

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 16/330-14

KVU rv. 7 / rv. 52 Gol - Voss, fråsegn

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at dei prosjektutløysande behova om redusert reisetid og transportkostnader for både nærings- og persontransport, og betre vinterregularitet, bør vere avgjerande ved val av nytt hovudvegsamband mellom aust og vest. Rv. 52 over Hemsedalsfjellet er vurdert å tilfredsstille dei prosjektutløysande behova best.
2. Fylkestinget i Sogn og Fjordane støttar Statens vegvesen si tilråding om rv. 52 over Hemsedalsfjellet som det andre hovudvegsambandet mellom aust og vest.
3. E134 er allereie vedteke som nasjonalt hovudvegsamband mellom Vest- og Austlandet. Fylkestinget legg til grunn at E134 vert bygd med arm (diagonal) frå Odda til Bergen. Aust-vest-utgreiinga konkluderte med at dette er det einaste samfunnsøkonomisk lønsame aust-vest konseptet mellom Oslo og Bergen. Med ei slik utbygging av E134 vil det ikkje vere trafikkgrunnlag for å velje rv. 7 som nasjonalt hovudvegsamband aust-vest.
4. Fylkestinget legg til grunn ei framtidig kopling til rv.5, med ferjefritt samband Mannheller – Fodnes og utbetring av kritiske punkt. Ei slik tilknytning kan fange opp store delar av aust-vesttrafikken frå Sogn og Fjordane og delar av Sunnmøre til Austlandet.
5. Fylkestinget i Sogn og Fjordane føreset at E16 over Filefjell vert fullført som planlagt og at nødvendige utbetringar på E16 gjennom Valdres vert gjort sjølv med rv. 52 som framtidig nytt hovudvegsamband mellom aust og vest.

Vedlegg:

1. Høyringsbrev
2. Konseptvalutgreiing rv.7 og rv. 52 Gol – Voss

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

På oppdrag frå Samferdsledepartementet har Statens vegvesen utarbeidd ei konseptvalutgreiing (KVU) for rv. 7 (over Hardangervidda) og rv. 52 (over Hemsedalsfjellet) mellom Gol og Voss. KVU-en skal greie ut kva for fjellovergang som er best eigna som det andre hovudvegsambandet mellom Aust- og Vestlandet. Departementet har tidlegare vedteke E134 over Haukeli som eitt av to hovudsamband mellom aust og vest.

Statens vegvesen tilrår at rv. 52 over Hemsedal blir det andre hovudvegsambandet mellom Aust- og Vestlandet. Rv. 52 er vurdert som betre enn rv. 7 både i høve samfunnsøkonomi, måloppfylling og moglegheita til å betene nasjonal trafikk som ikkje kan nytte E134. Ei satsing på rv. 52 saman med E134 er, av Statens vegvesen, vurdert til å vere ei betre heilskapsløysing som vil gje effektive og samfunnssikre hovudvegsamband for reisande i eit større geografisk område enn det rv. 7 kan dekke.

Det er behov for eit meir effektivt og vintersikkert vegsamband mellom Aust- og Vestlandet på strekninga Gol - Voss. Dårleg vinterregularitet, krevjande stigningsforhold og lite tilfredsstillande standard gjer at dagens rv. 7 og rv. 52 ikkje er tilstrekkeleg effektive. Prosjektutløysande behov er difor:

- Redusert reisetid og transportkostnader for både nærings- og persontransport
- Betre vinterregularitet.

Det endelege valet av det andre hovudvegsambandert mellom aust og vest vil skje i samband med Stortinget si handsaming av Nasjonal transportplan 2018-29 våren 2017.

Det er gjort samfunnsøkonomiske analysar som består av prissette og ikkje-prissette verknader. Ei samanlikning av dei samfunnsøkonomiske resultatata viser at løysinga over Hemsedal kjem betre ut enn den over Hardangervidda. Løysinga med korte tunnelar kjem best ut på grunn av lågare kostnader og tilnærma same nytte.

Samferdsledepartementet har fastlagt følgjande samfunns mål for utgreiinga:

Rv. 7 over Hardangervidda eller rv. 52 over Hemsedal skal vere ein effektiv og samfunnssikker hovudvegforbindelse mellom Austlandet og Vestlandet.

