

Vedlegg: Innkomne innspel til utgreiinga



Oppgradering av E16 Lærdalstunnelen

Vurdering av løysingar for trafikkavvikling



Innhald

Visit Sognefjord.....	2
Årdal vidaregåande skule.....	4
Sogndal vidaregåande skule	6
Aurland hamnevesen KF	7
Norges Lastebileier-forbund.....	10
Statnett.....	13
Aurland Idrettslag	16
Aurland Næringsråd – INKON	18
Forsvaret Heimevernet.....	25
Vest Politidistrikt.....	26
Aurland kommune	34
• Aurland kommune - Helse og førebygging.....	47
• Aurland kommune - Landbrukskontor AaLA.....	53
Sognekraft.....	55
Lærdal kommune	58
• Lærdal kommune – Landbruk.....	72
• Lærdal kommune – Sogn Lokalmedisinsk senter	74
• Lærdal kommune – Helse og omsorg	79
• Aaretun AS.....	81
• Lærdal Hotel AS	89
• Sognasmak AS.....	91
• Sogn Fukt og Grønt.....	93
• 2tal elektro	95
• Slinde transport	97
• Veterinærvakta i Lærdal	99
• Lindstrøm Hotel AS.....	100
• Vigdis Lio.....	103
• Lærdal nærings skipsnad	105
Helse Førde	107
Lærdal Idrettslag	111

Til Statens Vegvesen
Olav Svangstu

Sogndal, 21. desember 2022

KONSEKVENSANALYSE FOR REISELIVSNÆRINGA VED SOGNEFJORDEN

Vi viser til Teamsmøte med undertekna den 2. desember 2022.

Visit Sognefjord blei bedt om å kome med innspel på konsekvensar på dei ulike modellane SVV no vurderer mht. oppgradering av Lærdalstunnelen.

Visit Sognefjord har tilegare i haust gjort ei uformell spørjeundersøking blant ei mengd turoperatørar frå heile verda, som fraktar enorme mengder turistar gjennom Lærdalstunnelen på årsbasis.

Alt. 1 Stenging av Lærdalstunnelen i eitt år:

Resultatet av undersøkinga er følgjande:

- 99% sier stenging får konsekvensar.
- 50 000 gjester, som i snitt gjev forbruk inkl. overnatting, bespising og aktivitet: 1476 (2022 tal) = **73,8 mill** i tapte inntekter. Dette er med ei overnatting. Dersom det er to overnattingar i Lærdal/Aurland, kan ein nesten doble talet.
- 80% av Turoperatørane vil flytte gjestene til andre områder utanfor Sognefjord og nabolandsdistrikt, fordi heile ruta må leggjast om.
- 20% vil kutte aksjen Oslo-Bergen, dvs. langs heile ruta vil ein miste trafikk.
- Kun 20% vil flytte gjestene til nordsida av Sognefjorden
- Langsiktige konsekvensar: Turoperatørane finn andre alternativ som dei vil då også vil fortsette å bruke vidare i framtida. Det er eit enormt salsapparat i avdelingskontora i ulike land som skal oppdatere system, få opplæring, inngå nye prisavtalar osv. Dette vil medføre at når dei først har flytta gruppene, vil det ta fleire år før dei kjem tilbake til Sognefjord området

Det var 50 respondentar av 2000 turoperatørar.

Konsekvensane er mykje høgare enn tala her, då vi fekk få respondentar, men gir oss ein peikepinn på korleis turoperatørane vil reagere.

Dette er berre dei kortsiktige konsekvensane. Og så kjem dei langsiktige, med at ein flyttar trafikk ut av området og skapar nye turprogram som endrar reisemønsteret på lang sikt er skremmande for den etablerte reiselivsnæringa.

Visit Sognefjord er sterkt imot stenging av tunnelen, og er klar på at ein parallell tunnel er einaste løysinga som er fornuftig i eit langsiktig perspektiv, og som er minst samfunnsmessig skadeleg både for innbyggjarane, næringsverksemdene og sikkerheitsmessig.

Dei totale konsekvensane økonomisk sett for alt næringsliv ved stenging, vil truleg bli like stor som å bygge parallell tunnel.

Det er ei gryande katastrofe for reiselivet som allereie har broten rygg grunna pandemi, inflasjon og krig i Europa. Dette er det siste ein treng no.

Ser ein på verdiskapninga reiselivet gjev her i regionen så er det fleire hundre arbeidsplassar som står på spel. Mest heile lokalsamfunn.

Reiselivet i Sognefjorden saknar ei større konsekvensutgreiing frå det offentlege/departement på kva stenginga vil medføre i tapt fortjeneste, kortsiktig og langsiktig. Synergiane er dei vurdert?

Kan det offentlege gje alt reiseliv og underleverandørar som vert råka garantiar? Kva eventuelle garantiar kan det offentlege gje.

Oppsummert tilbakemelding frå medlemsbedriftene i Visit Sognefjord:

Alt 1 full stenging i eitt år.

Alt 1 får ingen støtte frå hverken turoperatørar eller frå våre medlemsbedrifter.

Alt 2 Nattestenging 12 timar

Dette alternativet gir rom for å få frakta gjester til og frå området i ein begrensa tidsromme. Dette vil medføre tapt omsetnad på bespisning og aktivitetar.

Tilbakemelding frå våre medlemsbedrifter er 20% å sette opp alt. 2 som beste løysing. Anbefalte klokkeslett for stenging er 20-08

Alt 3 Nattestenging 6 timar

Nattestenging kort 6 timar vil gi rom for å benytte seg av bespisningstilbod i området, samt noko reduserte tilbod på aktivitetar. Tilbakemelding frå våre medlemsbedrifter er 80% for alt 3 som beste løysing. Anbefalt klokkeslett for stenging er 24-06.

For Visit Sognefjord

Heidi Hauge
Reiselivsdirektør

Fra: "Årdal VGS Postmottak" <post.ard@vlfk.no>
Sendt: onsdag 21. desember 2022 10:10:33
Til: "Olav Svangstu" <olav.svangstu@vegvesen.no>
Kopi: "Geir Kjetil Øvstetun" <Geir.Kjetil.Ovstetun@vlfk.no>
Emne: SV: E16 Lærdalstunnelen. Utgreiing av konsekvensar av stenging

Hei.

Vi har éin elev som er busatt i Aurland.
Ho bur på hybel delar av veka, men har ein timeplan som gjer at skuleveka hennar er ferdig torsdagar kl. 12:45.

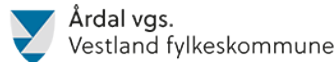
Vi har óg éin elev frå Vaksdal som bur på hybel, men reiser heim kvar fredag.

Med helsing

Janne Kristin Johansen

Konsulent

Årdal vgs.



Tlf.: 992 30 150
www.vestlandfylke.no

Fra: Olav Svangstu <olav.svangstu@vegvesen.no>
Sendt: tirsdag 20. desember 2022 09:39
Til: Årdal VGS Postmottak <post.ard@vlfk.no>
Emne: E16 Lærdalstunnelen. Utgreiing av konsekvensar av stenging

Hei!

Statens vegvesen skal utbetre E16 Lærdalstunnelen, og vi undersøker kva konsekvensar det vil få.
Arbeidet er så omfattande at tunnelen må stengjast, enten heilt eller om natta.

Det vi gjerne vil vite er om det er elevar frå Aurland kommune som går på Årdal vidaregåande skule, og om dei eventuelt dagpendlar.

Med helsing

Olav Svangstu

Statens vegvesen Transport og samfunn
Transport vest, Utredning vest
Kontoradresse: Askedalen 4, Leikanger

Mobil: +4795191881 **epost:** olav.svangstu@vegvesen.no
www.vegvesen.no **epost:** firmapost@vegvesen.no

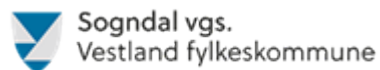
Fra: "Monika Hønsi" <Monika.Honsi@vlfk.no>
Sendt: mandag 19. desember 2022 14:21:09
Til: "Olav Svangstu" <olav.svangstu@vegvesen.no>
Emne: Elevar frå Aurland

Hei!

Det er 22 elevar frå Aurland/Flåm.
14 av desse ligg registrert med hybeladresse.

Med helsing

Monika Hønsi
førstekonsulent



Tlf.: 576 76 406
www.vestlandfylke.no

Fra: Tor Mikkjel Tokvam <tormikkjel@aurlandhavn.no>
Sendt: tirsdag 27. september 2022 14:06
Til: Stig Magnus Berg-Thomassen <stig.berg-thomassen@vegvesen.no>
Kopi: Svenn Egil Finden <svenn.finden@vegvesen.no>
Emne: Tunneloppgradering - Lærdalstunnelen 2024-

Hei,

Intro

Syner til telefonsamtale med Stig vedrørende oppslag i media om oppgradering av Lærdalstunnelen med periodar for både langvarig stenging av tunnelen og reduserte fartsgrenser / ledebilkøyring.

Med omfattande ringverknader, massebalansar, og eit krevjande prosjekt med usikre geologiske tilhøve, vil eg tru prosjektgjennomføringsperiode og gjennomføringstid er heft med noko uvisse. Ein beveggar seg fort inn i svært kompliserte år i høve innførte og føreslegne reguleringar på Aurlands- og Nærøyfjorden frå 2025 – som samla sett lammar Aurland i svært høg grad.

Litt om oss

Aurland hamnevesen KF driftar alle offentlege kaianlegg i Aurland kommune. Dette gjeld m.a. kaianlegg for både passasjerfartøy og ferjer i Flåm, Aurland og Gudvangen, i tillegg til cruiseterminalen i Flåm. All

vår aktivitet er knytt opp mot reiselivsnæringa i kommunen. Reiselivet er hjørnesteinsnæringa i Aurland, og utgjør 70% av næringslivet. Ein svært liten del av dette er knytt til overnattingsverksemdar som følgjer av arealknappheita og dermed få lokale overnattingskapasitetar. Gjestestrøymane er dominert av dagsreisande via veg, bane og sjø. Avgrensingar i trafikkflyten inneber difor store ulemper for eit stadbunde lokalt næringsliv.

Nullutslepp og stengte vegar

Så til poenget eg ynskjer me får satt oss ned i fellesskap for å finne ei løysing på. Stortinget vedtok i 2018, utan saksførebuing, at passasjerskip- og ferjer på verdsarvfjordane skulle vere utsleppsfrie frå 2026. Saka vart så utgreia av Sjøfartsdirektoratet, som påpeikte at dette ikkje var teknisk og økonomisk gjennomførbart. I ettertid er det gjort eit par tilleggsvedtakar om at det også skal vere cruisetrafikk her etter 2026, det skal etablerast landstraum for cruise i Flåm, og staten skal bidra til gjennomføring av kommunale og regionale myndigheiter sine løysingar, samtidig som det opprinnelege vedtaket vart ståande ved lag. Vedtak og realitetar går dermed ikkje i hop, og Sjøfartsdirektoratet skal no forsøke å løyse dette med frist for si tilråding 31.12.2022.

Lokalt har dette vore ei langvarig utfordring, som i tillegg til pandemien, har satt heile næringslivet på vent. Kommune, hamn og lokalt næringsliv har jobba mot vedtaket, eller rettare sagt, for dei realistiske løysingane som ivaretek behovet for innturnering av gjester fjordvegen.

No er det slik at me allereie har eit særregelverk på fjorden som forstyrrar logistikkflyten. Fra 2022 kan 25% av cruisetonnasjen ikkje gå til Flåm. Dette medførte m.a. at Vik gjekk frå 500 heildags cruise gjester i 2019, til 74 000 i 2022. Skipsstorleikane det gjeld er per no på inntil 3000 passasjerar (max pax). Grunna pandemien har skipa (heldigvis) vore langt frå fulle i år, men det vert dei frå og med neste sesong. I høve kalkylane forlatar over 7/10 cruise gjester Vik over Vikafjellet. Hovuddestinasjonen er Flåm og Flåmsbana.

Frå 2025 er det 80% av cruisetonnasjen som vert råka av eit tilsvarende regulering, og dette gjeld skip på opptil 6300 passasjerar (max pax). Regelverket går etter vårt skjønn langt lenger enn naudsynt. Me jobbar for å få justert dette eit par år ut i tid for å få ei berekraftig løysing også for lokalt næringsliv. I høve vår vurdering «risikerer» ein over 200 000 cruise gjester over Vikafjellet allereie då, ytterlegare tiltakande frå 2026, dersom nullutsleppsvedtaket vert ståande. Dette inneber formidable kolonner med busslastar over Vikafjellet og gjennom dei lange eittløpstunnelane Gudvangen- og Flenja. Me har ynskt å få regionvegkontoret på bana i så måte allereie før dykkar prosjekt, men eg trur ikkje me har fått det til enno. Basert på saka si eksponering i det offentlege rom kjenner dei nok allereie godt til problemstillinga.

No drog eg opp Vik som døme, men det same gjeld også trafikken frå Eidfjord. I Aurland ynskjer ein sjølv sagt naboane alt vel i høve si cruisesatsing – berre så det er sagt.

Ut over kommune, hamn og lokalt næringsliv, bidreg også fylkeskommunen i høve å belyse denne saka. Dei er ein god støttespelar for kommunen, ikkje minst ift. å belyse behovet for likt regelverk, og ulempene/ringverknadane ulike miljøkrav i fjordane medfører.

Slik me ser saka, ser me eit sterkt behov for at Statens Vegvesen, både ift. prosjektgjennomføringa, og i høve regionvegkontoret elles, no vert kopla på i Sjøfartsdirektoratet sine prosessar – saman med kommune og fylkeskommune. Det eg kjenner til så langt, gjev nullutsleppsvedtaket Sjøfartsdirektoratet ei stor utfordring allereie. Samfunnsøkonomisk og miljømessig vert nok dette vurdert frå eit nasjonalt perspektiv, og kjem ut rundt 0. Men for lokalt næringsliv utgjør konsekvensen ift. cruise åleine ca. 220

mill. kr. Det er store tal i ein liten kommune. No kjem ulempene ved Lærdalstunnelen på toppen – og slik lokalt næringsliv er innretta som svært avhengig av transport- og logistikk – kan eg vanskeleg sjå føre meg at ein lokalt skal, bør eller kan tåle begge deler i same periode.

Eg vil difor oppfordre Statens Vegvesen til å plukke opp dette initiativet, og initere samhandling mellom dei statlege instansane, med kommune og fylkeskommune på lag. Vil de være med på dette – og korleis tek me det i så fall vidare på eigna måte?

Elles

Ift. trafikkflytbehov og moglegheiter for tilrettelegging og bruk av kaianlegga våre, må de gjerne ta kontakt for å vurdere løysingar i tidleg fase. Det er fleire element her ift. den fjordaktiviteten som er i dag, den aktiviteten prosjektet vil generere, og kva ein har behov for i framtida.

Og me har eit prosjekt ift. utviding av cruisekaia i Flåm i samband med etablering av landstraum for cruiseskip. Plan for realisering i perioden 2024-2026. I høve planane trengst det ca. 35 000 m³ med massar i dette prosjektet, som er planlagt gjennomført i same periode. Me har for så vidt OK tilgang på alternative massar, men her kan det hende det finst nokre samfunnsøkonomiske rasjonalitetar. Uansett, dette prosjektet vert ikkje realisert dersom me ikkje får løyst floka nullutsleppsvedtaket potensielt kan medføre.

Regards / Med helsing

Tor Mikkel Tokvam

| Port Director | Aurland Hamnevesen KF | mob: +47 41 20 20 88 | www.flamport.com |



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland
Utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik

Cc/Ordfører i Lærdal og Ordfører i Aurland

Deres ref:

Vår ref: SSM

Oslo, 26. oktober 2022

NLFs innspill til stenging av E16 Lærdalstunnelen

NLF er svært kritisk til Statens vegvesens ønske om å stenge E16 Lærdalstunnelen fullstendig i et helt år, og deretter en periode nattestengt, for å foreta nødvendige sikkerhetsoppgraderinger. En slik stenging vil ha store konsekvenser for samfunnet som sådan og transportnæringen i særdeleshet. NLF har selvfølgelig forståelse for behovet for å gjennomføre disse oppgraderingene, men stiller spørsmål ved tempoet som legges til grunn. Tunnelen fungerer etter vår kunnskap svært bra i dag og er i tillegg, etter det vi er kjent med, ikke en del av det såkalte kjernenettverket til TEN-T, men en del av det som kalles «Comprehensive – nettverket». Her er fristene for oppgradering satt til 2050 og ikke 2030 som er regelen for kjernenettverket, «The Core Network». Vi mener derfor det er mulig å ta seg noe bedre tid og foreta en skikkelig vurdering av avbøtende tiltak for å gjennomføre denne oppgraderingen så skånsomt som mulig.

NLF ønsker en helhetlig løsning som er god for både transportnæringen og resten av samfunnet. Vi vil derfor skissere opp en løsning vi mener bør utredes og vurderes snarest.

Stenge Lærdalstunnelen i sommersesongen

Vi foreslår at det utredes en løsning der Lærdalstunnelen holdes stengt for trafikk hele døgnet så lenge FV 5627 (Aurlandsfjellet) er åpen. Dette vil si sommersesongen (juni-oktober). I denne perioden vil arbeidet kunne gjennomføres uavbrutt. I denne perioden må FV 5627 Aurland-Lærdal stenges for annet en personbiler og evt. rutebusser/nødetater. Turistattraksjonen «Stegasteinen» og «Bjørnehiet» må stenges og tiltakene må følges opp med skikkelig skilting og informasjonsarbeid samt kontroller. Dersom en i forkant av dette gjennomfører tiltak på veien, særlig opp fra Aurland, for å sikre møteplasser og sikre vegen, mener vi at dette kan sikre forutsigbar fremkommelighet for lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk av personbiler. Veien må åpenbart stenges for eks. bobiler.

