vest utredningen 2015

*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,*



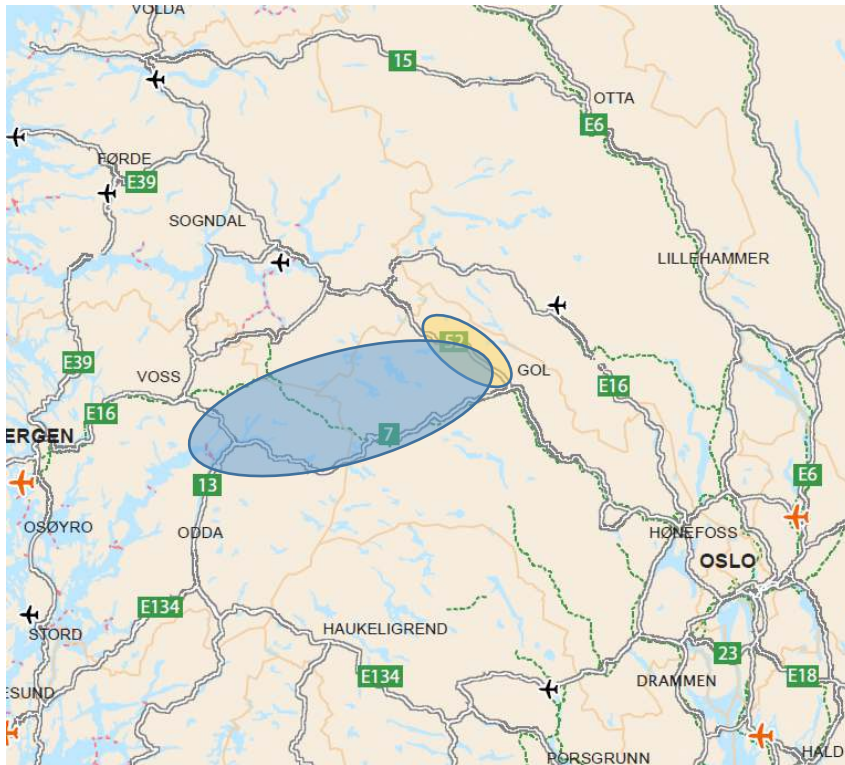
tar E134 i høy grad over de nasjonale oppgaver som rv 7 over Hardangervidda har. Derfor mener vi at den andre prioriterte riksvegforbindelsen over fjellet bør være rv 52 over Hemsedal eller E16 over Filefjell. Den samfunnsøkonomiske nytteberegningen gir ikke noe tydelig svar på hvilken av disse to forbindelsene 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.

Kommentar

- I 2006 rapporten var hovedkonklusjonen at *regional utvikling var et «viktigere argument for utvikling av vegsystemet enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Øst- og Vestlandet.»* For Hallingdal, Øvre Numedal og indre Hardanger er Rv7 avgjørende. Strengt tatt betjener Rv52 bare Hemsedal.
- Det er gjort til en grunnleggende forutsetning at E134 med arm mot Bergen blir bygd. Dersom dette ikke skjer eller utbygging skjer svært langt frem i tid kan premissene for avgjørelse i beste fall skje på et svært usikkert grunnlag. I verste fall på feil grunnlag.
- Rv7 og Rv52 har noenlunde lik nettonytte. Her ville og resultatet bli et annet dersom arm til Bergen ikke blir bygget.
- Det må uansett gjøres noe med vinterregulariteten/villreinproblematikken på Hardangervidda. I påvente av utbygging av E134 med eller uten arm vil det være mest formålstjenlig å utvikle den korteste og raskeste veien mellom Oslo og Bergen og store deler av Østlandet- Vestlandet.
- 0+ alternativet viser at Rv7 er den veien som desidert vil være den prioriterte veien.





Illustrasjon: Regional dekning, Rv7 og Rv52

TABELL 5.1: MODELLBEREGNEDE TRAFIKKMENGDER I REFERANSEALTERNATIVENE I 2050

Rute	Stedsnavn	Trafikkregistreringer (2013)		Referanse-alternativ 0+ (2050)		Referanse-alternativ 0++ (2050)	
		Totaltrafikk	Tunge	Totaltrafikk	Tunge	Totaltrafikk	Tunge
E16	Filefjell	680	140	1 360	290	970	230
E134	Haukelifjell	1 440	310	1 990	470	1 960	470
RV7	Hardangervidda	930	150	4 450	1 740	4 360	1 720
RV15	Strynefjellet	880	239	1 140	340	1 130	220
RV52	Hemsedalsfjellet	1 140	340	1 390	370	1 630	520
F55	Sognefjellet	170	20	280	30	220	20
E39	Bjørnafjorden	2 020	410	13 350	1 400	13 710	1 660
E39	Rogfast	3 770	580	12 670	1 650	13 060	1 860
E39	Flekkefjord/Tronvik	5 280	1 060	16 030	2 400	16 070	2 450
E6	Otta	5 590	990	5 950	1 590	5 590	1 330
E136	Bjørli nord	1 620	450	2 390	870	1 950	720

Konklusjon

Rv7 og Rv52 er i grove trekk likeverdige veier med tilsvarende lik nettonytte. Betydningen av Rv7 og Rv52 i fremtiden vil være avhengig av prioriteringer og utbygginger som med stor sannsynlighet ikke vil skje på flere tiår. Rv7 betjener i dag et betydelig større geografisk område enn Rv52 og har en vesentlig større regional betydning. I tillegg må det uansett gjøres noe med vinterregulariteten/villreinproblematikken i forhold til Rv7 på Hardangervidda. I tillegg til E134 blir Rv7 valgt som hovedforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet.

Tor Egil Buøen

Leder IS Rv7

Tony Kjøl

Styreleder Hardangerviddatunnelene AS