I KVU-en er samfunns målet om eit meir effektivt aust-vest samband knytt til konseptata si potensielle evne til å redusere reisetid og kostnadsdrivande høgdeforskjellar. Med ei rangering av konseptata etter måloppfylling kjem rv. 52 over Hemsedal betre ut enn dei over Hardangervidda.

Fylkesrådmannen meiner at dei prosjektutløysande behova i KVU-en må ha avgjerande vekt ved endeleg val av hovudvegsamband nummer to mellom aust og vest. Regionale og lokale behov, samt ulike interessegrupper sine behov, er viktige, men bør ikkje vere avgjerande.

Fylkesrådmannen er samd i Statens vegvesen sine vurderingar om at rv. 52 over Hemsedal er den beste løysinga både når det gjeld samfunnsøkonomi, måloppfylling og moglegheita til å betene nasjonal trafikk som ikkje kan nytte E134. Ei satsing på rv. 52, saman med E134, er vurdert som den beste heilskapsløysinga som vil gje effektive og samfunnssikre hovudvegsamband for reisande i eit større geografisk område enn det rv. 7 kan dekke.

Fylkesrådmannen viser til at E134 er peika ut som eitt av to hovudvegsamband mellom aust og vest. Dersom E134 vert bygd med ein diagonal frå Odda til Bergen vil det ikkje vere behov for rv. 7 som det andre hovudvegsambandet mellom aust og vest. Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen si tilråding om rv. 52 over Hemsedal som det andre hovudvegsambandet.

2. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

I januar 2015 overleverte Statens vegvesen rapporten «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet». Her føreslo ein at E134 bør vere det eine av hovudvegsambanda mellom Aust- og Vestlandet. Rv. 52 over Hemsedal vart føreslege som det andre prioriterte hovudvegsambandet. Samferdsledepartementet avgjorde at det skal leggest fram ei prioritering av hovudvegsambanda mellom Aust- og Vestlandet i Nasjonal transportplan 2018 – 2029, og at E134 skal vere eitt av desse sambanda. Departementet avgjorde også at det skulle gjennomførast vidare utgreiingar av om rv. 7 eller rv. 52 skal vere det andre hovudvegsambandet mellom Austlandet og Vestlandet.

På oppdrag frå Samferdsledepartementet har Statens vegvesen utarbeidd ei konseptvalutgreiing (KVU) for rv. 7 (over Hardangervidda) og rv. 52 (over Hemsedalsfjellet) mellom Gol og Voss. Føremålet med KVU-en er å greie ut kva for ein av desse to fjellovergane som er best eigna som det andre hovudvegsambandet mellom Austlandet og Vestlandet.

Større investeringar løyser ut krav om ekstern kvalitetssikring i tidleg planfase (KS1). Dette er tilfelle i denne saka og medfører at konseptvalutgreiinga skal kvalitetssikrast av eksterne konsulentar parallelt med høyringa av KVU.

Rapporten for KVU rv.7 og rv. 52 Gol – Voss er sendt ut på ei open høyring, både til lokale og regionale myndigheiter og til andre interessentar. Høyringsfristen er sett til 15. desember.

Historikk - tidlegare vedtak

I samband med fylkestinget si handsaming av grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 i møte den 14.06.16, sak 22/16, uttalte fylkestinget følgjande om rv.7/rv. 52:

«Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at rv.52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste, raskaste og mest klima- og miljøvenlege løysinga for framtidig aust-vestsamband nord for Bergen. Fylkeskommunen har tidlegare støtta E134 over Haukeli, med arm til Bergen, som eit av to aust-vestsamband mellom Oslo og Bergen. Desse to traseane vil vera den beste løysinga for heile næringslivet på Vestlandet.»