I denne perioden må det settes inn ferger mellom Gudvangen og Lærdal for å sikre fremkommeligheten for bobiler, lastebiler og andre tyngre kjøretøy. SVVs argumenter om fergemangel og anbud mener vi må være fullt mulig å løse, særlig hvis vi kan ta oss litt bedre tid.

Nattestengt tunell i skuldresesongene

Utfordringene med nattestengt tunell over lengre tid er mangel på sikre omkjøringsmuligheter for transportnæringen da RV 50 Hol – Aurland og RV 7 Hardangervidda og RV 13 Vikafjellet er krevende overganger som er mye stengt. Men med forsterket vinterdrift på disse strekningene mener vi at det er akseptabelt og forutsigbart å nattestenge E-16 Lærdalstunnelen i skuldresesongene. (fra Aurlandsfjellet må stenge i oktober – og ut november og eks. April og mai inntil Aurlandsfjellet kan åpnes)

Nattestengt tunell vil ha konsekvenser for lokaltrafikk og nødtrafikk, men dette mener vi bør kunne løses med forutsigbarhet i t t tidspunkter for stenging, fremskutt plassering av politiposter og sykehelikopter i beredskap, evt. utvidet samarbeid med sykehuset på Voss for Aurland Kommune eks. Også brannberedskap bør kunne håndteres innenfor disse rammene.

Ved nattestengt tunnel bør ferge mellom Gudvangen og Lærdal være tilgjengelig.

Stanse arbeidet i Lærdalstunnel i vintersesongen

I de verste delene av vintersesongen (desember-februar/mars) bør Lærdalstunnelen være åpen for trafikk hele døgnet. Begrunnelsen for dette er mangelen på sikre omkjøringsveier for lokaltrafikk, nødtrafikk og transportnæringen. De nevnte omkjøringsveier på andre fjelloverganger er etter vår vurdering for usikre. I gitte tilfeller vil «halve vestlandet» være avskåret fra resten av landet, noe som ikke er akseptabelt fra et samfunns- sikkerhet og beredskapshensyn.

Konsekvenser og utfordringer

Å stenge Lærdalstunnelen i perioder for å gjennomføre disse oppgraderingene har vi forståelse for er nødvendig. Vi mener våre innspill til løsning gir Statens vegvesen forutsigbarhet for gjennomføring av arbeidet, samtidig som samfunnet og transportnæringen får en løsning som kan være å leve med.

Å sette inn ekstra ferge mellom Gudvangen og Lærdal mener vi er klar forutsetning uansett løsning. Strekningen Håbakken-Gudvangen vil for et vogntog i dag ta ca. 45 minutter. Tilsvarende strekning på ferge tar ca. 2 timer. Dette alternativet mener de som kjører denne strekningen fast er akseptabelt dersom det også gis noen dispensasjoner fra regler om kjøre- og hviletid.

Vårt forslag vil kunne medføre at arbeidet varer noe lenger og til en økt kostnad. Men denne strekningens overordnede samfunnsmessige funksjon er helt kritisk. Konsekvensene av en total nedstenging over en lenger periode kan være enorme. Regionalt næringsliv er helt avhengige av gjennomgangstrafikken, pendlertrafikken, og turisttrafikken, i tillegg til det lokale næringslivet i Lærdal, Aurland og Valdres. Resultatet ved helstengt tunnel i lengre perioder uten tilstrekkelige omkjøringsalternativer kan bli permitteringer og konkurser i tillegg til en uakseptabel samfunnssikkerhets og beredskapssituasjon.

Statens vegvesen bør derfor se etter en helhetlig løsning som gir mest mulig fremkommelighet og forutsigbarhet for all trafikk. Ingen løsninger er helt ideelle, men vår skisserte løsning mener vi kan være den beste løsningen for samfunnet som en helhet. Vi ber derfor Statens vegvesen om å utrede denne muligheten snarest.

NLF ber derfor SVV om å utrede

- Sommerstenging av Lærdalstunnelen med omkjøringsvei og alternativ fergeforbindelse
- Å stanse arbeidet i Lærdalstunnelen på vinteren, og la den være åpen for trafikk

Krav som må være på plass før arbeidet begynner:

- Oppstillingsplass for lastebiler og vogntog på hver side av tunnelen
- Møteplasser, bedre skilting og utvidelser av omkjøringsvei FV 5627 der det er behov
- Tilstrekkelig fergekapasitet mellom Lærdal og Gudvangen hele perioden
- Økt vinterberedskap på øvrige fjelloverganger for å ivareta fremkommeligheten der når Lærdalstunnelen er stengt
- Nødvendige dispensasjoner fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund

Tore Velten
Forbundsleder

Geir A. Mo
Administrerende direktør

Fra: "Johan Olav Bjerke" <johan.bjerke@statnett.no>
Sendt: tirsdag 17. januar 2023 12:21:12
Til: "Stig Magnus Berg-Thomassen" <stig.berg-thomassen@vegvesen.no>; "Stein Idar Dyngen" <stein.dyngen@vegvesen.no>
Kopi: "Svein Rune Fossen" <Svein.Fossen@statnett.no>; "Jan Frode Stø" <jan.sto@Statnett.no>; "Ole Johan Hjemås" <ole.hjemas@statnett.no>
Emne: Statnetts planer i Aurland

Hei.

Takk for et nyttig møte i dag. Som avtalt oppsummeres Statnett planer oppgradering av Aurland I transformatorstasjon i Vassbygdi og kraftledningen mellom Sogndal og Aurland.

Bakgrunn

Statnett har fått konsesjon for oppgradering av ledningen mellom Spongdal og Aurland til 420 kV, og til oppgradering av Aurland I transformatorstasjon som er tilkoblingspunkt for ledningen. Prosjektene har svært høy prioritet i Statnetts portefølje, og ferdigstillelse til planlagt tidspunkt har stor betydning for videre oppgraderinger av sentralnettet ut til Bergensområdet og videre sørover til Sauda og Haugalandet. Stanging av Lærdalstunnelen vil ha konsekvenser for prosjektenes transportbehov og potensielt kunne påvirke fremdriften.

Ledningsarbeid:

Arbeidene med ledningsbygging starter nå i begynnelsen av 2023 og vil pågå fram til 2026. Arbeidet vil være sesongarbeid mellom mars og november avhengig av snømengder og brøyting av vei. Normal arbeidstid er kl 07.00-17.00, med mulighet for arbeid til 19.00 eller senere etter avtale med Statnett. Helgearbeider skal alltid avklares på forhånd. Ledningsbyggingen omfatter nybygging og utskiftning av hele ledningen mellom Sogndal og Aurland, inkludert fjordspenn over Sogndalsfjorden og to fjordspenn over Sognefjorden. Ledningsentreprenøren vil ha kontor og hovedrigg i Kaupanger. Det vil bli transport derfra til Vassbygdi og ikke minst via Bjørgavegen til Aurlandfjell. Statnett vurderer at det ikke er behov for utbedringstiltak på Fv 5627 ut fra våre transportbehov.

Ledningsentreprenøren vil etablere seg på et riggareal på Holeteigen sør for der Fv 50 krysser Aurlandselvi. Hovedaktiviteten for ledningsbygging herfra vil være fra 2024.

Det er også bygget opp flere riggområder nær ved Fv 5627 Bjørgavegen over Aurlandsfjell. Disse vil bli benyttet fra i år og ut prosjektperioden i 2026.

Ledningsbygging vil omfatte en god del tyngre transport opp mot 12,5 meter av blant annet mastestål, linetromler mm. Det vil også være en del betongtransport til mastefundamenter. I tillegg kommer betydelig persontransport til og fra anleggsområdene.

Entreprenørene er anmodet om at adkomst opp på Aurlandsfjell skal skje fra Lærdal, at Bjørgavegen i retning Aurlandsvangen ikke er egnet for tyngre transport, og er for øvrig gjort oppmerksomme på utfordringer med turisttrafikk i området. En reduksjon av turisttrafikken her vil kunne lette entreprenørens transporter.

Som en del av arbeidet med å skifte ut gamle fjordspenn på strekningen mellom Kaupangerhalvøya og Frønningen vil det være behov for å fløte liner på fjorden. Strekking her vil være sommeren 2024 i august og september, og sommeren 2025 mellom april og september. Statnett vurderer det slik at det vil være tilstrekkelig avstand til land og seilingshøyder til at det vil være mulig å passere med ferger eller hurtigbåt. Risikovurderinger for passering under liner mens strekking pågår må gjøres av rederiene og kapteinene. Statnett søker Kystverket om tillatelse til strekking av fjordspenn, og forhold som kan påvirke skipstrafikken vil bli varslet gjennom Kystverkets tjenester.

Det skal strekkes og fjernes liner over Fv 5627 på Aurlandsfjell, og fjernes liner over FV 50 ved Vassbygdvatn.

Aurland I transformatorstasjon

Utvidelsen av Aurland I transformatorstasjon starter i disse dager og pågår ut 2027. Hovedrigg blir på Holuteigen ved siden av riggareal for ledningsentreprenøren. Adkomst til stasjonen er via FV 50 og lysregulert tunnel.

Det vil være noe mindre massetransport i oppstart, mens det fra 2024 vil være inntransport av stål, liner, elektrisk apparatanlegg mm.

Entreprenørene i begge prosjekter står fritt til å velge og planlegge adkomstmulighetene inn til prosjektområdene, transportmåter som bil eller ferge, oppdeling i av leveranser, leveransetidspunkt etc. men skal benytte areal som er avtalt med Statnett, og opparbeidet og satt av til formålet.

Statnett vurderer det slik at et alternativ med nattestenging av Lærdalstunnelen vil medføre minst ulempe for gjennomføring av prosjektene.

En helstenging i vintermånedene vil gi noe mer ulempe, spesielt for transport til transformatorstasjonen. Helstenging ett helt år vil gi de klart største ulempene.

Statnett ønsker å bli holdt informert om den videre planleggingsprosessen og vedtak om løsning for oppgradering av Lærdalstunnelen.

Med vennlig hilsen

Johan Olav Xara Brazil Bjerke

Seniorrådgiver

Miljø og tillatelser

M +4792456668

D +4723903347

T +47 23 90 30 00

Statnett

Nydalen Allé 33, 0484 Oslo

PB 4904 Nydalen, 0423 Oslo

[Statnett.no](https://www.statnett.no)

"This email with attachments is solely for the use of the individual or entity to which it is addressed. It may contain confidential or privileged information. If you are not the addressee, please notify the sender and delete this message and all attachments from your files."



Statens Vegvesen
V/ Olav Svangstu
E-post: Olav.svangstu@vegvesen.no
Mob: 951 91 881
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Søndag 29. Januar 2023

Uttale frå Aurland Idrettslag med omsyn til stenging av Lærdalstunnelen

Aurland Idrettslag er til liks med idrettslaga i nabokommunane i Sogn heilt avhengige av stor dugnadsånd og tett samarbeid med andre idrettslag for å ha kunne oppretthalde eit aktivitetstilbod der alle kan finne noko det trivast med i eit miljø som er stort nok til at det er levedyktig.

I Aurland har me om lag 130 aktive som trenar fotball aktivt gjennom heile året, med seriespel frå tidleg mai til ut november. Det strekker seg heilt ifrå miniputtane til seniornivå. Det blir arrangert 4 turneringar for miniputtane, i tillegg til at det blir gjennomført kretssamlingar, inneturneringar og treningskampar utanom ordinær seriesesong.

Dei siste åra har det vore utfordrande å stille handballag, men etter covid-19 har handballmiljøet fått ein fin vekst og aktivitet. Det skuldast nokre større barnekull i dei yngste skuleklassane, og aukande interesse blant seniorane. På imponerande vis har eldsjeler også fått opp igjen eit damelag i handball, som igjen genererer interesse og stor oppslutnad under heimekampane.

Symjegruppa er i vekst og det er stor aktivitet heilt frå 4 åringar som deltek på symjetrening, til treningssamlingar frå 10 årsalderen til dømes i Årdal. Det nye symjebassenget i Aurland, inkludert terapibassenget, vert nytta mykje både av lokalbefolkninga i Aurland og folk frå omkringliggende bygder. Symjegruppa har også fleire medlemmar frå nabokommunen Lærdal, då dei ikkje har same tilbodet i eigen kommune. Idrettslaga i Aurland og Lærdal har til saman mange tilbod men ikkje dei same, dette betyr at det er mange som reiser mellom bygdene for å delta i sin idrett.

Både Aurland og Lærdal har utfordringar med omsyn til lagidrett og små kull. Løysinga har vore samarbeid og lån av spelarar for å sikre at laget kan stille. Etter pandemien låg all idrett brakk slik det meste sosiale gjorde. Det har være svært utfordrande å få tilboda opp og gå att, men me opplever at no byrjar aktivitetane å kome i gang att og at engasjementet hjå born og vaksne er godt.

Idrettslaget er ein sterk bidragsytar til at borna på tvers av små bygdesamfunn blir kjende og skapar relasjonar på ein naturleg måte. Me fryktar at ei stenging av Lærdalstunnelen vil få store konsekvensar for den mest sårbare gruppa, nemleg borna. Å stenge Lærdalstunnelen i eitt år vil innebere at idretten i Aurland på nytt blir avgrensa til eit minimum. Motivasjonen for å trene når ein ikkje får delta på stemner og kampar smuldrar fort vekk, og for nokre born er idretten eit pusterom i kvardagen som ikkje lengre vil vere til stades i like stor grad.



Idrett, aktivitet og leik er viktig arbeid som fremjar god helse både fysisk og psykisk. Aurland Idrettslag er sterkt uroa over konsekvensane heilstenging av Lærdalstunnelen vil ha både på kort og lang sikt for våre medlemmar.

Venleg helsing Alf Sigurd Strømsnes, leiar ALL

Statens vegvesen Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Aurland, 28. januar 2023

Att. Olav Svangstu

Innspel til konsekvensutgreiing om stenging av Lærdalstunnelen

Me viser til møte i Flåm 1. desember 2022, og orientering om Statens vegvesen sitt arbeid med ei konsekvensutgreiing i samband med oppgradering av Lærdalstunnelen.

INKON – Aurland Næringsråd takkar for invitasjonen til å komme med innspel til konsekvensutgreiinga. I møtet vart me orientert om at konsekvensutgreiinga skal ta føre seg to alternativ for stenging av tunnelen:

- Alternativ 1 (hovudalternativ): Nattestenging i 12 timar
- Alternativ 2: Heilt stengt i 1 år

Me har gjennomført medlemsmøte for å få eit breiast mogleg grunnlag for våre innspel.

Innleiing

Lærdalstunnelen er sentral for kvardagen til både innbyggjarar og næringsliv i heile Sogn, og i heilt avgjerande for måten me organiserer og driftar gode tenester for helse, beredskap og tryggleik. Samfunnsstrukturar og levemønster er bygd opp rundt at Lærdalstunnelen skal vere open heile året, heile døgeret. Etter at Lærdalstunnelen opna er det etablert nye mønster og rutinar på mange viktige samfunnsområde. Dette må ikkje bli varig svekka gjennom ein langvarig anleggsperiode i tunnelen. Difor er det avgjerande å finne dei gode løysingane, slik at konsekvensane i anleggsperioden, og eventuelle langsiktige skadeverknader på samfunnslivet, blir minst moglege.

Som interesseorganisasjon er me sjølvstøtt særleg oppteken av næringslivet sine interesser. Men næringslivet er heilt avhengig av at heilskapen i lokalsamfunnet og i regionen fungerer.

Ein årelang anleggsperiode, med både kolonnekøyring og ikkje minst ei total stenging av Lærdalstunnelen, vil ha store negative konsekvensar for næringslivet. For mange næringsdrivande vil det gi store utfordringar i den daglege drifta. For nokon vil det kunne vere direkte truande for eksistensen.

Generelle vurderingar

Lærdalstunnelen knyter områda på begge sider saman til ein viktig felles bu- og arbeidsregion. Det betyr mellom anna:

- Folk på begge sider av tunnelen har tilgang på ein større arbeidsmarknad, samstundes som dei kan bu der dei helst ynskjer.
- Næringslivet kan rekruttere kompetanse frå eit større område
- Næringslivet får eit utvida kundegrnlag
- Verksemdar kan ta på seg oppdrag i eit større område
- Meir effektiv varetransport lokalt/regionalt og aust-vest

Ei stenging av Lærdalstunnelen vil, uansett stengeregime, påverke både desse og andre forhold negativt. I kor stor grad vil sjølvstøtt variere frå verksemd til verksemd.

