

Per-Harald Hermansen/Statens vegvesen Region sør

## Innspel til KVU Rv.7/Rv.52 Gol-Voss

Viser til møte i samarbeidsgruppa for KVU Gol-Voss den 4.april 2016 i Flåm

*Agenda for møtet var følgjande:*

- Grunnlag for analysane
- Forankre konsept/løysingar
- Gjennomføring av analysane

### *Mål med møtet:*

Sikre dialog og medverknad i utgreiingsarbeidet, bidra til auka kvalitet på avgjerslegrunnlaget og utvikle ei felles forståing av utfordringar og moglegheiter.

Statens vegvesen inviterte i møtet samarbeidsgruppa til å komme med innspel til grunnlag for analysar, konsept og gjennomføring med meir. Frist for tilbakemeldingar vart sett til 14 dagar frå 4.april, altså innan 18.april.

Med bakgrunn i dette ynskjer Sogn og Fjordane Fylkeskommune v/fylkesordførar å komme med følgjande tilbakemeldingar og innspel til det som vart presentert i møtet den 4.april (sortert etter SVV sine presentasjonar):

### **Mål og krav KVU (v/ David Ramslien)**

- Effektmål-indikatorar for ein hovudvegforbindelse mellom Austlandet og Vestlandet:
  - 1) Totalt redusert reisetid og reduserte transportkostnadar
  - 2) Redusert reisetid mellom Oslo og Bergen
  - 3) Totalt reduserte høgdemeter.

Indikator 2 «redusert reisetid mellom Oslo og Bergen» er for snever. Med influensområdet til Rv. 52 lagt til grunn er reisetid Sunnmøre-Oslo, Sogn og Fjordane-Oslo, Delar av Hordaland-Oslo utanfor denne indikatoren. At redusert reisetid mellom Oslo-Bergen, to endestinasjonar som allereie i dag har hyppige fly- og togreiser skal framhevast som ein enkeltstående indikator stiller vi oss undrande til. Anten må indikator 2 utvidast til fleire områder eller så bør ein sei at denne er ivareteke under indikator 1.

- Vi støttar skildringa av prosjektutløysande behov som er: «Å sikre betre framkomst, redusert reisetid og lægre transportkostnadar for næringstransport.
- Vi støttar effektmål om ein 100% vintersikker fjellovergang
- Samfunnsålet som skildrar kva «AS Norge» skal få igjen for investeringane i ein hovudvegforbindelse mellom Austlandet og Vestlandet må vektleggjast, spesielt sett i lys av den kombinerte løysinga E134 «med arm til Bergen» og Rv. 52 Hemsedalsfjellet + Rv. 5 (ein veg for heile Vestlandet).

- Generelle samfunns mål:
  - Jernbane-indikator: andelen passasjerar og gods på Bergensbanen skal ikkje reduserast. Må vektleggast tungt.
  - Regional utvikling: Må vektleggast tungt ut i frå relevante influensområder som i Rv. 52 sitt tilfelle er frå Bergen i sør via heile Sogn og Fjordane og til Ålesund i nord med tilhøyrande omland.
  - Redusert trafikkgrunnlag i eventuell ny Rv. 7 Hardangerviddetunnel som følgje av at turisttrafikken framleis vel vegen over vidda i sommarhalvåret må greiast ut.

### **KVU Gol-Voss, vegkonsept (v/ Kjell Kvåle)**

- Vi støttar SVV i at ein i det vidare arbeidet gjer grundige samanstillingar med aust-vest-rapporten som allereie føreligg.
- Bra at E134 med ny veg Odda-Fusa-Bergen igjen vert omtalt og at den enorme netto nytta på 26 milliardar vert del av analysearbeidet.

### **Ikkje-prissette verknadar metodikk (v/ Julianne Island)**

- Det er villrein også i områda rundt Rv. 52. Fordelane ved å få ein tunnel også her må vektast positivt på same måte som for Rv. 7.
- Ulempene ved at Rv. 7 Hardangervidda framleis vil vera Nasjonal turistveg og ha turisttrafikk (om ikkje vegen vert stengd) må greiast ut.

### **Lokale og regionale verknadar KVU Gol-Voss (Asplan viak v/ Ingvild Nordtveit)**

- Særleg sentrale tema i følgje Asplan viak:
  - Verknadar for turisme/reiseliv
  - Verknadar for næringstransport
  - Verknadar for øvrig næringsliv

Influensområdet i høve regionale verknadar for Rv. 52 Hemsedalsfjellet stoppar ved Sognefjorden i dagens situasjon utgreidd av Asplan Viak. Dette er urealistisk sjølv i dagens situasjon og må utvidast nordover til Ålesund i tråd med faktisk influensområde.

Ikkje samsvar mellom Asplan Viak sitt influensområde og SVV sitt. Dette må harmoniserast. Ved utrekning av indikatorar må ein sørge for at det vert nytta same influensområde innbyrdes mellom indikatorane slik at ting ikkje vert vekta skeivt i høve Rv. 7 og Rv. 52.

- I analysen må ein halde fast ved at med Bergen som utgangspunkt er reisetida til Oslo tilnærma heilt lik for både Rv. 7 og Rv. 52.
- Influensområdet kan vere forskjellig for dei enkelte utgreiingstema (til dømes har reiseliv ein annan type influensområde enn industri, sitat Asplan viak: Influensområde må harmoniserast slik at det vert samanliknbart. Til dømes står reiselivet meget sterkt i høve begge alternativ, kanskje enda sterkare i høve Rv. 52, spesielt når analysen vert utvida med relevant influensområde for Rv. 52 som går heilt nord til Ålesund.
- Kart s.8: Bergen og delar av Nordhordaland er også i influensområdet til Rv. 52. Må endrast.
- Eksisterande næringsliv: Ikkje kartlagt lenger nord enn til Årdal medan ein i sør har teke med Odda som ligg like mykje i influensområdet til E134 som Rv. 7. Eksisterande næringsliv for Rv. 52 må utvidast heilt nord til Ålesund og heile Sogn og Fjordane må med.

- Andel av sysselsatte i reiseliv: Same som for eksisterande næringsliv. Heile Sogn og Fjordane må med og heilt nord til Ålesund.
- Vidare arbeid: Vestlandet frå Bergen og nord til Ålesund via Sogn og Fjordane får betydeleg reisetidsinnsparing med val av Rv. 52.

Med helsing

Jenny Følling  
fylkesordførar

*Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift*

Vedlegg:

Mottakar (ar)  
Per-Harald Hermansen/Statens vegvesen Region sør  
Jenny Ellaug Følling, FORD

Kopi til:  
Dina Johanne Lefdal, SA