I møte den 10.04.15, sak 7/15 handsama fylkestinget fråsegn til utgreiing om samband mellom Austlandet og Vestlandet. Fylkestinget gjorde følgjande vedtak:

1. Fylkestinget i Sogn og Fjordane støttar Statens vegvesen sin langsiktige utviklingsstrategi for riksvegnettet med to hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet.
2. Fylkestinget i Sogn og Fjordane legg til grunn at E16 over Filefjell vert fullført som planlagt og at nødvendige utbetringar på E16 gjennom Valdres vert utført.
3. Fylkestinget i Sogn og Fjordane støttar Statens vegvesen si klåre anbefaling om tunnel frå Borlaug til Bjøberg og ei vidare opprusting av Rv 52 Hemsedalsfjellet, med tilkopling av Rv5 og ferjefritt samband Mannheller – Fodnes med utbetring av kritiske punkt på Rv 5. Eit slikt hovudsamband mellom Florø og Oslo vil også gje svært god regional effekt for Sogn og Fjordane. Fylkestinget i Sogn og Fjordane støtter RV 134 som øst-vest samband for søndre del av Vestlandet.
4. KVU-en over Strynefjellet må avklarast og vidare framdrift må prioriterast uavhengig av aust/vest samband mot Oslo og ferjefri E39, då desse ligg mykje lenger fram i tid.
5. Fylkestinget i Sogn og Fjordane står framleis fast på at staten må sette i gang KVU for Sognefjellstunnelane.

Sentrale problemstillingar

Statens vegvesen tilrår at rv. 52 over Hemsedal blir det andre hovudvegsambandet mellom Aust- og Vestlandet. Rv. 52 er vurdert som betre enn rv. 7 både når det gjeld samfunnsøkonomi, måloppfylling og moglegheita til å betene nasjonal trafikk som ikkje kan nytte E134. Ei satsing på rv. 52 saman med E134 er vurdert til å vere ei betre heilskapsløysing som vil gje effektive og samfunnssikre hovudvegsamband for reisande i eit større geografisk område enn det rv. 7 kan dekke.

Det er behov for eit meir effektivt og vintersikkert vegsamband mellom Aust- og Vestlandet på strekninga Gol - Voss. Dårlig vinterregularitet, krevjande stigningsforhold og lite tilfredsstillande standard gjer at dagens rv. 7 og rv. 52 ikkje er tilstrekkeleg effektive. Prosjektutløysande behov er difor:

- Redusert reisetid og transportkostnader for både næring og persontransport
- Betre vinterregularitet

Det endelege valet av det andre hovudvegsambandert mellom aust og vest vil skje i samband med Stortinget si handsaming av Nasjonal transportplan 2018-29 våren 2017.

Konseptvalutgreiing (KV) rv. 7 og rv. 52 Gol - Voss

Aust-vest-utgreiinga i 2015 skulle analysere funksjonen til dei ulike aust-vest sambanda og kva dei ville bety i tida frå då rapporten vart skriven og fram mot 2050. Utgreiinga skulle vere eit grunnlag for å foreslå ein strategi for utviklinga av aust-vest-sambanda og for å prioritere mellom desse.

Ei konseptvalutgreiing (KVU) er ei anna type utgreiing. Den skal:

- Klarlegge og gjere greie for kva behov prosjektet skal kome i møte
- Definere samfunns mål og krav som konseptet/prosjektet må oppfylle
- Innehalde minst to ulike konsept i tillegg til eit nullkonsept
- Innehalde ein alternativanalyse som viser korleis dei ulike konsepterna oppfyller definerte mål og krav.
- Innehalde ei samfunnsøkonomisk analyse

KVU for rv. 7 og rv. 52 har dermed andre målsettingar enn aust-vest-utgreiinga. Det vert også stilt andre krav til ein KVU enn til ei strategisk aust-vest-utgreiing. Andre tiltak kan ligge til grunn for analysane.

Følgjande samfunns mål er lag til grunn for konseptvalutgreiinga:

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

Behovsvurdering

Hensikta med ei behovsanalyse er å identifisere utfordringar som løyser ut behov for å gjere vesentlege endringar i transportsystemet. Behova er analysert og kategorisert slik:

- Nasjonale behov
- Lokale/regionale myndigheiter sitt behov
- Etterspørselsbaserte behov
- Interessegrupper sine behov.