Næringslivet i Aurland er mangfaldig, men er samstundes i stor grad bygd opp rundt reiselivet. Dei siste 25 åra har reiselivet hatt ei eventyrleg utvikling, med store positive ringverknader også for anna næringsliv. Det meste er avhengig av at reiselivet går godt. Siste års erfaringar med pandemi har vist oss at me er svært sårbare, og at det er fort å øydeleggje det som har teke lang tid å bygge opp. Krigen i Ukraina, energikrise og ein utfordrande global økonomisk situasjon, skapar ytterlegare usikkerheit. Reiselivet er det første som blir påverka i nedgangstider. Frå 2026 står me i Aurland også i fare for å miste cruisetrafikken, ei viktig målgruppe for mange reiselivsverksemdar. Dette kan kanskje oppfattast som lite relevant for det som skal skje med Lærdalstunnelen, men poenget er at ei stenging av Lærdalstunnelen vil utvide lista av allereie mange utfordringar og moglege negative konsekvensar for det lokale næringslivet. Det er ei grense for kor mange negative faktorar næringslivet kan stå i mot over tid. Difor er det svært viktig for oss å finne løysingar i stengingsperioden som har minst mogleg konsekvensar for det lokale næringslivet.

Me er sjølvstøtt mest opptekne av å finne gode løysingar for vår eigen kommune og vårt eige næringsliv. Samstundes er me del av ein heilskap, som inkluderer eit større område. Lærdalstunnelen er sentral på det viktigaste aust – vest vegsambandet, med stor betydning for både varetransport og gjestestraum inn i vårt område.

Konsekvensar og avbøtande tiltak

Lærdalstunnelen bind saman både enkeltkommunar, større regionar og heile landsdelar. Derfor blir konsekvensane så store når dette sentrale infrastrukturelementet no skal oppgraderast og i lange periodar komme til å ha redusert tilgjengelegheit.

Det er mange interesser å ta omsyn til når det skal gjerast tiltak i viktig infrastruktur, og det er nesten umogleg å finne den optimale løysinga. Men ingenting kan vege tyngre enn interessene til oss som skal leve med konsekvensane iden lange anleggsperioden. Tiltaka i Lærdalstunnelen vil påverke svært mange privatpersonar sin kvardag, og gripa sterkt inn i mange næringsdrivande si verksemd. Det kan ein ikkje spele russisk rulett med.

Me er førelagt to alternative stengeregime i anleggsperioden. Me uttalar oss om begge, men alternativet med total stenging i minimum eitt år verkar so urealistisk å få til å fungere, at me ynskjer å synleggjere ei avvisande haldning til det alternativet. Me har stor respekt for dei tekniske og faglege utfordringane som ligg i ei so omfattande oppgradering som Lærdalstunnelen skal gjennom. Men me meiner det vil vere so store negative konsekvensar ved ei total stenging for familieliv, arbeidsliv, næringsliv, og ikkje minst helse og beredskap, at ein ikkje kan gå inn på dette alternativet. All erfaring viser også at tidsperspektivet ofte blir sterkt undervurdert, og at eitt år fort kan bli til to. Behovet for avbøtande tiltak vil truleg også vere so stort at det blir svært kostnadskrevjande å gjennomføre. Det er enormt stor skilnad på nattestenging og total stenging. Med nattestenging kan både folk og næringsliv finne fungerande løysingar. Med totalstenging verkar dette nesten umogleg.

Alternativ 1 Heilt stengt tunnel i 1 år

Konsekvensar

Om Lærdalstunnelen blir heilt utilgjengeleg i minimum eitt år, så vil det ha fleire store negative konsekvensar.

1. Det viktigaste aust/vest vegsambandet blir heilt stengt. Alternative omkøyringsvegar har betydeleg dårlegare tryggleik og kapasitet, og gir lengre reisetid, særleg vinterstid.
2. Risiko for kaos og fleire og meir alvorlege ulukker pga. dårleg standard og kapasitet på alternative vegsamband.
3. Meir tungvint og mindre føreseieleg varelevering
4. Vare- og tenesteytande verksemder vil miste kundar og tape omsetning
5. Tenesteytande verksemder kan i mykje mindre grad ta på seg oppdrag i resten av Sogne-regionen.
6. Reiselivet, som utgjer over 70 % av samla omsetning og verdiskaping i næringslivet i Aurland, vil miste gjester. Både enkeltreisande og turoperatørar vil velje alternative reisemål. Erfaring viser at mange turoperatørar som først endrar rutinar og reisemønster, ikkje endrar tilbake.
7. Arbeidstakarar som er busett i Aurland, og som pendlar gjennom Lærdalstunnelen til jobb, vil få store vanskar med dagleg pendling.
8. Verksemder i Aurland som har arbeidstakarar frå nordsida av tunnelen, vil risikere å miste arbeidskraft og kompetanse.
9. Verksemder som har filialar i fleire kommunar (bank, energiverk osv.) vil få store utfordringar i samhandlinga.

Avbøtande tiltak

Me har gjort til kjenne vår sterke motstand til dette alternativet, men kjem likevel med innspel til avbøtande tiltak.

1. Start og sluttdato må vere svært nøye planlagt
2. Tidsramma på eitt år må haldast – ein må bli fort ferdig
3. Tilfredsstillande beredskap for både fastbuande og turistar. Politi, ambulanse, legevakt må vere stasjonært i Aurland.
4. Det må vere hyppige ferjeavgangar, gjerne hurtigferje Gudvangen – Kaupanger/Lærdal. Og prisen må vere subsidiert så den ikkje medfører ekstrakostnader for dei reisande.
5. Hurtigbåt på aktuelle fjordsamband (Flåm/Aurland – Sogndal/Lærdal)
6. Kollektivtransport må vere godt tilrettelagt og effektiv
7. Kommunikasjons- og informasjonsbehovet blir heilt avgjerande og må prioriterast høg, ref. eige punkt avslutningsvis i dokumentet. Næringslivet treng tilskot og støtte til å utføre sitt eige informasjonsarbeid i anleggsperioden.
8. Trafikkinformasjon på alle sentrale knutepunkt og på alle relevante innfartspunkt frå utlandet (flyplassar, tog, ferjer, grenseovergangar osv.). Slik informasjon må finnast på fleire språk, og lett tilgjengeleg på nett og gjennom aktiv varslings.
9. Tunnelarbeid og anleggsarbeid på vegstrekningar i andre retningar frå Aurland må unngåast i anleggsperioden for Lærdalstunnelen, så me ikkje risikerer å bli fullstendig innestengt.
10. Alternative vegar og samband må oppgraderast i den grad det er mogleg før anleggsperioden tek til.
11. Brøyteberedskapen på Aurland – Hol må styrkast betydeleg

Alternativ 2 Nattestenging i 12 timar

Nattestenging på 12 timar er lenge, sjølv om dette vil gjere opning til planlagt tid på dagen meir føreseieleg. Ein må finne løysing med kortast mogleg stengeperiode. Om det endar med 12 timar, så vil sjølvstekt tidsperioden bety noko, og ulike næringsdrivande vil truleg ha ulikt syn på dette. Nattestenging i perioden 19.00 – 07.00 kan vere eit tenleg kompromiss.

Konsekvensar

I vurdering av konsekvensar må det sjåast til dei konsekvensane som er lista opp under alternativet med heilstenging, då delar av desse også vil gjelde ved dette alternativet. Konsekvensar utover dette vil vere:

1. Auka trafikk gjennom Aurland på dagtid, særleg kan det bli auka tungtrafikk, med påfølgande risiko for køar og ulukker.
2. Med nattestenging vil den totale anleggsperioden ta lengre tid
3. Det vil vere tilfelle der tunnelen ikkje kan opne til planlagt tid, og føre til at folk og næringsdrivande ikkje får utført planlagde oppdrag.
4. Verksemder og institusjonar som praktiserer turnus må legge om vakttider

Avbøtande tiltak

1. Start og sluttdato må vere svært nøye planlagt
2. Alle viktige tidspunkt for opning, stenging, kolonnekøyring osv. må vere nøye planlagt og godt kommunisert.
3. Tilfredsstillande beredskap for både fastbuande og turistar. Det må vere gode løysingar for politi, ambulanse, legevakt i Aurland i heile anleggsperioden.
4. Det må vere nattferjer og i tillegg beredskap på å sette inn ferjeavgangar Gudvangen – Kaupanger/Lærdal på dagtid dersom tunnelen ikkje opnar til planlagt tid. Og prisen må vere subsidiert så den ikkje medfører ekstrakostnader for dei reisande.
5. Kommunikasjon og informasjonsbehovet om nattestenging og omkøyringsveggar blir viktig, sjølv om tunnelen er open på dagtid.
6. Trafikkinformasjon på alle sentrale knutepunkt og på alle relevante innfartspunkt frå utlandet (flyplassar, tog, ferjer, grenseovergangar osv.). Slik informasjon må finnast på fleire språk, og lett tilgjengeleg på nett og gjennom aktiv varsling.
7. Tunnelarbeid og anleggsarbeid på vegstrekningar i andre retningar frå Aurland må unngåast i anleggsperioden for Lærdalstunnelen. Kan ikkje risikere å bli fullstendig innestengt.
8. Me er kjent med at det er utvikla tekniske løysingar som gjer at tunnelen kan opnast som planlagt etter nattestenging, sjølv ved dårleg fjell. Slike løysingar må om mogleg takast i bruk i Lærdalstunnelen.
9. Skiftarbeidarar på begge sider av tunnelen må ha tilbod om midlertidig innkvartering når turnus ikkje gjer det mogleg å reise heim i opningstida for tunnelen. For eksempel gjennom å reservere hotellkapasitet i Aurland og Lærdal. Dette må dekkast av staten.
10. Med bakgrunn i planlagt deponi i Vassbygdi, og mykje anleggstrafikk, må det etablerast gang/sykkelveg frå rundkøyringa i Nyheim til Vassbygdi.

Andre innspel

Nytt løp

Det er sagt at eit nytt løp ikkje er aktuelt no. Me meiner likevel at det einaste gode avbøtande tiltaket for oppgraderinga er eit nytt løp. Kostnadene for samfunnet for totale avbøtande tiltak i anleggsperioden vil truleg bli like store som kostnaden med eit nytt løp.

Bruk av eksisterande overnattingstilbod

Entreprenørane som skal jobbe i tunnelen i anleggsperioden må bruke hotell i området til innkvartering i staden for brakkerigggar. Dette vil kompensere noko for bortfall av gjester i anleggsperioden.

Gang og sykkelveg som del av totalpakken

Me meiner at slutføring av gang- og sykkelvegen mellom Aurlandsvengen og Flåm må takast inn som ein del av totalpakken for Lærdalstunnelen. Denne vegen har svært mange positive element i seg, men er først og fremst eit tryggleikstiltak som Statens vegvesen må ta ansvar for. Det vil også vere eit lite plaster på såret for alt ubehag innbyggjarar og næringsliv må leve med i anleggsperioden.

Tidspunkt og informasjonsbehov

Uavhengig av kva alternativ ein landar på, så er det utruleg viktig å ha nøye planlagt tidspunkt for oppstart, stenging, opning, kolonnekøyring osv. Ikkje minst for reiselivet er dette heilt avgjerande. Reiselivet sel opplevingar, aktivitetar og overnatting med lang tidshorison, og turoperatørar bestiller sine opplegg 1-2 år i førevegen. Difor må alle tidspunkt vere godt planlagt og tydeleg og omfattande kommunisert lenge før oppstart av anleggsperioden, minimum eitt år på førehand.

Informasjonsbehovet ved ei slik omfattande oppgradering er svært stort. Det er difor heilt essensielt at det blir laga ein grundig og godt forankra kommunikasjonsstrategi og -plan. Kommunikasjonsarbeidet må starte lenge før anleggsarbeidet tek til, ref. omtale av behovet for langsiktig planlegging. Dette gjeld både tidspunkt og alternative omkøyringsvegar og samband. Informasjon må vere på fleire språk, med tanke på det store talet internasjonale gjester til Norge.

Vår tilråding

Anleggsperioden vil uansett stengealternativ medføre store negative konsekvensar på mange samfunnsområde. Total stenging er for oss heilt uaktuelt. Me hadde, som mange andre, håpa at sprenging av nytt løp kunne vore aktuelt. Dersom dette ikkje er realistisk, så er vår klare tilråding nattestenging, med eit tidsvindaug som gir føreseielege løysingar og effektiv drift.

Me ynskjer lukke til med det vidare arbeidet. Me har stor respekt for dei tekniske og faglege utfordringane med ei so omfattande oppgradering. Men omsynet til oss som skal leve med konsekvensane må vege tungt i arbeidet med å finne dei gode løysingane i anleggsperioden.

For INKON (Aurland Næringsråd)

Arve Tokvam
styreleiar

Medlemsbedrifter i INKON – Aurland Næringsråd

292 Aurland AS
Arve Grindheim Entreprenør AS
Aurland Bil og Maskin AS
Aurland Eige AS
Aurland Elektriske AS
Aurland Energibygg AS
Aurland Hamnevesen KF
Brødrene Sønnerheim AS
Emago
Fjordsafari Norway AS
Flåm Byggservice AS
Flåm Camping og Vandrarheim AS
Flåm Ferdaminne AS
Flåm Marina og Apartement AS
Flåm Travel AS
Flåm Utvikling AS
Flåmsbrygga Hotell AS
Folkehytta AS
Gudvangen Hotelldrift AS
Gudvangen Utvikling AS
Hafslund E-CO AS
Haugen Gardsmat AS
Mall of Norway AS
Norway's best AS
Nærøyfjorden Camping
Opplev Undredal AS
Reint AS
Skjerdal Landskapspleie AS
Sogn Sparebank
Spar Aurland AS
Stavesvingen Røyr og Flis AS
Steinbergdalshytta Drift AS
The Fjords DA
Vangsgården AS
Ægir Bryggeri AS



FORSVARET
Heimevernet

1 av 1

Vår saksbehandler

Steffen Sanden
Major/ G-5/9
ssanden@mil.no / 55 54 63 00

Vår dato

2023-01-31

Vår referanse

Statens Vegvesen – E16-Lærdalstunellen
Arbeidsopplegg

Tidligere dato**Tidligere referanse****Til**

Svangstu, Olav
Statens Vegvesen Transport og Samfunn
Askedalen 4
Leikanger

Kopi til

Forsvarets innspill til Statens vegvesen angående gjennomføring av oppgradering av E16 Lærdalstunnelen

Bakgrunn

HV-09 er som territoriell landeier blitt bedt om å gi et samlet innspill fra forsvaret på gjennomføringen av oppgraderingen av E16 Lærdalstunellen. Avdelinger som er berørt av en eventuell nedstenging i forsvaret i Vestland er blitt rådført.

Drøftning

HV-09 og Forsvarets daglige behov vil imøtekommes ved omkjøring på alternative veiakser dersom tunnelen blir stengt permanent. I det daglige er det ingen behov som er tidskritisk, og omkjøring er derfor mulig. Det er ønskelig at tunnelen kommer tilbake til full drift så snart som mulig.

Dersom det dukker opp kritiske operative behov (krise, krig), er det likevel sterkt ønskelig at tunnelen kan gjenåpnes innen kort tid (48-72t) for gjennomkjøring.

Konklusjon

Forsvaret anbefaler løsning 1;

Full stenging av tunnelen i 1 år for vedlikehold/oppgradering, med en opsjon på at den kan gjenåpnes for trafikk i særskilte tilfeller innenfor rimelig tid.

Steffen Sanden
Major
G-5/9 Bergenhus Heimevernsdistrikt 09

Postadresse

Legg inn postadresse
for søknader her

Besøksadresse**Sivil telefon**

Legg inn telefon til området her

Epost/ Internett

Legg inn e-post til
området her

Vedlegg

1



Gradering: Open

**POLITIET – uttale om stenging av
LÆRDALSTUNNELEN**



Til Statens Vegvesen, prosjekt Lærdalstunnelen



INNHALD

1.1. BAKGRUNN	3
1.2. POLITIET SINE TENESTER I INDRE SOGN	4
1.2.1. Kort om organisering av politiet i Sogn	4
1.2.2. Politileveranse i Indre Sogn	4
1.2.3. Andre viktige moment.....	5
1.2.4. Oppsummering	5
1.3. ANDRE KONSEKVENSAER.....	6
1.3.1. Bakgrunn	6
1.3.2. Konsekvensar for trafikktryggleiken.....	6
1.3.3. Oppsummering	7
1.3.4. Avslutning	8

1.1. BAKGRUNN

Statens Vegvesen er i gang med å greia ut verknadene ved ulike stengingsalternativ i samband med oppgradering av Lærdalstunnelen. Me forstår at arbeidet med oppgradering av tunnelen vil starta tidlegast våren 2024, og at det vil halda fram i pluss minus 5 år.

I denne periode vil tunnelen vera stengt etter følgjande hovudalternativ:

1. Full stenging i ein/fleire periodar (frå månader inntil til eitt år, deler av året, osv.)
2. Stenging i delar av døgeret (t.d. frå kl. 20-08)

Me har fått i oppgåve av Statens Vegvesen å tydeleggjera *konsekvensane stenginga vil få for politiet sitt samfunnsoppdrag*, og vil i dette brevet sei noko om våre vurderingar rundt følgjande to hovudlinjer:

1. *Korleis dette vil påverka politiet sine moglegheiter for å kunne levera polititenester til publikum i Indre Sogn*
2. *Korleis dette vil kunne påverka andre sider som vedkjem tryggleiken til publikum*

1.2. POLITIET SINE TENESTER I INDRE SOGN

1.2.1. Kort om organisering av politiet i Sogn

Sogn politistasjonsdistrikt er inndelt i 3 seksjonar/vaktregionar:

- Indre Sogn (dekkjer kommunane Aurland, Lærdal og Årdal)
- Vik (dekkjer Vik kommune)
- Sogndal (dekkjer kommunane Luster og Sogndal minus Balestrand)

Politiet i Sogn har ikkje tilstrekkeleg med ressursar for å kunne levera aktiv polititjeneste 24/7. Det betyr at store deler av døgeret blir dekkja opp med beredskapsvakt. Beredskapsvakt betyr at politipersonellet som er på vakt har med seg politibil og utstyr heim på bustad, og rykker ut på oppdrag direkte der i frå.