Både rv. 7 og rv. 52 er del av stamvegkorridor 5. Det er behov for eit meir effektivt og vintersikkert vegsamband mellom Austlandet og Vestlandet på strekninga mellom Gol og Voss. Dårlig vinterregularitet, krevjande stigningsforhold og utilfredsstillande standard, gjer at dagens riksvegar ikkje er effektive nok. Prosjektutløysande behov er difor:

- Redusert reisetid og transportkostnader for både nærings- og persontransport
- Betre vinterregularitet

I utarbeidinga av dei ulike konsepterna har Statens vegvesen teke utgangspunkt i at det skal veljast eitt hovudvegsamband mellom aust og vest i tillegg til E134, og at dei skulle prøve å svare ut prosjektutløysande behov. Det er lagt til grunn to prinsipp:

- Skal kunne køyre i tilnærma 80 km/t
- Vegen skal vere tilnærma 100 prosent vintersikker.

Statens vegvesen har også sett på tiltak som kan betre stigningsforholda. Uansett val av konsept vil både rv. 7 og rv. 52 ha behov for opprusting og utbetring for å betre tryggleik, regularitet og framkome.

SVV har gjennom kapittel 5 i KVV-en gitt eit grunnlag for å sette saman konsept som:

- tilfredsstillar dei prosjektutløysande behova og som sikrar måloppfylling
- er i samsvar med tilrådingar i aust-vest-utgreiinga
- svarer til mandatet frå Samferdsledepartementet

Dei valde konseptane er samanlikna med eit nullkonsept der dei tiltaka som alt har løyvingar ligg inne. Statens vegvesen har teke med to konsept på kvar trase, eitt med lange tunnelar som tilfredsstillar kravet om tilnærma 100 % vinterregularitet, og eitt alternativ med ei rimelegare løysing med korte tunnelar over fjellet.

Konsept	Kostnad (milliardar 2016-kr)	Innkorting i km	Innspart reisetid (min)
0-konseptet	-		
Rv. 7 kort tunnel	18	18	38
Rv. 7 lang tunnel	22	23	43
Rv. 52 kort tunnel	15	24	44
Rv. 52 lang tunnel	19	23	45

Alternativa over rv. 52 vil gje 33 min innsparing med lang tunnel i høve til dagens rv. 7. Med kort tunnel vil spart reisetid vere 32 minutt.

Konseptane er utforma med tanke på å løyse utfordringane knytt til dei prosjektutløysande behova for betre effektivitet og vinterregularitet. Konseptvalet handlar difor om å velje prinsipiell veg-løysing enten langs rv. 52 eller rv. 7.

Samfunnsøkonomisk analyse

Dei samfunnsøkonomiske analysane består av prissette og ikkje-prissette verknader. Dei prissette verknadane er vurdert samla i ein nytte/kostnadsanalyse for år 2022. Endringar i prissett nytte og kostnader er målt opp mot nullkonseptet for begge alternative trasear. For å styrke avgjerdsgrunnlaget ytterlegare er det gjennomført berekningar på følsamheita av konseptane sine samfunnsøkonomiske verknader. Her er nytten av konseptane på rv. 7 og rv. 52 vurdert i eit framtidsscenario der ferdig utbygd E134 er kombinert med arm til Bergen, og der ny bru på rv. 5 over Sognefjorden avløysar ferja mellom Fodnes og Mannheller.

Ei samanlikning av dei samfunnsøkonomiske resultatane viser at løysingane over Hemsedal kjem betre ut enn dei over Hardangervidda. Løysinga med korte tunnelar kjem best ut på grunn av lågare kostnader og tilnærma same nytte.

Rangering av konseptane etter samfunnsøkonomiske verknader			
Konsept	Prissette verknader	Ikkje-prissette verknader	Samla samfunnsøkonomisk
Nullkonseptet	1	1	1
Rv. 7 lang	5	4	4
Rv. 7 kort	4	5	4
Rv. 52 lang	3	2	3
Rv 52 kort	2	3	2

Prissette verknader

Konseptet med korte tunnelar på rv. 52 kjem best ut. Med ei utbygging av E134 mellom Drammen og Haugesund fell nytten av rv. 52 og spesielt rv. 7 dramatisk. Det betyr at også konseptet med lang tunnel på rv. 52 kjem betre ut enn begge konseptane på rv. 7. Lang tunnel på rv. 7 kjem dårleg ut uavhengig av referanse.

Ikkje-prissette verknader

Dei ikkje-prissette verknadene er vurderte etter følgjande tema: landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressursar.

Nullkonseptet er rangert som best for ikkje-prissette tema. Av utbyggingskonseptane er alternativet med lange tunnelar på rv. 52 rangert som beste konsept for alle ikkje-prissette tema.

Regionale verknader

I aust-vest-utgreiinga konkluderte Statens vegvesen med at dei regionale og dei lokale verknadane ikkje hadde avgjerande innverknad for prioritering av hovudvegsambanda mellom Aust- og Vestlandet. Ein ny gjennomgang har ikkje endra Statens vegvesen sitt syn på dette. Dette skuldast m.a. at forskjellane mellom konseptane er små, og at usikkerheita knytt til analyseføresetnadane og analyseresultata er stor.

I arbeidet med KVV-en har Asplan Viak fått i oppdrag å gjennomføre ei utgreiing av regionale og lokale verknader. Asplan Viak rangerer rv. 7 som noko betre enn rv. 52 når det gjeld regionale verknader, men Statens vegvesen vurderer rv. 52 som noko betre enn rv. 7. Statens vegvesen og Asplan Viak er likevel samde om at forskjellane er små, og at konklusjonane er avhengige av kva referanse som vert lagt til grunn.

Måloppfylling

Samferdsledepartementet har fastlagt følgjande samfunns mål for rv. 7 over Hardangervidda eller rv. 52 over Hemsedal:

«Rv. 7 over Hardangervidda eller rv. 52 over Hemsedal skal vere ein effektiv og samfunnssikker hovudvegforbindelse mellom Austlandet og Vestlandet.»

I KVV-en er samfunns målet om eit meir effektivt aust-vest samband knytt til konseptane sin potensielle evne til å redusere reisetid og kostnadsdrivande høgdeforskjellar.

Med ei rangering av konseptane etter måloppfylling kjem rv. 52 over Hemsedal betre ut enn rv. 7 over Hardangervidda.

Rangering av konseptane etter måloppfylling						
Indikator		Null-konsept	Rv. 7 lang	Rv. 7 korte	Rv. 52 lang	Rv. 52 korte
Effektmål	Redusert reisetid gjennom prosjektområdet	5	3	4	1	1(2)
	Reduserte høgdemeter	5	3	4	1	2
	Få eller ingen timar kolonnekøyring og stengd veg	4	1	3	1	2
Generelle samfunns mål	Auka sannsyn for kryssing	3	1	2	3	3
	Utnytting av beiteområde	3	1	2	3	3
	Risiko for ulukker	5	4	3	1	2
	Oppretthalde viktige samfunns-funksjonar	5	1	3	1	3
Oppsummering		5	3	4	1	2

Når det gjeld reisetid er rv. 52 vurdert som noko betre enn rv. 7. Lang tunnel på rv. 52 er rangert som det beste konseptet. Dårlegast ut kjem kort tunnel på rv. 7.

I høve redusert tal høgdemeter er det lagt mest vekt på moglegheitene som konseptta har til å redusere dei mest kostnadskrevjande stigingane. Konseptta er samanlikna når det gjeld tal km med stigning på meir enn 4 %. Slike stigningar gir spesielt store utslag for fart og forbruk av drivstoff for tunge køyretøy. Lang tunnel på rv. 52 vil gje vesentleg betre stigingsforhold enn dei andre konseptta. Kort tunnel på rv. 52 er vurdert som nest best. Kort tunnel på rv. 7 kjem dårlegast ut.

Den overordna målsettinga om ein «*samfunnssikker hovedvegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet*» inneber at trafikantane skal kunne rekne med at vegen alltid er tilgjengeleg. Regulariteten skal ligge nær 100% på årsbasis. Konseptta som vil gje er eit aust-vest samband med størst grad av vinterregularitet er rangert som best. Både lang tunnel på rv. 7 og rv. 52 vil imøtekomme effektmålet om tilnærma 100 % vinterregularitet. Dei er difor vurdert som like gode. Det er derimot stor forskjell mellom rv. 7 og rv. 52 med korte tunnelar. Her kjem rv. 52 klart best ut.