Lærdal politistasjon er hovudbasen for politistyrken i Indre Sogn, der primærteigen for seksjonen er kommunane Aurland, Lærdal og Årdal. All politiaktivitet utanom beredskapsvakt skjer med base i Lærdal.

Det bur politi som går vakt/beredskap i alle 3 kommunane i Indre Sogn.

Dei aller fleste politioppgåvene løysar me internt i Sogn politistasjonsdistrikt. Grunna større kompleksitet i oppgåvene, så har me likevel i større og større grad behov for å gjera oss bruk av intern eller ekstern spesialkompetanse.

Vest sitt kompetansemiljø på ei rekkje fagområde er etablert sentralt i Bergen. Det kan vera fagområde som kriminalteknikk, forsterka innsatsleiing, etterforskningsleiing, sikring av digitale spor, osv.. I tillegg får me også ein god del bistand frå Voss i samband med større ulukker og skarpe hendingar.

1.2.2. Politileveranse i Indre Sogn

Vakt og beredskap i Indre Sogn er bygd opp rundt opne og godt etablerte vegkommunikasjonslinjer i regionen gjennom heile døgeret. Det same gjeld dagleg drift, samt viktig tilførsel av forsterkingar og kompetanse, blant anna frå Sogndal, Vik, Bergen og Voss. Bistandsressursar frå nasjonale einingar brukar også denne vegen som raskaste alternativ for å bistå Vest politidistrikt når dei ikkje nyttar helikopter.

Lærdalstunnelen er ein nøkkelfaktor for all effektiv vegkommunikasjon internt i regionen. Samstundes er tunnelen ei viktig gjennomfartsåre som bind saman vest med nord og aust. Tunnelen er avgjerande for å kunne oppfylle våre krav til responstid og -kvalitet.

Politistasjonane i Aurland, Lærdal og Årdal er kvar for seg ikkje berekraftig nok til å imøtekoma behovet for politidekning i kvar sin kommune.

Uavhengig av kva stengingsregime som blir vald i samband med utbetring av Lærdalstunnelen, så vil ikkje Sogn politistasjonsdistrikt kunne levera gode nok polititjenester til befolkninga i Indre Sogn med *dagens* ressursituasjon, økonomi og organisering. Mogelegheitene for tilførsel av politiforsterkingar og anna bistand på taktisk, teknisk og operasjonelt nivå vil bli vesentleg svekka som ein konsekvens av stenging av Lærdalstunnelen.

Skal me kunne etablera eller vidareføra ei forsvarleg polititeneste i Indre Sogn under anleggsperioden, så må me styrka bemanninga vår. Me må pårekna å etablera forsvarlege beredskapsordningar med politidekning på begge sider av Lærdalstunnelen i store deler av perioden.

Noko av polititenesta for innbyggjarane i Aurland kan dekkast opp i samarbeid med Voss politistasjon, men vil uansett krevja ressursauke. Voss er alt etablert med eit stort dekningsområde og høg aktivitet kombinert med marginale ressursar. Frå april til oktober er det alt etablert ei samarbeidsordning mellom politiet i Vik og politiet på Voss.

Sogn politistasjonsdistrikt sitt budsjett er på ingen måte dimensjonert for å kunne gjennomføra ei slik ressursstyrking (personell, utstyr, osv.) over perioden på pluss minus 5 år.

1.2.3. Andre viktige moment

Polititenesta i Indre Sogn må planleggjast. Eit føreseieleg stengingsregime er difor heilt avgjerande for at me skal kunne etablera nokon som helst form for løysing. Det betyr at stengingstidene må vera absolutte, kommunisert ut og klare i god tid.

Me er kjend med at det i denne perioden er planlagd anna vegarbeid, bla. oppgradering av Fodnestunnelen. Det vil forverra situasjonen ytterlegare og må unngåast som parallelle prosjekt.

1.2.4. Oppsummering

Lærdalstunnelen bidreg til å kunne oppretthalda trygge, lette og effektive kommunikasjonslinjer i regionen. *I eit samfunnstryggleiksperspektiv er tunnelen difor ei svært viktig ferdselsåre også for politiet.*

Føljande må på plass for at Vest politidistrikt/Sogn politistasjonsdistrikt skal kunne levera ei god nok og forsvarleg polititeneste i Indre Sogn under anleggsperioden:

- ✚ Full stenging av tunnelen reknar me som ei ikkje alternativ løysing.
- ✚ Maksimum nattestenging med faste opningstider på dagtid/ettermiddag.
- ✚ Opnings- og stengetidene må vera føreseielege, langsiktige og kommunisert ut i god tid, då me er avhengig av å kunne planleggja tenesta vår. Oppryddingsarbeidet med høveleg tryggleiksmargin må vera lagt inn i den definerte stengetida.
 - *Døme: Nattestengt kl. 21 – 07 inkludert oppryddingsarbeid.*
- ✚ Det må tilretteleggjast for tenlege, raske og alternative framkomstmiddel i stengeperioden, særleg for rednings- og beredskapsaktørane.
- ✚ Alt anna ikkje akutt vegarbeid i regionen på ferdselsårene aust/vest – nord/sør må utstå til etter at oppgraderingsarbeidet med Lærdalstunnelen er gjort ferdig, eller gjerast ferdig på førehand. *Døme: Oppgradering av Fodnestunnelen må takast før eller etter arbeidet i Lærdalstunnelen.*
- ✚ Me må kunne etablera forsvarleg polititeneste på begge sider av Lærdalstunnelen i perioden. Det vil medføra ein utilsikta auka kostnad for Vest politidistrikt/Sogn politistasjonsdistrikt. Den kostnaden meiner me at utbyggjar må ta på seg. Detaljar rundt meirkostnad må me eventuelt koma attende til ut frå kva stengingsalternativ som blir bestemt.

1.3. ANDRE KONSEKVEN SAR

I dette avsnittet vil me sei noko om kva stenging av Lærdalstunnelen vil føra til når det gjeld andre sider av politiet sitt arbeid, med fokus på publikumstryggleiken. Me vil særleg peika på ting som handlar om trafikk.

1.3.1. Bakgrunn

Me er noko bekymra for dei ringverknadene eit stengingsregime over så mange år vil få på fleire punkt når det gjeld politiet sitt arbeid. Det kan dreia seg om endring av alt frå kriminalitetsbilete, -strukturar og ikkje minst eit alt godt etablert samarbeid med viktige aktørar på kryss og tvers i Indre Sogn. Me ser regionen under eitt. Ein så lang periode med delvis eller heilt stengt tunnel vil naturleg nok setja ein viktig og etablert samarbeidsstruktur i Indre Sogn på stor prøve.

Me er særleg bekymra for konsekvensen av endra trafikkmønster som følge av at tunnelen vil vera stengt større eller mindre periodar i så lang tid. Med dette underpunktet, så er det konsekvensane rundt trafikkregulering og -tryggleik me vil ha fokus på.

1.3.2. Konsekvensar for trafikktryggleiken

Lærdalstunnelen har gjennom 20 år etablert seg som ei trygg, god og stabil ferdselsåre på fleire aksar. Dei viktigaste kommunikasjonslinjene er parsellen Bergen – Voss – Lærdal og vidare austover retning Oslo, eller nordover retning Sogndal/Skei/Førde/Nordfjord

Med stengt Lærdalstunnel, så ser me for oss at mindre trygge, stabile og eigna parsellar vil bli tatt i bruk. Det vil gjelda næringstrafikk, men og turisttrafikk, samt arbeids- og fritidsreiser. Dersom stengingsregimet i tillegg er ustabil og lite føreseieleg, så vil desse faktorane bli forsterka. Alt i alt vil dette ha ein negativ påverknad på trafikk tettheit og trafikktryggleik. Nokon gonger heng dette saman.

Bekymringa vår er særleg knytt til tungtransporten som vil finna nye transportlinjer på aksane nord/sør og aust/vest. Hemsedalsfjellet og Filefjellet gjev ein forholdsvis varsam opp- og nedstiging samanlikna med andre fjellovergangar. Tyngre fjellovergangar, som t.d. Hardangervidda, vil kunne utfordra trafikktryggleiken rundt tungtransporten vesentleg.

Statens Vegvesen sin avdeling på Håbakken har etablert seg som eit viktig base med tanke på trafikktryggleiken innan transportbransjen. Mange useriøse transportaktørar har vorte plukka ut. Slike aktørar vil ved etablering av nytt køyremønster bli vanskelegare å luka ut. Me vil kunne få ei auke av teknisk mangelfulle tunge køyretøy på vegane i regionen.

Det er vanskeleg å kunne sei nøyaktig kva parsellar som vil bli nytta som alternativ til Lærdalstunnelen, men følgjande vil i alle høve vera aktuelle:

- ⬇ Aurland – Hol
- ⬇ Aurlandsfjellet
- ⬇ Hardangervidda
- ⬇ Vikafjellet med parsellen Dragsvik – Vadheim – Førde, eller Gaularfjellet – Førde, samt Hella – Sogndal.

Av desse parsellane, så er det vel berre Hardangervidda som i dag held nokon lunde standard som eit reelt alternativ til Hemsedalsfjellet eller Filefjellet.

Aurlandsfjellet har for dårleg vegstandard. Berre sommaren 2022 var det veldig mange utrykkingar og hendingar knytt til utkikkspunktet Stegastein.

Aurland – Hol er utfordrande med fleire smale og kronglete parti, krevjande tunnelar, samt utfordrande opp-/nedstigning.

Vikafjellet blir brukt i dag, men er ikkje dimensjonert for noko trafikkauke med tungtransport. Traseen har varierende vegstandard, er smal og har krevjande opp- og nedstiging.

Me har konkret erfaring i samband med stenging av Gudvangatunnelen i 2 periodar tidlegare. Det gav auka trafikk over Vikafjellet og skapte blant anna store utfordringar på strekninga Vik – Vangsnes og særleg strekninga Hella – Hermansverk. Det var trafikkork gjennom heile perioden, særleg turistsesongen. Utrykkingskøyretøy hadde og vanskar for å koma fram.

1.3.3. Oppsummering

Endra køyremønster som følgje av stengt Lærdalstunnel vil utfordra trafikktryggleiken fleire stader på den indre parsellen nord/sør og aust/vest i Vestlandsregionen.

Me ser for oss at følgjande tiltak vil kunne redusera dei negative konsekvensane av endra køyremønster og er etter vår mening viktig å få på plass:

- 🚧 Tydelege og føreseielege stengingstider i Lærdalstunnelen. Det vil gjera til at Lærdalstunnelen blir fyrstevalet for tungtransport når den er open.
- 🚧 Det er viktig at anna arbeid med veg og vedlikehald i regionen blir redusert til eit absolutt minimum. Det vil gjera trafikkavviklinga meir smidig og trygg.
- 🚧 Etablering av utkøyringslommer og forbikøyringsmogelegheiter i samband med fjellovergangar som til dømes Hardangervidda, Aurland-Hol og Vikafjellet. Det vil letta trafikkavviklinga og auka trafikktryggleiken.
- 🚧 Utbetring av Aurlandsfjellet, slik at den kan bli brukt av lokalbefolkning og lettare køyretøy vår, sommar og haust. Slike tiltak vil kunne gje ein meir smidig og trygg alternativ parsell for lettare køyretøy, og vil samstundes avlasta andre parsellar som t.d. Vikafjellet. Anna type regulering som t.d. ljosregulering deler av døgeret vil og kunne vera ei løysing. Samstundes vil vegen kunne bli nytta av naudetatane i større grad.
- 🚧 Etablering av utkøyringslommer på strekninga Hella – Hermansverk. Det vil gje smidigare og tryggare trafikkavvikling og gje mogelegheit for at utrykkingskøyretøy kjem fram. Andre alternativ kan vera ljosregulering i dei periodane trafikken er størst.
- 🚧 Døgnkontinuerleg ferje i trekantsambandet Vangsnes – Hella – Dragsvik, særleg ferjesambandet Vangsnes – Hella. Det vil kunne fordela trafikken ut over heile døgeret. Ein kan forventa at særleg tungtransporten vil nytta eit slik tilbod. Samstundes vil det kunne gje mogelegheit for å kunne bruka politiressursane betre på aksa Vik – Sogndal – Lærdal i den aktuelle perioden. Det vil ha positiv effekt

på polititenesta i Lærdal og Årdal. Det kan og vera andre positive effektar, t.d. kommunikasjon til andre naudetatar.

- ✚ Endå tydelegare regulering av trafikk i samband med avkøyring av ferja på Hella, Vangsnes og Dragsvik vil kunne gje god effekt. Her bør lettare køyretøy bli sendt av gårde fyrst. Det vil redusera sjansen for trafikkork i samband med ferjeavgangar. Erfaring har synt at vogntog mot vogntog har laga fullstendig trafikal stans i lang tid på strekninga Hella – Hermansverk, ref. erfaring frå då Gudvangatunnelen var stengd.
- ✚ At Statens Vegvesen etablerer mellombelse kontrollstasjonar på naturlege knutepunkt opp mot nytt forventa køyremønster er svært viktig. Her vil Voss kunne vera eit aktuelt knutepunkt. Då vil ein kunne nå trafikk til/frå Hardangervidda og Aurland-Hol, samt Vikafjellet. På denne måten kan ein luka ut useriøse og trafikkfarlege vogntog, som igjen vil ha positiv innverknad på trafikktryggleiken.

1.3.4. Avslutning

Me reknar med at de tek dykk tid til å lesa innspela våre og forventar at dei blir lytta til og tatt med i vurderingane dykkar vidare. Me ynskjer også å bli orientert om framdrifta i saka.

Lukke til med prosjektet og mandatet!

Med helsing


Arne Johannessen
Politijnspektør
GDE-leiar Sogn og Fjordane


Magne Straumstein
Sakshandsamar
Politistasjonssjef Sogn politistasjonsdistrikt



Aurland, 01.02.2023

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Vår ref.
22/814-17

Dykkar ref.
22/217437-7

Sakshandsamar
Guri Olsen, 95984663

Arkiv
K2-N10, K3-&30, K3-
&13 - Høring, fråsegn

Innspel til konsekvensutgreiing Oppgradering av E-16 - Lærdalstunellen

Aurland kommune viser til møte med Statens Vegvesen 15. November 2022, der kommunen blir oppmoda om å medverke til at Statens Vegvesen får oversikt over konsekvensane av dei ulike stengingsalternativa for oppgradering av Lærdalstunellen. Det same gjeld i høve avbøtande tiltak.

Dei to hovudalternativa for stenging er:

- Heilstenging i om lag 1 år.
- Nattestenging i 12 timar. Men 10 og 8 timar skal også vurderast.

Aurland kommune har henta inn opplysningar frå dei ulike delane av organisasjonen. I tillegg har kommunen kunngjort på sine heimesider og facebook om at kommunen ynskjer innspel til dette arbeidet. Kommunen har og vore i dialog med næringsliver igjennom INKON – Aurland Næringsråd som kjem med eige uttale. Det same gjer Aurland Idrettslag.

Innleiing

Aurlandssamfunnet og Aurland kommune fekk ei helt anna samfunnsstruktur og levemønster då Lærdalstunellen opna i November 2000. Gode døme er legevakt- og brannsamarbeid med Lærdal som starta opp som følgje av opninga.

Samfunnsstruktur, beredskap, og levemønster er no etter over 20 år bygd opp rundt at Lærdalstunellen skal vere open heile året, heile døgeret. Etter at Lærdalstunellen opna er det etablert nye mønster og rutinar på mange viktige samfunnsområde. Dette må ikkje bli varig svekka gjennom ein langvarig anleggsperiode i tunnelen.

Samfunna på begge sider av Lærdalstunellen er eit felles bu og arbeidsmarknad. Kommunen har forståing for at sentral infrastruktur treng oppgradering. Å finne ei optimal løysing forstår me er så godt som umogleg. Men interessene til oss som kvar dag må leve med konsekvensane i heile anleggsperiode, må vege tyngst. Oppgraderinga av Lærdalstunellen vil gripe tungt inn i kvardagen til mange innbyggjarar og til den kommunale drifta.

Kommunen ser at oppgraderinga av Lærdalstunellen kjem til å få omfattande konsekvensar for mange. Både privatpersonar og verksemder. Kommunen er bekymra for nedlagte verksemder og arbeidsløyse. I tillegg kjem dei personlege faktorane der vi er bekymra for kommunen sin attraktivitet. Vi er redd for at enkelte kjem til å flytte vekk, samt at kommunen vert ein mindre attraktiv stad å flytte til. Dette vil både på kort men også lengre sikt få konsekvensar for innbyggartalet. Vil eit ungt par tørre å etablere seg i Aurland no, kanskje få barn om nokre år, for så å risikere at barna når dei blir eldre og

skal på skule risikerer ei ny periode med stenging av Lærdalstunellen grunna ny oppgradering om lag 20 år fram i tid frå nå av?

På fleire områder ser vi at den kommunale drifta verte tungt råka. Konsekvensane av stenging er at kommunen vil måtte setje i verk omfattande og kostnadskrevjande avbøtande tiltak den tida tunellen er stengd. Brannvesenet mister den beredskapen dei har i å kunne få bistand frå brannvesenet i Lærdal.

Kommunen vert utestengd frå fleire godt etablerte og velfungerande interkommunale samarbeid, som legevakt og veterinærvakt. Aurland kommune er ikkje i ei situasjon der det er aktuelt å friviljug gå ut av samarbeida.

Desse samarbeida vil slite med å være levedyktig utan deltaking frå Aurland. Frå Aurland si side, er det viktig at desse samarbeida klarer å bestå, også den tida Aurland ikkje kan nyttiggjere seg av samarbeidet. Då slik at samarbeidet er tilgjengeleg når tunellen opnar opp att, og Aurland kan ta del i samarbeidet igjen.

Avbøtande transporttiltak i anleggsperioden

Når dette skrivast, er det liten kjennskap til dei tenkte avbøtande tiltaka for transport mellom Aurland og Lærdal kommune. I dette ligg hyppigheit på avgangar på transport, transporttid, beredskapsordningar på transport osv. Dvs vi veit lite om det er mogleg å ha persontransport som tek tilsvarande tid som i dag mellom kommunane og kan nyttast som transport til dømes til legevakt.

Vi veit også lite om avbøtande transport for varer og tenester. Vil der bli ferje for lokaltransport slik at hjelpemiddel, medisinar og blodprøvar kommer fram. Samt at avfallet vert henta? Eller må vi søkje andre løysingar på desse tenestande i perioden tunellen er stengt?

Vil det være mogleg å få til ei løysing for blålysetatar, legevakt, veterinærvakt og andre beredskapstenester, slik at dei kan få ei organisert gjennomkøyring slik vi er vande med frå oppgraderinga av Gudvangatunellen. Det som er uttalt at dette ikkje er mogleg, men kan det finnes løysingar? Ny teknologi osv.

Felles for desse utfordringane er at ekstra-kostnadane dei påfører kommunen og andre, må dekkast av Statens Vegvesen som del av prosjektet med oppgradering av Lærdalstunellen.

Regulert gjennomkøyring i Lærdalstunellen - kor lenge?

Når dette skrivast, veit vi også lite om kva type gjennomkøyrings regime som er planlagt når tunellen kan opnast opp at, men ikkje for ordinær gjennomkøyring.

Det er erfaring med kolonnekøyring i samband med vegarbeid i mange år igjennom Lærdalstunellen. Dei som pendlar er alltid like spente på:

- kor går kolonnen frå i dag?
- Kor langt går den? Dvs igjennom heile tunellen eller frå fjellhall til fjellhall.
- Og i tilfelle, i kva fjellhall startar den?
- Går kolonnen til faste tidspunkt eller er det fortløpande?
- Kva hastigheit er det? Ordinær fart eller 40 km/t?

Dette har utruleg mykje å sei for pendlarar som skal til og frå jobb, og særleg dei som skal rekke barnehage. Det å reise frå jobb, komme opp til tunellen og oppdage at du er bil nr 2 i køen og måtte vente 30 minutt på neste kolonne som går i 50km/t igjennom heile tunellen er korkje rekrutteringsfremjande eller eit moment for å behalde den jobben som krev pendling.

Kolonneregime etter stengeperioden, vil også ha store konsekvensar for innbyggjarane, kommunen sin drift og all transport igjennom tunellen. Dette vil også påverke arbeidstakarar til å velje vekk arbeid som krev pendling, noko som betyr at sjølv når tunellen er open for regulert gjennomkøyring, vil ikkje stillingar i Aurland være like

attraktive som tidlegare på arbeidsmarknaden i Sogn. Reisetida vil bli vurdert som for usikker og noko arbeidstakarar vel vekk.

Eit føreseieleg kolonneregime med god og til ein kvar tid oppdatert informasjon om kolonneregimet er også viktig. Det kan ein planleggje etter, på lik linje med ferjetider. Med SMS varslingssteneste for endringar, slik ferjene har.

Heilstenging 1 år.

Konsekvensar:

1. Beredskap - tenester

- Leger frå Lærdal og Årdal vert utilgjengeleg, dvs beredskapen dersom legekantoret i Aurland fell ut, fell vekk.
- Legevakt - avtale Lærdal og Årdal - stasjonert i Lærdal. Aurland vert tvinga ut av avtala, og må byggje opp eige.
- Brann personell frå Lærdal vert utilgjengeleg
- Politi er stasjonert i Lærdal
- Veterinær - ingen veterinær eller veterinærkontor i kommunen. Dei 3 veterinærane i Lærdal vert nytta.
- Veterinærvakt - avtale Lærdal og Årdal - stasjonert i Lærdal. Aurland vert tvinga ut av avtala, og må byggje opp eige.
- Barnevernsvakt + akutt plassering av barn

Felles for desse tenestene er at kommunen må samarbeide vestover i retning Voss / Bergen. Denne type samarbeid vil være tidkrevjande å få etablert, være tidkrevjande i høve reisetid, og truleg gje auka kostnader.

Beredskap - Infrastruktur

- Straum, fiber, telefon
 - Leverandør er avhengig av tilgjenge igjennom tunellen heile døgnet for eventuell feilretting osv.
 - Sårbarheit for Aurlands samfunnet og den kommunale tenesteproduksjon dersom straum eller anna kritisk infrastruktur fell ut.

2. Tilsette - Både kommunen som arbeidsplass i tillegg til Aurland som geografisk område som kommune risikerer å miste arbeidskraft og kompetanse

- pendlarar vil få store utfordringar i det daglege.
- Ca 35 tilsette av om lag 260 tilsette i kommunen pendlar i dag frå Lærdal til Aurland. Dvs om lag 13% av arbeidsstokken organisasjonen Aurland kommune. I tillegg kjem tenestene som er interkommunalt samarbeid på, der tilsette arbeider både i Aurland og Lærdal kommune. (Nav, barnevern, Landbruk)
- Tilsette vil slutte i Aurland kommune, og søke jobb anna stad.
- Kompetansehevingstiltak i region sogn vert avslutta / ikkje fullført / ikkje starta grunna vanskeleg tilgjenge.
- Ikkje deltaking i Fagnettverk osv. Til dømes er der i kompetanseregion Sogn aktive og naudsynte samarbeid innafor oppvekst.

3. Rekruttering av nye tilsette – vert meir krevjande i ei allereie krevjande arbeidsmarknad. Dette gjeld både kommunen som organisasjon samt kommunen som geografisk område.

- vert særdeles krevjande grunna manglande mogleik for å pendle inn frå Sogn.
- Studentar frå høgskulen i Sogndal og Førde vel vekk Aurland som praksisplass

4. Kommunale tenester på tvers av kommunane vert vanskeleggjort. Dette er tenester der tilsette har dagleg arbeid i Aurland og Lærdal. Tenesta er organisert som eit interkommunalt samarbeid etter kommunelova sine regler for kommunale samarbeid ofte med avtalar som har lang oppseiingstid og krev kommunestyrevedtak osb.

- Flyktingtenesta
- NAV kontor
- Barnevernteneste
- Landbrukskontor
- PPT - Pedagogisk Psykologisk Teneste
- Miljøretta Helsevern
- Logopedi – teneste
- Klimakoordinator
- Vaksenopplæring

Ein del av desse tenestene kan ha samhandling via utstrekt bruk av IKT. – Realiteten er at Aurland kommune har ei anna IKT plattform enn t.d Lærdal kommune som følgje av overgang til IKT Nordhordland for Aurland kommune sin del. Dette vil og påføre Aurland kommune auka kostnader i anleggsperioden.

5. Store utfordringar med vare og tenestelevering frå samarbeidspartar for alle deler av kommunal tenesteyting, samt næringsliv.

- a. For kommunen
 - Medisinar og blodprøver
 - Hjelpemidlar
 - BUP – Barne og Ungdoms Psykiatrisk - Sogndal – helse og Skule har samarbeid
 - Krisesenter - Florø
 - Volds og overgrepsmottak - Førde
 - Sensorar til eksamen for skulelevar
 - Barnehuset i Førde
- b. For næringslivet
 - Varer inn og ut frå kommunen
 - Tenester inn og ut av kommunen. Reperasjonstenester, vaktordningar osv
 - Dyrebil for slakt, mjølkebil til meieri

6. Innbyggjarar

- Spesialisthelsetenester i Helse Førde, Dvs Lærdal Sjukehus, Indre Sogn Psykiatrisenter (ISP), Barne og Ungdoms Psykiatrisk (BUP) i Sogndal, Førde sentralsjukehus mm.
- dvs må bytte spesialist midlertidig, noko som er særst lite gunstig av behandlingsomsyn.
- Reelt fritt skuleval for elevar til vidaregåande skule
- Besøksavtalar for skular og barnehagar på til dømes Vite Meir, SIMAS osv fell bort / vert vanskeleggjort.
- Fritidsaktivitetar som idrett, kor, korps, Raude Kors, osb
- Varehandel i Lærdal og Sogndal.
- Kjeveortoped i Lærdal
- Jordskifterett og Tingrett i Sogndal
- Skattekontor i Sogndal
- Polititenester som passkontor i Sogndal

7. Anna

a. Avfallshandtering – SIMAS.

I dag vert alt avfall frå private og store delar av næringslivet handtert av SIMAS (Sogn Interkommunale Miljø- og avfallsselskap IKS), der all transport skjer via bil igjennom tunellen

Avbøtande tiltak:

1. Beredskap
 - Ambulanse - må være stasjonert i Aurland heile stengeperioden.
 - Politi - må styrkes lokalt
 - Sivilforsvaret - må styrkes lokalt
2. Samfunnsoppgåver
 - Spesialisthelsetenesta – avtalar med Helse Bergen / Helse Voss som må ha kapasitet til å handtere pasientar frå Aurland
 - Hjelpemidlar frå NAV hjelpemiddelsentral – Avdeling Bergen må ha kapasitet til å levere til Aurland, om ikkje transport gjer det mogleg å få hjelpemiddel frå Førde som i dag.
3. Kollektivtransport
 - Båt: Aurland - Lærdal
 - Hyppig og rask - Kan ikkje ta lengre tid enn reise i dag, grunna pendling, timer sjukehus osv.
 - Båt: Aurland – Sogndal
 - Hyppig og rask - Kan ikkje ta lengre tid enn reise i dag, grunna pendling, timer sjukehus / Psykiatrisenter og BUP, samt skulereise for vidaregåande osv.
 - Buss – Voss – Bergen
 - Skulereisande til Voss, samt sjukehus Voss og Haukeland
 - Buss – Aurland - Østerbø - Geilo / Hol / Gol
 - Buss – Aurland – Stegastein
 - Turistar – minske bilistar på omkøyringsveg
 - TOG – Bergensbanen og Flåmsbana
 - Auke korrespondanse mellom Bergensbana og Flåmsbana slik at tog er eit reelt alternativ for å reise til Oslo.
4. Vegnett - Oppgradering av omkøyringsveggar
 - Aurlandsfjellet
 - Naudnett
 - Telefondekning
 - Vegstandard
 - Vegvedlikehald
 - Trafikkregulering, slik at fjellet vert eit reelt alternativ. Også for beredskap.
 - Bilberging
 - Aurland – Hol
 - Vegstandard
 - Vegvedlikehald
 - Bilberging
 - Aurland – Vassbygdi
 - Vegstandard
 - Vegvedlikehald
 - Gudvangen – Kaupanger (Lærdal)
 - Hyppigare ferjeavgangar – lokaltransport
5. Kostnadsdekking
 - a. Legevakt og Veterinærvakt
 - Aurland kommune får vesentlege meirkostnadar ved å måtte byggje opp eige legevakt og veterinærvakt. / søkje samarbeid mot Voss.
 - Dette er begge yrkesgrupper som er vanskelege å rekruttere og det er krav til døgnvakt, tal personale som deler vaktbelastninga osv.

- Det er ikkje veterinærkontor i Aurland. Dersom ikkje avtale med Voss, må det byggast opp kontor frå botn av.
 - Lærdal og Årdal får meirkostnadar ved at vaktkostnadane kan delast på 2 og ikkje 3.
 - Målet må være å oppretthalde dei eksisterande vaktsamarbeid, slik at Aurland kan gå inn igjen i desse, når stenginga er omme.
- b. Auka bemanning i brannvesenet
- Grunna manglane beredskap frå Lærdal, blir det behov for auka bemanning og dermed skoloring av ytterlegare personell. Dette gir meirkostnadar.
- c. Andre samarbeid
- Dyrare avtaler der vi må søkje avtaler i retning Voss / Bergen.
 - Kostnadar i den ordninga vi ikkje kan ta del av under stenginga. Til dømes grunna oppseiingstid, og andre avtalerettslege bindingar. Samt at kommunen ynsker å gå tilbake til eksisterande avtale når tunellen opnar igjen.
- d. Administrasjonskostnadar
- Auka kostnadar til administrasjon av legevakt, veterinærvakt osv
 - Auka kostnadar til rekruttering – grunna vanskelegare å rekruttere
 - Auka kostnadar til ulike dele av tenestene, som må ha overnatting, overtid betalt osv, då ein ikkje rekk arbeidet innan ordinær arbeidstid

Kommunen må gjere / vurdere følgjande avbøtande tiltak:

1. Beredskap
 - Eige legevakt på kveld og natt – må etablerast
 - Dvs gå frå 12 delt vakt til 4 delt vakt på legane
 - Auka vaktbelastning på legane
 - Ytterlegare vanskar med rekruttering av legar grunna auka vaktbelastning
 - Alternativt inngå samarbeid med legevakt på Voss + lokal bakvakt.
 - Auke bemanninga i brannvesenet
 - Eige Barnevernsvakt? Eventuelt samarbeid mot Voss.
 - Eige veterinærvakt heile døgnet
 - Rekruttere veterinærar eller vurdere avtale med Voss
2. Vurdere å midlertidig inngå andre samarbeid på tenester
 - PPT
 - Krisesenter
 - Volds og Overgrepsmottak
 - BUP
 - Vaksenopplæring til busette flyktningar
 - Klimakoordinator
 - Logopedi
 - KAD (kommunale akutte døgn sengar) på Voss eller i eige regi? Alternativ ikkje tilbod i perioden.

Utfordring i høve avtalar på nokre av punkta, grunna bindande avtaler som er krevjande å sei opp samt har lang oppseiingstid. Aurland er ikkje interessert i å sei opp fagleg gode samarbeid. Dette kan føre til mellombelse avtalar andre vegar som må komme i tillegg til gjeldande avtale, slik at kommunen kan gå tilbake til avtalen når tunellen opnar att.

Nattestenging.

Kommunen tek her utgangspunkt i at Statens Vegvesen har 12 timer nattestenging som hovudalternativ. Det vert kommentert særskilt under dei punkta der kortare stenging er ynskjeleg.

Konsekvensar:

1. Beredskap - tenester

- Leger frå Lærdal og Årdal vert utilgjengeleg, dvs beredskapen dersom legekantoret i Aurland fell ut, fell vekk.
- Legevakt - avtale Lærdal og Årdal - stasjonert i Lærdal. Aurland vert tvinga ut av avtala, og må byggje opp eige.
- Brann personell frå Lærdal vert utilgjengeleg
- Politi er stasjonert i Lærdal
- Veterinær - ingen veterinær i kommunen. Dei 3 veterinærane i Lærdal vert nytta.
- Veterinærvakt - avtale Lærdal og Årdal - stasjonert i Lærdal. Aurland vert tvinga ut av avtala, og må byggje opp eige.
- Barnevernsvakt + akutt plassering av barn

Beredskap - Infrastruktur

- Straum, fiber, telefon
 - er avhengig av tilgjenge igjennom tunellen heile døgnet.
 - Sårbarheit for Aurlands samfunnet og den kommunale tenesteproduksjon dersom dette fell ut. Til dømes legevakt, heimesjukepleie, brann osv.

Viser her til uttalen til Sognekraft som kommunen har fått kopi av.

2. Tilsette - kommunen risikerer i mykkje mindre grad å miste arbeidskraft og kompetanse

- Tilsette i dagarbeid kan arbeide som tidlegare.
 - Dette gjeld om lag halvparten av dei tilsette som pendlar.
- Turnusarbeid – hovudsakleg helse og omsorg, dvs helsepersonell
 - 8 timars stenging er ei føremon.
 - Fare for å miste tilsette som arbeider turnus, dersom ein endrar turnusordningar grunna stenging. Turnusen vert då kanskje ikkje slik som då ein søkte stillinga. For enkelte er turnustype, til dømes langvaktar osv det ein søker seg til.
 - Tenester det i dag er krevjande å rekruttere til.
- Kompetanseheving og fagnettverk
 - Kan i stor utstrekning gå som vanleg.

3. Rekruttering av nye tilsette – vert ikkje fult så krevjande i ei allereie krevjande arbeidsmarknad.

- Dagtid stillingar vert ikkje råka i same utstrekning, men må ta omsyn til omdøme og at enkelte gjerne ikkje vil flytte til Aurland grunna lang nattestenging og bygrensa moglegheiter på fritid.
- Turnusstillingar – vert vanskeleg å rekruttere til.
- Kurs og anna kompetanseheving i Sogn i etablerte samarbeid kan i stor utstrekning gå som i dag. Same gjeld fagnettverk osv.