Rv. 52 kan få svært god vinterregularitet uavhengig av tunnelløysing over Hemsedalsfjellet. Dette gjer rv. 52 til eit meir robust val enn rv. 7 når det gjeld å sikre eit mest mogleg påliteleg heilårssamband mellom Austlandet og Vestlandet. Ved val av hovudvegsamband nummer to mellom aust og vest, er det ei fordel at det sambandet som vert vald ligg lengst vekk frå E134. Med god avstand er det mindre fare for at det same uveret stenger begge fjellovergangane. I følgje KVVU-en tilseier erfaringane at ein fjellovergang langt mot vest er meir utsett enn ein fjellovergang lenger inn i landet. Dette talar for at rv. 52 bør veljast som aust-vest samband nummer to.

3. Vurderingar og konsekvensar

Fylkesrådmannen vil minne om at E134 er peika ut som eitt av to nasjonale hovudvegsamband mellom Vest- og Austlandet. I tillegg til E134 er det behov for eit meir effektivt og vintersikkert vegsamband mellom Gol og Voss.

Aust-vestutgreiinga frå 2015 viste at E134 med arm (diagonal) til Bergen ville vere det einaste samfunnsøkonomiske lønsame aust-konseptet mellom Oslo og Bergen. Ved handsaming av denne utgreiinga tok Regjeringa ut denne armen til Bergen. Sidearmen mellom Odda og Bergen er dermed ikkje ein del av vurderingane av konseptta i KVVU-en for rv. 7 og rv. 52 mellom Gol og Voss. Med ei utbygging av E134 med arm frå Odda til Bergen, vil det ikkje vere grunnlag for å byggje ut rv. 7 som nasjonalt hovudvegsamband nummer to mellom aust- og vestlandet. Det bør difor setjast i gang eit snarleg arbeid med ein KVVU for ein arm frå E134 frå Odda til Bergen.

Fylkesrådmannen viser til at rv. 52 over Hemsedalsfjellet har i dag klart mest tungtrafikk av alle fjellovergangar mellom Aust- og Vestlandet med unntak av E136. I følgje situasjonsskildringa i KVVU-en utgjer tungtrafikken 32,1 % av all trafikk på rv. 52 over Hemsedalsfjellet. Fylkesrådmannen viser også til at meir enn halvparten av alle reiser mellom Oslo og Bergen går med fly. I tillegg tek jernbana om lag 20 % av persontrafikken. Mellom 25 og 30 % av dei reisande nyttar bil eller anna kollektivtrafikk (buss) på reiser mellom Oslo og Bergen. Det er også verdt å nemne at jernbana tek 70 % av frakta gods mellom Bergen og Oslo. Det er ikkje godstransport med tog frå Sogn og Fjordane og Sunnmøre. Denne gostransporten går følgjeleg på bil og ei prioritering av rv. 52 over Hemsedalsfjellet for gods- og persontransport vil vere avgjerande for både gods- og persontransporten i framtida.

Det også grunn til å merke seg at transportanalysen i KVVU-en er tydeleg på at E134 med arm til Bergen og rv. 52 over Hemsedalsfjellet framleis er den beste løysinga i høve til reisetid mellom Austlandet og Vestlandet. Transportanalysen stadfestar at trafikantar på rv. 52 og rv. 5 ikkje har nytte av rv. 7. Trafikantane på rv. 7 vil ha stor nytte av E134 med eller utan arm til Bergen. Fylkesrådmannen meiner difor at E134 med arm til Bergen og rv. 52 over Hemsedal vil vere den einaste løysinga som tener heile Vestlandet.