4. Kommunale tenester på tvers der tilsette har dagleg arbeid i Aurland og Lærdal

- Kan for det meste gå som i dag.
- Tenester på ettermiddag / kveld vert vanskeleggjort
- Flyktingtenesta
- Barneverntenesta - heimebesøk som må gjerast etter arbeidstid,
- Kulturtilbod

5. Vare og tenestelevering frå samarbeidspartar for alle deler av kommunal tenesteyting, kan i stor utstrekning gå som i dag:

- *Medisinar og blodprøver - ikkje råka.*
- *Hjelpemidlar - ikkje råka.*
- *BUP – Barne og Ungdoms Psykiatrisk - helse og Skule har samarbeid - ikkje råka.*
- *Krisesenter – i noe grad, Lite realistisk grunna reisetid for følgepersonell.*
- *Volds og overgrepsmottak – i noe grad. Lite realistisk grunna reisetid for følgepersonell.*
- *Sensarar til eksamen for skulelevar - ikkje råka.*
- *Barnehuset i Førde - Uavklart - Heile dagen går og barna må heim same dag ihht regelverket. Må sjå på andre avtalar. Lite realistisk grunna reisetid for følgepersonell.*

Varer og tenester for næringsliv og landbruk kan ved nattestenging også gå meir eller mindre som normalt.

6. Innbyggjarar vert mindre råka av oppgraderingsarbeidet

- Spesialisthelsetenester i Helse Førde
 - Kan nytte Helse Førde på dagtid. Dvs Lærdal Sjukehus, Indre Sogn Psykiatrisenter (ISP), Barne og Ungdoms Psykiatrisk (BUP) i Sogndal, Førde sentralsjukehus mm.
 - Kortast mogleg stenging er eit føremon, grunna reisetid 3 timar kvar veg tur / retur Førde med privatbil. Offentleg kommunikasjon, som skal nyttast til pasienttransport, tek lengre tid.
- Reelt fritt skuleval for elevar til vidaregåande skule
 - Kortast mogleg stenging er eit føremon, samt tilpassa offentleg transport til skule.
- Besøksavtalar for skular og barnehagar på til dømes Vite Meir, SIMAS.
 - Kan gå som normalt
- Fritidsaktivitetar som idrett, kor, korps, Raude Kors, osb Samt kulturtilbod
 - Kortast mogleg stenging. 8 timar. Ikkje stengt før kl 20.
 - Rekke til Lærdal på trening / kamp / korpsøving osb og tilbake etter skule / arbeid før tunellen vert stengt.
- Varehandel i Lærdal og Sogndal
 - Kortast mogleg stenging. Ein reis ofte på handel enten på laurdag, eller etter arbeid. Etter arbeid vil ein ikkje rekke med 12 timars stenging 06 -18.
- Kjeveortoped i Lærdal
 - Kan gå som normalt
- Tingrett og Jordskifterett i Sogndal
 - Kan i stor grad gå som normalt. Utfordring kring lange dagar i retten / dagar med synfaring.
- Politi tenester som passkontor i Sogndal
 - Kan gå som normalt
- Skattekontor i Sogndal
 - Kan gå som normalt

7. Anna

- Avfallshandtering – SIMAS.
 - Kan gå som normalt

Avbøtande tiltak:

1. Beredskap

- Ambulanse - må være stasjonert i Aurland heile stengeperioden.
- Politi - må styrkes lokalt i heile stengeperioden
- Sivilforsvaret - må styrkes lokalt i heile stengeperioden

2. Samfunnsoppgåver

- Spesialisthelsetenesta – avtalar med Helse Bergen / Helse Voss som må ha kapasitet til å handtere Augeblikkeleg hjelp pasientar frå Aurland på kveld og natt. Gjelder både somatikk og psykiatri.

3. Kollektivtransport

- Båt: Aurland / Flåm - Lærdal
 - Hyppig og rask - Kan ikkje ta lengre tid enn reise i dag, grunna pendling, timer sjukehus osv.
- Båt: Aurland / Flåm – Sogndal
 - Hyppig og rask - Kan ikkje ta lengre tid enn reise i dag, grunna pendling, timer sjukehus / Psykiatrisenter og BUP, samt skulereise for vidaregåande osv
- Buss – Voss – Bergen
 - Skulereisande til Voss, samt sjukehus Voss og Haukeland
- Buss – Aurland - Østerbø - Geilo / Hol / Gol
- Buss – Aurland – Stegastein
 - Turistar – minske bilistar på omkøyringsveg
- TOG – Bergensbanen og Flåmsbana
 - Auke korrespondanse mellom Bergensbana og Flåmsbana slik at tog er eit reelt alternativ for å reise til Oslo.
- Kostnad på Transporten.
 - Den avbøtande transporten må ikkje være for kostbar, slik at innbyggjarane ikkje har økonomi til å nytte den. Dvs subsidiert transport.
- Informasjon
 - God informasjon i alle kanalar om dei avbøtande transportordningane som vert sett opp. Både for lokale, tilreisande, turistar på ulike språk.

4. Vegnett - Oppgradering av omkøyringsveggar

- Aurlandsfjellet
 - Naudnett
 - Telefondekning
 - Vegstandard
 - Vegvedlikehald
 - Trafikkregulering – slik at fjellet kan nyttast som reel omkøyring.
 - Bilberging
- Aurland – Hol
 - Naudnett i alle tunellar
 - Vegstandard
 - Vegvedlikehald
 - Bilberging
- Aurland – Vassbygdi
 - Vegstandard
 - Vegvedlikehald
- Gudvangen – Kaupanger (Lærdal) - mindre behov ved nattestenging.
 - Hyppigare ferjeavgangar – lokaltransport

5. Kostnadsdekking

1. Legevakt og Veterinærvakt

- Aurland kommune får vesentlege meirkostnadar ved å måtte byggje opp eige legevakt og veterinærvakt, søkje samarbeid vestover mot Voss.
 - Dette er begge yrkesgrupper som er vanskelege å rekruttere og det er krav til døgnvakt, tal personale som deler vaktbelastninga osv.
 - Er ikkje veterinærkontor i Aurland. Dette må byggast opp, dersom ikkje avtal med Voss vert mogleg.
- Lærdal og Årdal får meirkostnadar ved at vaktkostnadane må delast på 2 og ikkje 3 kommunar.

- Målet må være å oppretthalde dei eksisterande vaktsamarbeid, slik at Aurland kan gå inn igjen i desse, når stenginga er omme.
2. Auka bemanning i brannvesenet
 - Grunna manglane beredskap frå Lærdal, blir det behov for auka bemanning og dermed skoloring av ytterlegare personell. Dette gir meirkostnadar.
 3. Andre samarbeid
 - Dyrare avtaler der vi må søkje avtaler i retning Voss / Bergen.
 - Kostnadar i den ordninga vi ikkje kan ta del av under stenginga. Til dømes grunna oppseiingstid, og andre avtalerettslege bindingar. Samt at kommunen ynsker å gå tilbake til eksisterande avtale når tunellen opnar igjen.
 4. Andre kostnadar
 - Auka kostnadar til administrasjon av legevakt, veterinærvakt osv
 - Auka kostnadar til rekruttering – grunna vanskelegare å rekruttere til Aurland grunna mindre arbeidsmarknad samt rekruttering av personell som allereie er krevjande å rekruttere. (legar, veterinær, sjukepleiarar osv)
 - Auka kostnadar til ulike dele av tenestene, som må ha overnatting, overtid betalt osv, då ein ikkje rekk heim før tunellen vert stengd. Til dømes kurs, følge til sjukehus / kritesenter / fosterheim, avhøyr på barnehuset,
 - Lønn for tilsette som må jobbe overtid når den som skal komme på vakt vert forsinka grunna tunell ikkje vert opna som planlagd.

Kommunen må gjere / vurdere følgjande avbøtande tiltak:

1. Beredskap
 - Eige legevakt på kveld og natt – må etablerast
 - Dvs gå frå 12 delt vakt til 4 delt vakt på legane
 - Auka vaktbelastning på legane
 - Ytterlegare vanskar med rekruttering av legar grunna auka vaktbelastning
 - Eventuelt samarbeid mot legevakt på Voss med lokal lege i bakvakt.
 - Auke bemanninga i brannvesenet
 - Eige Barnevernsvakt? Eventuelt samarbeid mot Voss
 - Eige veterinærvakt på kveld og natt
 - Opprette eige vaktordning
 - Rekruttere inn veterinærar til vaktordninga
 - Bygge opp eige veterinærkontor
 - Eventuelt samarbeid mot Voss.
2. Vurdere å midlertidig inngå andre samarbeid på tenester?
 - Tenestene som nyttast på dagtid som PPT, BUP og Vaksenopplæring kan gå som vanleg.
 - Kritesenter samt Volds og overgrepsmottak, kan i noko grad nyttast. Men kan tidvis være urealistisk grunna reisetid for følge personell. Alternativt må kostnad for overnatting osv på følgjepersonell og arbeidstid vurderst.
 - KAD sengane kan truleg nyttast, med noko tilpassing.

I forhold til alle tenester osv der det kan være aktuelt å inngå samarbeid vestover i retning Voss / Bergen, føreset dette at der er samarbeid / tenester som er interessert i samarbeid med Aurland. Eller som ynskjer å selje tenester til Aurland som ei mellombels ordning. Vi må være førebudd på at økonomi her kan være et moment. Alle slike avtalar om interkommunalt samarbeid eller kjøp av tenester vil være tidkrevjande og ressurskrevjande å få etablert.

Felles for begge stengingsalternativ.

Miljøkrav - forslag om nullutslepp i verdsarvfjordane frå 2026.

Forslaget vil kunne ha innverknad på kva type farty som kan nyttast som båt i samband med avbøtande tiltak som båt transport. Gjeld både persontransport og ferje. Aurland havnevesen eller sjøfartsdirektoratet kan gi meir informasjon kring dette.

Tid til planlegging og iverksetting av avbøtande tiltak.

For Aurland kommune er det av stor viktigheit at løysinga som vert vald,

1. er grundig og detaljert med:
 - Tidspunkt for oppstart og slutt på stenging
 - Dei ulike typane avbøtande transporttiltak med reisetid, og reisetidspunkt
 - Kolonneregime med tidspunkt og lengde på kolonne når tunellen vert open for regulert trafikk
2. Godt kommunisert ut
 - All denne informasjon må kunngjerast ut breitt offentleg, slik at alle som nyttar Lærdalstunellen får tilgang på den naudsynte informasjonen.
3. Kommer i god tid før oppstart:
 - Kommunen vil trenge tid på å få planlagt og etablert dei avbøtande tiltaka som kommunen må rigge. Å etablere interkommunale samarbeid eller avtalar om kjøp av tenester vestover, vil ta tid. Kommunen må få forsvarleg med tid til å være klar til å starte opp tiltaka, særleg dersom det ikkje vert løyst slik at blålysetatar, legevakt, veterinærvakt og andre beredskapsetatar kan sikrast gjennomkøyring.

Innspel motteke av Aurland kommune

Aurland kommune har gått ut og bedd innbyggjarar, verksemdar osv om å komme med innspel til oss i samband med dette arbeidet. Vi er kjend med at ein del har send sine innspel direkte til Statens Vegvesen.

Kommunen har vald å dele opp innspela som er motteke i ulike kategoriar:

Erfaring med stengt E-16. - Gudvangentunnelen

- Heilstenging etter brann 2 gongar.
 - Katastrofalt for deler av næringslivet. Både i forhold til behov for tilsette, men også rullering av varebeholdning osv.
- Nattestenging i samband med oppgraderingsarbeid
 - både næringslivet og dei reisande har fint klart å innrette seg
- Viktig med god informasjon vedr tidspunkt for opning / stenging. Lystavlsne på Voss osv er gode til dette.

Beredskap

- Sikre beredskap i kommunen
 - Ambulanse stasjonert i aurland
 - Eigen legevakt – kor finn ein legane?
 - Har helse Bergen / Voss kapasitet til å ta i mot Aurlendingane?
 - Aurland kommune kan ikkje ta disse kostnadane

Avbøtande tiltak

- Ferjer Gudvangen - Lærdal for tungtrafikk for å sleppe å få dei rv 7 Hardangervidda.
- Tog - Betre korrespondanse på Flåmsbana for å kunne nytte tog tur / retur Oslo. I dag er det for dårleg korrespondanse / få avgangar som korresponderer, særleg vinterhalvåret.
- Det finnes ikkje omkøyringsvegar
 - for lokaltrafikk, eller anna trafikk.
 - Fv 50 Hol Aurland og Aurlandsfjellet er ikkje dimensjonert for den trafikken som kommer til å nytte dei som omkøyringa.
 - for trafikk vestlandet til Filefjell

Heilstenging contra Nattestenging

- Heilstenging er uakseptabelt og uforsvarleg
- Framlegget om heilstenging bryt med vedtaket i Stortinget
- Kortast mogleg nattestenging.
 - Mange pendlarar har gjeve innspel her

Generelle

- Ekstern utgreiing må til.
- Konseptvalutgreiing må til, intern konsekvensutgreiing er ikkje nok.
- Nytt tunell løp vil vere omkøyringsveg. Nå men også når tunellen treng ny oppgradering om nye 20 år. I tillegg til at 2 tunnellop er føremålstenleg i eit beredskapsomsyn, jfr erfaringar frå brann i Gudvangatunellen.

Kommunestyrevedtak og konseptvalutgreiing

Konseptvalutgreiing.

Aurland kommune stør opp under Sogn Regionråd sitt innspel om å krevje konseptvalutgreiing.

Kommunestyrevedtak:

Aurland kommunestyre har tidlegare fatta følgjande vedtak i møtet 03.11.22:

KS-057/22 Vedtak:

Aurland kommunestyre viser til gjeldande vedtak i Stortinget om oppgradering av Lærdalstunnelen der det er lagt til grunn nattestenging 22.00 – 06.00. Aurland kommunestyre ser nytt framlegg frå Statens vegvesen om full stenging i eitt år som uforsvarleg. Dei negative konsekvensane for innbyggjarane i regionen, pendlarane, beredskapen med politi og ambulanse, legevakt, sjukehus, næringslivet og vegbrukarane langs E 16 mellom Bergen og Oslo er uakseptabelt store. Aurland kommunestyre ber om at det ikkje vert arbeidd vidare med framlegget om full stenging før det er gjennomført ein fullstendig og uavhengig konsekvensanalyse.

Samrøystes

Oppsummert

Prinsipielt er ynskje eit tunell løp nr 2. Etablert som omkøyringsveg nå. Grunngeve med at ein må rekne med at ein kjem til å komme i same situasjon om nye 20 års tid, når dei installasjonane som vert bytta ut nå, er moden for utskifting.

2 tunnellop vil ut i frå erfaringane og konsekvensane 2 brannar i Gudvangatunnelen har gitt, sørge for at der vil være eit løp som kan haldast ope, sjølv om det andre er stengt. Om det skyldast trafikkulukke, brann, oppgraderingsarbeid, tunellvask osb.

Ei oppsummering av konsekvensane Aurland kommune har vist ovanfor vil være at det er naturleg å gå for så kort nattestenging som mogleg, samt regulert gjennomkøyring for blålysetatar, legevakt, veterinærvakt og andre beredskapsaktørar.

Ut i frå ei slik løysing vil konsekvensane for innbyggjarane bli mist mogleg. Dei kan ha arbeid andre stadar i region Sogn, behalde spesialisthelsetenester i Helse Førde, få ein minst mogleg innskrenking av kvardagsliv, fritid, val av skule osb.

Dette gjeld også for kommunen sin drift av omsyn til å klare å halde på tilsette som pendlar samt få rekruttert inn nye i samband med naturleg avgang. Da er kommunen avhengig av at det er mogleg å pendle inn til kommunen frå region Sogn. Pr i dag pendler 13% av dei tilsette til Aurland frå Lærdal.

Nattestenging vil heller ikkje råke dei interkommunale samarbeida som har tenester på dagtid.

Aurland kommune får uavhengig av val av løysing store utfordringar både i forhold til kostnadar og personell på beredskapssida knytt til beredskapstenestane då særleg legevakt og veterinærvakt.

Felles for alle punkta ovanfor er at Statens vegvesen må konsekvensutgreie alle kostrandar som tiltak knyta til oppgradering av Lærdalstunellen vil påføre Aurland kommune, innbyggjarar og næringsliv.

Vi vil påpeike at omsynet til oss som skal leve med konsekvensane oppgraderingsarbeidet vil føre med seg, må vege tungt i vurderinga som skal utarbeidast.

Aurland kommune ynskjer dykk lukke til med det vidare arbeidet. Kommunen er tilgjengeleg for spørsmål og ytterlegare informasjon. Underteikna er som tidlegare informert kontaktperson for administrasjonen i kommunen.

Med helsing

Guri Olsen
Tenesteleiar for helse og førebygging

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift

Vedlegg:

- 01.02.2023 Konsekvensar og avbøtande tiltak på helse i Aurland ved oppgradering av E-16 Lærdalstunellen.
- 01.02.2023 Landbrukskontor ÅLA - Innspel - Lærdalstunellen og Landbruk



Konsekvensar og avbøtande tiltak på helse i Aurland ved oppgradering av E-16 Lærdalstunellen.

Utgangspunkt vedr avbøtande transportalternativ mellom kommunane.

Kommunen tek her utgangspunkt i at der ligg føre lite opplysningar kring dei avbøtande tiltaka, for transport mellom Aurland og Lærdal i anleggsperioden.

Det finnes ikkje aktuelle omkøyringsveggar. Dette gjeld også sommarstid når Aurlandsfjellet er ope. Kommunen har pr i dag ikkje kjennskap til planlagd hyppigheit på alternativ persontransport, reisetid, om der vil ligge hurtigbåt i døgnberedskap og responstid på denne osb.