Behovsvurderingane i KVV-en vurderer dei nasjonale behova, regionale og lokale behov, interessegrupper sine behov og etterspørselsbaserte behov/trafikkale behov. Dei nasjonale behova har utgangspunkt i NTP sitt overordna mål om eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunn. Ut i frå dette er det definert mål om eit meir robust og påliteleg transportsystem og eit transportsystem med kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet. Det er også eit mål om at transportkostnadane skal reduserast, særleg for godstransporten. KVV-en konkluderer med at det er behov for eit meir effektivt og vintersikkert vegsamband mellom aust og vest på strekninga Gol – Voss. Dårlig vinterregularitet, krevjande stigningsforhold og utilfredsstillande standard på rv. 7 og rv. 52 gjer at desse vegsambanda ikkje er tilstrekkeleg effektive transportkorridorar til å fungere som hovudsamband mellom aust og vest. Slik fylkesrådmannen vurderer det, er det lagt stor vekt på dei nasjonale behova ved defineringa av dei prosjektutløysande behova:

- Redusert reisetid og transportkostnader for både nærings- og persontransport
- Betre vinterregularitet.

Dei prosjektutløysande behova i KVV-en må ha avgjerande vekt ved endeleg val av hovudvegsamband nummer to. KVV-en trekker også fram regionale og lokale behov og verknader. I tillegg til at Statens vegvesen sjølv har sett på dei regionale verknadane, har også Asplan Viak greidd ut regionale verknader på oppdrag frå Statens vegvesen. Det er ulike konklusjonar mellom vurderingane til Statens vegvesen og Asplan Viak. Fylkesrådmannen meiner Statens vegvesen konkluderer rett når dei seier at forskjellane mellom dei ulike konseptane er små og at dei regionale og lokale verknadane ikkje er avgjerande for prioritering av hovudvegsambanda mellom aust og vest. Utgreiinga syner klart at konseptane med lang eller kort tunnel på rv. 52 over Hemsedal er dei konseptane som best tilfredsstillar dei prosjektutløysande behova om redusert reisetid og transportkostnader og betre vinterregularitet.

I aust-vestutgreiinga frå 2015 tilrådde Statens vegvesen at rv. 52 over Hemsdal burde bli det andre hovudvegsambandet mellom Austlandet og Vestlandet. Statens vegvesen har ikkje kome fram til nokon ny konklusjon eller tilråding i den framlagde KVV-en. Rv. 52 over Hemsedal er vurdert som den beste løysinga både når det gjeld samfunnsøkonomi, måloppfylling og mogleg-heita til å betene nasjonal trafikk som ikkje kan nytte E134. Ei satsing på rv. 52 saman med E134 er vurdert som den beste heilskapsløysinga som vil gje effektive og samfunnssikre hovudvegsamband for reisande i eit større geografisk område enn det rv. 7 kan dekke. Fylkesrådmannen er samd i og sluttar seg til desse vurderingane frå Statens vegvesen. Ei satsing på rv. 52 over Hemsdal vil opne opp for å knytte store delar av Nordfjord og Sunnmøre inn på dette aust-vestsambandet med ei framtidig ferjefri fjordkryssing mellom Mannheller og Fodnes.

Fylkestinget har ved fleire høve vore klar på at rv. 52 over Hemsedalsfjellet vil vere den beste, raskaste og mest klima- og miljøvennelege løysinga for framtidig aust-vestsamband nord for Bergen. Det er ikkje kome fram noko nytt som endrar dette synet. Fylkesrådmannen meiner at dei analysar, vurderingar og konklusjonar som er lagt fram i KVV-en forsterkar og underbygger fylkestinget sitt klare syn på val av hovudvegsamband nummer to mellom Aust- og Vestlandet.

4. Konklusjon

Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen si tilråding om at rv. 52 over Hemsdal er det beste alternativet/konseptet i høve til måloppfylling av dei definerte prosjektutløysande behova, og må bli det andre hovudvegsambandet mellom aust og vest.

Fylkesrådmannen viser til at E134 er peika ut som eitt av to hovudvegsamband mellom aust og vest. Dersom E134 vert bygd ut med ein diagonal frå Odda til Bergen, vil det ikkje vere behov for rv. 7 som det andre hovudvegsambandet.

Ei satsing på rv. 52 saman med E134 vil vere den beste heilskapsløysinga som vil gje effektive og samfunnssikre hovudvegsamband for reisande i eit større geografisk område enn det rv. 7 kan dekke.