Å ikkje ha kjennskap til alternativ transporttid mellom Aurland og Lærdal, gjer det krevjande å sjå på løysingar både av omsyn til forflytning av personell og pasientar.

Om tenestane som vert råka

Aurland kommune har i dag følgjande tenester i samarbeid med kommunar på andre sida av Lærdalstunellen, organisert under Sogn Lokalmedisinske senter (Sogn LMS):

- Legevakt, kveld og helg
- KAD sengar
- Kommunepsykolog-
- Beredskapssamarbeid på lege

For Sogn LMS vil konsekvensane bli svært omfattande dersom Aurland kommune, som følgje av tunnelstenging, vert nøydde til å trekke seg ut av samarbeidet. Dette vil vera ein sær s uønskt konsekvens for alle tre kommunane. Sogn LMS er eit velfungerande interkommunalt samarbeid som alle tre kommunane trekk frem som eit rekrutterings- fortrinn i høve dei aktuelle tenestene.

I tillegg er der pr i dag dagleg biltransport mellom Lærdal og Aurland som fraktar- alt av blodprøver tatt i Aurland til analyse ved laboratoriet på sjukehuset i Lærdal. Same transport fraktar også ; medisinar mm frå apoteket i Lærdal både til medisinsutsalet på Spar Aurland, Coop Flåm_ samt til sjukeheim, heimetenester og legekontor.

Aurland har ikkje eigen ambulansestasjon.

Vi vil i det vidare gå igjennom dei ulike tenestene og samarbeidspartane innan helsetenesta i Aurland, som vert råka av tunnelarbeidet.

Legevakt

Aurland er del av eit velfungerande legevaktsamarbeid ved Sogn LMS saman med Lærdal og Årdal. Legane våre har 12 delt vakt og Aurland er ansvarleg for 3/12 av vaktlinene. Legevaktsamarbeidet er rekrutteringsfremjande i ein krevjande arbeidsmarknad.

Uavhengig av stengeregime, vil dette føre til at Aurland kommune må opprette alternativ legevaktordning.

Dette vil gjelde alle timar tunellen er stengt, mest sannsynleg all legevakt utanom vanleg arbeidstid. Vi må sjå nærare på organisering av legevakta på dei ulike tidene på døgnet og i løpet av året.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar, gjestar, gjennom reisande.
- Samfunnsberedskap

Bemanning

Pr i dag er det krevjande å rekruttere leger til distriktet. Aurland vil måtte gå frå å stille lege på vakt 3/12 av døgn, til kanskje dagleg. Denne vaktbelastning vil ikkje være forsvarleg å pålegge legane i kommunen, i tillegg til at det er direkte rekrutteringsfiendtlig.

Kommunen vil måtte rekruttere inn fleire leger, eller søkje å få legar til å berre gå legevakt. Dette vil mest truleg krevje legar via vikarbyrå.

Å opprette eigen legevakt krev ihht gjeldande regelverk at vi har minimum 4 leger i vakt. Dvs legane må gå frå 12 delt vakt som i dag, til 4 delt vakt.

Kostnad

Den interkommunale legevakta kostar Aurland ca 2,3 mill pr år.

Kostnad for eiga legevakt i Aurland ved å ta utgangspunkt i avtalen legane ved Sogn LMS har i dag, vil ligge på rundt 10 mill.

Endring av vaktbelastning i Sogn LMS som stenginga av tunellen vil medføre, vil mest truleg føre med seg reforhandling av avtalen med legane. Kostnadane vil av den grunn truleg auke, som følgje av at legane får auka vaktbelastning.

I tillegg kjem kostnadar for å rekruttere inn fleire leger til å gå vakt, eller søke leger som berre vil gå legevakt. Eit alternativ kan også være å rekruttere legar i nordsjøturnus, dvs 3 legar som deler ei fastlegeliste.

Det er mogleg det blir kostnader knytt til ekstra hjelpepersonell, og noko utstyr.

Skal kommunen prøve legevakt satellitt, krevs det sjukepleiar med spesialutdanning, som vi ikkje har pr i dag, så då er det behov for kompetanseheving eller rekruttering.

Avbøtande tiltak

- Ambulanse stasjonert i kommunen heile stengingsperioden. *Nasjonal anbefaling på responstid er 25 minutt. Responstid frå Voss er ca 60 minutt på sommarføre.*
- Kva transportalternativ som er planlagt i anleggsperiode, er pr i dag ukjend. Ved båtskyss som tek like lang tid som bil gjer i dag mellom kommunane, vil legevaktsamarbeidet kunne bestå. Men vi er avhengig av å ha en responstid for lege ut, og pasientar inn til legevakt som ikkje vesentleg overstig det den er i dag, av beredskapsomsyn.
- Kostnadsdekking. Ei lita kommune som Aurland kan ikkje måtte ta kostnadar på legesida på over 10 mill pr år, fordi ein vert tvinga ut av eit velfungerande interkommunalt samarbeid.
- Oppretting av legevaktssatellitt i Aurland

Eitt alternativ kan vera oppretting av legevaktssatellitt i Aurland jmf. Pilotprosjektet i Balestrand.

Aurland må då ha ein bakvakslege til ei kvar tid, i tillegg til ambulanse. Det føreset også at ein har eitt behandlingsrom og ein sjukepleiarressurs i Aurland tilgjengeleg til ei kvar tid, som kan vera tilgjengeleg under videokonsultasjonen, gjere undersøkingar og iverksette tiltak etter ordinasjon frå legevaktslege. Dette krev investeringar i utstyr, lokalar, opplæring og tilsetjing i nye stillingar

Vakthavande lege ved Sogn LMS kan då gjennomføre videokonsultasjonar med pasientar frå Aurland.

- Vurdere deltaking i Voss interkommunale legevakt, heile vakttida, eller deler av døgnet. Dette forutsett at det er ambulanse stasjonert i kommunen.

Framtida til det interkommunale samarbeidet Sogn LMS

Aurland går ikkje friviljug ut av eit velfungerande legevaktssamarbeid. Å opprette eige legevakt er å gå fleire ti-år tilbake i tid. Det er viktig for Aurland at samarbeidet kring Sogn LMS består, slik at kommunen kan bli ei likeverdig samarbeidspart att når oppgraderingsarbeidet er ferdig for denne gang.

KAD sengar

Aurland har dei kommunale akutte døgn sengane (Øyeblikkelig Hjelp Døgn-sengane) ved Sogn LMS i samarbeid med Lærdal og Årdal.

Kostnad

Aurland betaler i dag kr 600.000 pr år for tilgang til 2 sengar. Totalkostnad på tilbodet er kr 2,3 mill + utstyr og lege. I tillegg kjem kostnader knytt til å rigge opp slikt tilbod, kompetanseheving hjå personale mm.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg å oppretthalde bruk av KAD sengene ved Sogn LMS. Dette vil ikkje være mogleg ved heilstenging.
-

Avbøtende tiltak

Aurland kan søkje å delta i KAD tilbode som er på Voss i anleggsperioden.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar
- Lovpålagt teneste

Framtida til det interkommunale samarbeidet Sogn LMS

Aurland går ikkje friviljug ut av eit velfungerande KAD samarbeid som vi har vore med å byggje opp. Det er viktig for Aurland at samarbeidet kring Sogn LMS består, slik at kommunen kan bli ei likeverdig samarbeidspart att når oppgraderingsarbeidet er ferdig for denne gang.

Faren ved at Aurland går ut, er at ingen av kommunane klarer å tilby KAD sengar i anleggsperioden, fordi ein av økonomiske og kompetansemessige orsakar er avhengig av det interkommunale samarbeidet.

Kommunepsykolog.

Aurland har kommunepsykolog via Sogn LMS. Psykologar er også ei yrkesgruppe som på linje med legane er særskilt krevjande å rekruttere. Psykolog er ei lovpålagt teneste, som ikkje kan være digital / nytte videokonsultasjon anna enn i liten utstrekning.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg å oppretthalde samarbeidet kring psykolog ved Sogn LMS.
- Tilbodet kan ikkje oppretthaldast ved heilstenging.

Avbøtande tiltak

- Søkje interkommunalt tilbod mot Voss i anleggsperioden – vil ikkje være gunstig for pasientane.

Kostnad

- Interkommunalt tilbod mot Voss vert dyrare, grunna lengre reisetid, og mindre tid til konsultasjonar. Stillinga må som følgje av dette gjerne aukast.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar
- Lovpålagt teneste

Beredskapssamarbeid på lege

Som følge av corona pandemien vart kommunane Aurland, Lærdal og Årdal einige om eit felles beredskapssamarbeid kring legetenesta.

Ein har planar for at dersom eitt av legekontora ikkje er i drift av ulike årsaker, vil dei to andre kompensere for dette og yte øyeblikkeleg hjelp for kommunen utan legevakt. Stenging vil gjere dette samarbeidet særdeles sårbart og i verste fall fagleg uforsvarleg. Aurland mister denne beredskapen ved stenging av Lærdalstunellen.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar, gjestar, gjennomreisande osb.
- Samfunnsberedskap

Blodprøvar, medisinar mm.

Aurland sender blodprøvar til Lærdal sjukehus med bodbil.

Apoteket i Lærdal sender medisinar mm til medisinsauet i Aurland og Flåm, samt til legekantor, sjukeheim og heimeteneste med bodbil.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg å oppretthalde desse tenestene.
- Dette vil ikkje være mogleg ved heilstenging.

Avbøtande tiltak

- Vi kjenner pr i dag for lite til eventuelle avbøtende tiltak til å kunne si om dei planlagde tiltaka kan nyttast.
- Medisinar og blodprøvar er kulde og varme sensitive, og krev riktig temperert transport frå A til B. Kan nytte båttransport, under føresetnad av at rett temperatur vert oppretthalde.
- Eventuelt kan det opprettast kontakt mot laboratorie og apotek på Voss, for å avtale tenester der. Det vil krevje ny transportrute den vegen.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar, gjestar

Krisesenter samt Volds og overgrepsmottak.

Aurland har dette i Førde / Florø.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg å oppretthalde desse tenestene med nokre tilpassingar.
- Dette vil ikkje være mogleg ved heilstenging.

Avbøtande tiltak

- Vi kjenner pr i dag for lite til eventuelle avbøtande tiltak til å kunne si om dei planlagde tiltaka kan nyttast.
- Inngå midlertidig avtale med Bergen. –

Kostnad:

- Uavklart ved midlertidig avtale med Bergen, om vi også må oppretthalde avtalene vi har i same periode og betale dobbelt i annleggsperioden.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar, gjestar, gjennom reisande
- Lovpålagt teneste

Paviljongen Tilbud til barselkvinner.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg å oppretthalde desse tenestene.
- Dette vil ikkje være mogleg ved heilstenging.

Avbøtande tiltak

- Lengre barselopphold ved Sjukehuset på Voss
- Fleire heimebesøk frå jordmor i kommune

Kostnad

- Ved fleire heimebesøk frå jordmor i kommune, må stillinga som kommunejordmor aukast og kostnadane vil også auke.

Konsekvensar for kven:

- Alle fødande kvinner

Hjelpemidlar frå NAV Hjelpemiddelsentral.

Aurland er del av Hjelpemiddelsentralen i Sogn og Fjordane. Dvs vi får alle hjelpemidlar frå Førde.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg å oppretthalde desse tenestene.
- Dette vil ikkje være mogleg ved heilstenging.

Avbøtande tiltak

- Vi kjenner pr i dag for lite til eventuelle avbøtande tiltak til å kunne si om dei planlagde tiltaka kan nyttast til transport av hjelpemidlar. Dei kjem med lastebil.
- Gå i dialog med NAV om vi kan mellombels være underlagt NAV hjelpemiddelsentral i Hordaland.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar
- Lovpålagt teneste

Spesialisthelseteneste

Aurland hører til Helse Førde.

Dersom tunellen vert heilstengd, må vi sikrast at pasientane i Aurland som treng hjelp frå spesialisthelsetenesta får hjelp frå Helse Bergen.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg å oppretthalde desse tenestene i Helse Førde, med unntak av akuttinnleggelsar osv den tid tunellen er stengt.
- Det vil ikkje være mogleg å nytte Helse Førde sine tenester ved heilstenging.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar, gjester, gjennomreisande
- Samfunnsberedskap

Politi

Politiet er i dag stasjonert i Lærdal. At dei vert lengre unna er ei ulempe for helseberedskapen, då helse har hyppig samarbeid med politiet. Både i forhold til akutte hendingar som kan oppstå, der det er behov for bistand frå politi (trugande pasientar, rus, psykiatri), i tillegg til dei meir tradisjonelle ulukkeshendingane. Til dømes er det berre politi som kan gå inn i ein heim dersom ein ikkje får kontakt med bebuar.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg å oppretthalde desse tenestene som no på dagtid.
- Ved heilstenging vil det vere behov for alternativ politiberedskap, ukjent kva som er planlagt her. Ved lengre responstid får det konsekvensar for tryggleik i kommunen.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar, gjester, gjennomreisande

- Samfunnsberedskap

Personell på Helse

Helseininga i Aurland har 5 faste tilsette som pendlar igjennom tunellen, i tillegg kjem vikarar. Begge fysioterapeutane, treningskontakt, legesekretær og vikar som legesekretær i tillegg til tenesteleiar.

Alle tenestene er dagtid, og det er ikkje mogleg med andre turnusordningar eller heimekontor.

Heilstenging contra nattestenging:

- Ved nattestenging er det mogleg for personell å komme seg på jobb.
- Dette vil ikkje være mogleg ved heilstenging, og tilsette har informert om at dei kjem til å sjå seg om etter ny jobb. Lite kjennskap til transportalternativ i dag.

Kostnad

- Rekruttere inn nytt personell
- Ekstrakostnadar for personell som eventuelt treng pendlarbustad.

Konsekvensar for kven:

- Alle innbyggjarar
- Lovpålagte tenester

Kostnadar for kommunen.

Uavhengig av stengingsregime, vil stenginga påføre kommune mykje ekstra kostnadar, og mykje ekstra arbeid. Dette som følgje av omlegging av tenester. Rekruttering av personell grunna sannsynlege oppseiingar/permisjonar, behov for anna personell osv.

Dette er kostnadar og arbeid som kommunen blir pålagd av storsamfunnet, som følgje av ei tunelloppgradering. Så omfattande kostnadar er ikkje påreknlege for ei kommune, og det blir forventa at desse ekstrakostnadane vil bli kompensert.

Å rigge opp eige legevakt er særskilt omfattande, særleg i ei tid der det er krevjande å rekruttere legar. Kostnadane ved vikarlegar ligg på opp i mot 100.000 pr veke. Ei nabokommune har fått tilbod om vikarlege til kr 120.000 pr veke. Så klarer vi å få vikarlegar inn til 60-70.000 pr uke, er avtalane å vurdere som gode. I tillegg skal sjølvsgt legen ha bustad osv

Fredag 27. januar 2023.

*Kommunelege
Frøydis Gullbrå*

*Tenesteleiar Helse og Førebygging
Guri Olsen*

Guri Olsen
Tenesteleiar for helse og førebygging

Fra: Magnhild Aspevik <Magnhild.Aspevik@laerdal.kommune.no>

Sendt: mandag 30. januar 2023 12:26

Til: Guri Olsen <guri.olsen@aurland.kommune.no>

Emne: SV: Lærdalstunellen og Landbruk

Her er innspel frå landbruk:

Fylgjande utfordringar må vurderast i samband med stenging av lærdalstunellen – både heilt i eitt år, og nattestenging:

Veterinær

Veterinærvakta er felles for Årdal, Lærdal og Aurland, med no ei fungerande vaktordning der me har avtale med stabile veterinærar. Stenging vil føra til at det må etablerast eigen vaktordning i Aurland, då veterinærane som er med i vakta er stasjonært i Lærdal. Dette vil føra til at det vert færre kundar for begge vakt-distrikta.

Ei tilleggsutfordring er og at det er svært mange distriktskommunar som slit med rekrutering til vaktordninga. Det er og svært vanskeleg å få veterinærar til vaktordninga i distriktet. Det

Det vert ei stor utgiftsauke for å etablere og behalde veterinærane som er veterinærvakt i kommunane Årdal, Lærdal og Aurland. Om me skal få behalda dei, må det bli ei økonomisk kompensasjonsordning.

Levering av varer og teneste, transport og samarbeid

Det er ein del samarbeid mellom bøndene på begge sidene av tunnelen. Dette vert umuleg å halda fram med ved heilårsstenging. Her kan nemnast, kjøp/salg av fôr, husdyr, levering av kjøtt til Haugen gardsmat, levering av varer frå Aurland til Sognasmak på Håbakken. Det vil og bli utfordringa med levering av dyr som skal til slakt og henting av mjølk som skal leverast til meieri.

Levering av frukt og grønt til markanden i Bergensområde m.m

Heilårsstenging vil føra til store utfordring og auka kostnadar.

Ved nattestenging vil det meste gå greitt.

Felles Landbrukskontor ÅLA

Kommunane Årdal, Lærdal og Aurland har interkommunalt samarbeid om landbruksforvaltning. Heilårsstenging av tunnelen vil føra til utfordringar for dette samarbeidet.

Innspel frå Aurland Bondelag:

Som nevnt for Vegvesenet under folkemøtet i Aurland vil ein kvar stenging av tunnelen, uavhengig av varighet, medføre at lovpålagte veterinærtjenester ikkje er tilgjengeleg for bøndene i Aurland. Å koble Aurland på Voss i perioden det gjelder KAN være ei løysing, gitt at der er kapasitet, og dette gir ei god

nok responstid. Om dette let seg gjere, må det heile gjennomførast på ei måte som ikkje øydelegg næringsgrunnlaget til veterinæren som mister kunder i denne løysinga. Den einaste gode løysinga er å ha ein veterinær stasjonert i Aurland så lenge tunnelen er stengt, på vegsenets rekning, sjølv sagt

Det vil også være behov for å organisere dyrebil for dei som i dag nyttar tunnelen til dette, Nortura først og fremst. Dei bør komme med eiga uttale. Kanskje Njål har bedre oversikt på dette?

Thomas Rastad
Leiar Aurland Bondelag

Helsing
Magnhild Aspevik
Landbrukssjef
Felles landbrukskontor ÅLA
474 86 550 ||| 576 41 200



Ver merksam på at e-post kan bli arkivert

Statens Vegvesen

firmapost@vegvesen.no

23.01.2023

Uttale - konsekvensar og moglege tiltak under oppgradering av Lærdalstunnelen

Viser til utgreiingsarbeidet over konsekvensar og moglege tiltak som pågår, og som skal ferdigstillast i februar 2023. Sognekraftkonsernet leverer kritisk infrastruktur i heile området som vert omfatta, både innafor straumnett, fibernett og drift av kraftverk.

Vi er avhengige av tilgang til våre anlegg året rundt, heile døgeret, og prioriterer ein døgnopen tunnel høgt. Ei heilstenging av Lærdalstunnelen er uakseptabelt. Det er ikkje eit alternativ å stengje av tunnelen gjennom lengre tidsperiodar utan tilgang til transport gjennom tunnelen. Nattestenging på visse vilkår kan vera aktuelt.

Tilgang gjennom Lærdalstunnelen er heilt avgjerande for å ivareta beredskapen for straum og fiber til innbyggjarar, næringsliv og offentlege etatar, inkl. Statens Vegvesen sin aktivitet under oppgraderinga, på ein forsvarleg måte. Dette gjeld både for å forhindre kritiske situasjonar med straumutfall, reparasjon og for bygging av ny infrastruktur.

Til orientering utfører Sognekraftkonsernet kritisk infrastruktur innafor desse områda: Sognekraft Produksjon AS utfører drift og vedlikehald av kraftanlegg i Aurland og Lærdal. Sognekraft Fiber og Sognenett leverer fibernett og internett, saman med Sygnir sitt straumnett representerer svært kritisk infrastruktur. Ein er avhengig til å ha tilgang til eigne anlegg for å ivareta drift, vedlikehald og beredskap. Sygnir må også bygge opp den nye infrastrukturen for høgspentanlegg i tunnelen med kabel og nettstasjonar samstundes som eksisterande kablar og nettstasjonar skal driftast og vedlikehaldast.

Nattestenging på vilkår tilsvarande det Aurland Energiverk hadde under opprustinga av Gudvangatunnelen med tilkomst gjennom tunnelen utanom fastsette kolonnetider er det einaste stengealternativet Sognekraftkonsernet kan akseptera.

Med helsing


Terje Bakke Nævdal

Konsernsjef
Sognekraft AS

Kopi:
Aurland kommune
Lærdal kommune
Sogn Regionråd

Statens Vegvesen

firmapost@vegvesen.no

10.02.2023

Møtereferat - konsekvensar og moglege tiltak under oppgradering av Lærdalstunnelen

I samband Statens vegvesen si konsekvensutgreiing kring stenging av Lærdalstunnelen vart det fredag 10.02 gjennomført eit møte mellom Sognekraft og Vegvesenet, i Sogndal. Agenda for møtet var å diskutere førebels status for utgreiinga, korleis diverse løysingar påverkar Sognekraft, og evaluere avbøtande tiltak.

Sognekraft var tydelege i brevet som vart sendt til Vegvesenet 23.01 om at ei heilstenging av tunnelen ikkje kan vere eit alternativ, både av drift- og samfunnsmessige årsaker. Under møtet kunne prosjektleiar Stig Berg-Thomassen fortelje at Vegvesenet i mindre grad ser på denne løysinga som aktuell per no, og at alternativet med nattestenging peikar seg ut som det mest sannsynlege alternativet.

Basert på dette vart avbøtande tiltak rundt nattestenging hovudtema i møtet mellom Vegvesenet og Sognekraft.

Sentrale punkt frå møtet:

- Nattestenging har to fasar som vil påverke drift i ulik grad. **Fase 1**, sprengingsfase, vil vare ein stad mellom 2 ½ og 3 år. Under denne fasen vil tunnelen vere stengt i 12 timar. Med unntak av perioden mellom sprenging og sikring vil det med god dialog vere mogleg å kome seg gjennom tunnelen, spesielt ved beredskapssituasjonar.

Fase 2, etter alt sprengingsarbeid er ferdig, har liknande tidsforløp. Denne fasen er mindre omfattande og inneber gode moglegheiter for gjennomkøyring både for beredskap, og vil inkludere fastsette tider for trafikkavvikling.

- Vegvesenet ser ikkje på utbetring av Aurlandsfjellet som eit tilstrekkeleg alternativ, sjølv om det vil bli lagt til rette for trafikk for beredskap. Det vil bli vurdert å stenge vegen for tungtrafikk/turisme.
- Nattesambandet Hella-Vangsnes må verte styrka.
- **Det vil kome eit hurtigbåtsamband mellom Lærdal og Aurland. Denne tek *ikkje* køyretøy med i transporten. Båten vil gå på jamleg basis på kveldstid, og vil vere tilgjengeleg for beredskap heile døgnet. Det må vurderast plassering av båt i kvile basert på det samla beredskapsbehovet.**

- Ved spesielle tilfelle med dårleg vêr /dårlege vêrmeldingar vil det verte aktuelt å stengje arbeid i tunnelen for å ha fritt leide. Vegvesenet vurderer dette til å gjelde 5-10 dagar i året.

Konsekvensutgreiinga skal vere ferdig i månadsskiftet februar/mars. Endeleg konklusjon for alternativ og prosjektdato kan kome innan påsketider.

Vegen vidare:

Vegvesenet var under møtet tydelege på at god kommunikasjon og gode dialogar vil vere vesentleg for å få dette til å fungere på best mogleg vis. Under møtet vart det avtalt ein ny runde med dialog ved seinare høve for å saman einast om etablering av hensiktsmessige rutinar og tiltak basert på Sognekraft sine behov. Ved andre alternative løysingar enn nattestenging må ein i fellesskap kartleggje den samla situasjonen på ny.

Referent

Ola Skram
Kommunikasjonsansvarleg
Sognekraft AS



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Vår ref. 23/24-20 Dykkar ref. Sakshandsamar Monika Lysne Direktør Arkiv Dato: 01.02.2023

Innspel til konsekvensutgreiing for stenging av Lærdalstunnelen - frå Lærdal kommune

Lærdal kommune er invitert til å kome med innspel til Statens vegvesen sitt arbeid med konsekvensutgreiing for stenging av Lærdalstunnelen ved oppgraderingsarbeidet. Under følgjer kommunen sine foreløpige innspel, det kan kome meir om det blir større prosess og betre tid til utgreiing og vurdering av fleire alternativ.

Gruppering konsekvensar	Verknad for kven	Skildring av konsekvens ved heilårsstenging	Skildring av konsekvens ved nattestenging (12 t)
Beredskap, samfunnstryggleik og kritisk infrastruktur	Innbyggjarar, samfunn, helseberedskap, nødetatane, samfunnstryggleik, osv	Ingen tilgang gjennom tunnelen for nødetatane, og svært lange og til tider umoglege omkøyringsalternativ. Kan føre til lang utrykningstid, eller ingen utrykning til ulukker, brannar, skred, osv. men og til akutte helseoppdrag.	Stor ulikskap på beredskap og tryggleik natt/dag. Same konsekvensar som ved heilårsstenging på natterstid, medan beredskapen på dagtid kan vera noko uføreseieleg på grunn av fare for forlenging av stengeperioden pga. for eksempel sprengingshendingar med sprakefjell.
Døme: Helseberedskap	Sogn LMS/Legevakt/legekontor -innbyggjarane, samfunnstryggleik, beredskap	Aurland kommune vert avstengd frå kommunesamarbeidet om Sogn LMS (lokalmedisinsk senter) som er plassert på Lærdal Sjukehus. Blant anna gjeld dette tilgang på KAD-sengene. Dersom Aurland kommune etablerer ny tilgang på KAD-senger og legevakttilbod, kan dette endre	Store utfordringar i drift og oppretthalding av tilstrekkeleg beredskap for innbyggjarane. Kan vere mogleg å oppretthalde tilbod om KAD-senger for Aurland ved nattestenging, men då med eit godt planlagd og forutsigbart

Adresse
Øyrapllassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Bank
3838 07 60328

Org.nr
954 681 890

		<p>driftssituasjonen til Sogn LMS betrakteleg, både driftsmessig og økonomisk. Kan føre til utfordringar å drive Sogn LMS vidare utan større kompensasjonar. Avvikling av drifta vil føre til negative konsekvensar også for Helse Førde og Legevaktsentralen pga. samarbeid om drift, økonomi, ressursar osv.</p> <p>For å oppretthalde forsvarleg legevaktordning, må legevakta delast på 2 kommunar, der lege er på vakt til ein kvar tid også i Aurland. Dette har store økonomiske konsekvensar, og kan ha store konsekvensar for rekruttering av legar. For legekontora (helsehjelp på dagtid) får heilstenging store negative konsekvensar for beredskapen, då legekontora i dei tre kommunane har samarbeid om gjensidig bistand dersom eitt av legekontora må stengast.</p> <p>Opning for at legevaktslege/nødetatar kan sleppe gjennom på kort varsel, oppretting av legevaktsatelitt i Aurland, ambulanseberedskap i Aurland, behandlingsrom og sjukepleiar i Aurland, ambulansebåt og økonomisk kompensasjon for oppretthalding av drifta kan minske dei negative konsekvensane.</p>	<p>gjennomkøyringsregime. For legevakta er ein avhengig av fri ferdsel gjennom heile døgnet for å oppretthalde forsvarleg beredskap og ingen av omkøyringsalternativa tilfredstiller kravet om øyeblikkeleg hjelp. Legevakta skal handtere helsehjelp utanom ordinær opningstid på dagtid, og svært mange av henvendingane skjer om natta. Delstenging er difor ikkje noko alternativ som gjer dei negative konsekvensane mindre for legevaktordninga. Det må etablerast egne ordningar i Aurland også for alternativet med nattestenging, noko som fører til store negative konsekvensar for drift, økonomi og rekruttering.</p>
Døme: Sognekraft	Innbyggjarane, kritisk infrastruktur	<p>Får ikkje levert kritisk infrastruktur både innan straumnett, fibernett og drift av kraftverk. Tilgang gjennom tunnelen er heilt avgjerande for å ivareta beredskapen for straum og fiber til innbyggjarane, næringsliv, offentlege etatar (inkludert Statens vegvesen sin aktivitet under oppgraderinga) på ein forsvarleg måte. Dette gjeld både for å forhindre kritiske situasjonar med straumutfall, reperasjon og for bygging av ny infrastruktur.</p>	<p>Får ikkje levert kritisk infrastruktur både innan straumnett, fibernett og drift av kraftverk under stenging. Fører til lengre periodar med straumutfall og lang reperasjonstid ved hendingar, då responstiden kan bli lang. Nattestenging på vilkår (med tilkomst gjennom tunnelen utanom fastsette kolonnetider) kan føre til mindre negative konsekvensar.</p>

Adresse
Øyrapllassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Bank
3838 07 60328

Org.nr
954 681 890

Landbruk	Husdyr, lovpålagd veterinærvakt, rekruttering av veterinærer	Veterinærvakt i Lærdal kan ikkje tene Aurland kommune under stenginga, og det må etablerast egne veterinærer med vaktordning i Aurland. Fører til mindre driftsgrunnlag for veterinærane i Lærdal, vanskelegare rekruttering og store økonomiske konsekvensar.	Veterinærvakt i Lærdal kan ikkje tene og yte øyeblikkeleg hjelp i Aurland på natterstid, og ordninga med veterinærvakt i Lærdal vil dermed ikkje tilfredstille lovkrav om øyeblikkeleg bistand til dyrehelsehjelp. Sjølv med nattestenging, må det etablerast vaktordning i Aurland. Det er svært utfordrande å rekruttere veterinærer i utgangspunktet, som ynskjer å delta i vaktordninga. Det vil vera negative økonomiske konsekvensar og utfordringar med driftsgrunnlaget for alle veterinærane at veggen er stengd delvis eller heilt.
	Produksjon, levering av varer og tenestar	Det er ein del samarbeid mellom bøndene på begge sider av tunnelen, som blir umogleg å oppretthalde ved heilstenging. Døme på samarbeid er kjøp/sal av for, husdyr, levering av kjøtt til Haugen gardsmat, levering av varer frå Aurland til Sogn Frukt og Grønt og Sognasmak. Utfordringar med levering av slaktedyr og henting av mjølk. Utfordringar knytt til levering av frukt og grønt som skal til Bergensområdet. Vil føre til dårlegare produksjonsgrunnlag, auka kostnadar og utfordrande drift for fleire aktørar innan landbruket. Svært store utfordringar for Sogn Frukt og Grønt, som svært mange av bøndene i Lærdal og Aurland er produsentar til. Dersom varene ikkje kan leverast til marknaden, vert ikkje varene selde.	Ved kort nattestenging vert utfordringane og konsekvensane reduserte, men ved lang nattestenging vil det framleis vera store utfordringar knytt til levering av varer til Bergensområdet, då varene skal leverast tidleg på morgonen i Bergen.
Næring	Næringsgrunnlag, tilgang på arbeidskraft, drift og økonomi	Heilstenging vil ha svært store driftsmessige og økonomiske utfordringar for mange næringsverksemder i Lærdal og omegn. Næringslivet nyttar alle kommunane i	Nattestenging i 12 timar vil ha store negative konsekvensar for næringslivet i Lærdal og omegn, då både tilgang på varer, tenestar og

Adresse
Øyraplassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Bank
3838 07 60328

Org.nr
954 681 890

		<p>Sogn som felles arbeidsmarknad, så rekruttering og pendling vert svært utfordrande for mange. Mange av næringsverksemdene er avhengig av open tunnel for tilgang på varer, tenestar og kundar. For reiselivet har heilårstenging enorme negative konsekvensar for tilgang på turistar og attraksjonar, og dermed næringsgrunnlag og økonomi. Reiselivet er ein av dei største næringane i Lærdal, og ein stor arbeidsplass for Lærdal og omegn. Dei store attraksjonane (for eksempel Gamle Lærdalsøyri med butikkar, Borgund Besøksenter for stavkyrkja, Norsk Villakssenter/Indre Sogn kunstsenter) er bygd opp kring med hjelp av aktiviteten for reiselivet i Flåm, med rundturar som inkluderar Flåm, og med reisande frå sør/vest (Bergen, Stavanger osv). For transportnæringa har heilstengd tunnel enorme negative konsekvensar, både i form av næringsgrunnlag, logistikk og økonomi. Transportnæringa er og viktig arbeidsplass, og ei svekking av næringsgrunnlaget, kan føre til oppseiingar. Bilferje kan vera eit avbøtande tiltak som kan føre til mindre negative konsekvensar for transportnæringa i nokon grad. Det må då vera ferjeruter som er godt og gunstig planlagd i høve tal ferjeruter i døgnet, lengde på ferjerute osv. Det finst ikkje gode omkøyringsalternativ for transportnæringa mot Aurland – Voss – Bergen. Dei omkøyringane som har vore nemnde i saka er høg fjellsovergangar av dårleg standard, og inneberer ofte stengde vegar pga- uvær og kolonnekøyring. Belastninga på desse vegane ved denne tilleggstrafikken, vil vera uforsvarleg.</p>	<p>kundar vert svært avgrensa. Mange av verksemdene er avhengig av open tunnel og forutsigbarheit i levering, transport, tilgang på tenestar osv. Innan reiselivet vil også 12 timar stenging ha svært store negative konsekvensar, då det reduserer tilgang på turistar og tilgang på attraksjonar betydeleg. Innan transportnæringa, vil og nattestengd tunnel i 12 timar føre til store negative konsekvensar. Sogn er ein del av store varestraumar gjennom landet vårt, og Lærdal er eit viktig knutepunkt for logistikk, omlasting, trygge og effektive vegsamband osv. Transportårer som er etablert over mange år med erfaringsgrunnlag går gjennom dalen vår, og gjennom tunnelen. Mykje av transporten må og foregå på nattertid, for å passe inn i heilskapleg logistikk med varestraumane gjennom fylket vårt og internt i fylket vårt. Post, varer til butikkar, varer til/frå landbruket, frysevarer osv, er alle døme på varer som gjerne er under transport om natta/tidleg morgon. Sjølv kort nattestenging kan vera svært utfordrande for transportnæringa, og føre til store økonomiske konsekvensar, svekka næringsgrunnlag og mindre behov for arbeidskraft, men er kanskje alternativet med minst store negative konsekvensar dersom opningstidene vert forutsigbare.</p>
Døme: Lindstrøm	Reiselivsverksemd,	Over 90 % av gjestene nyttar tilboda i Aurland/Flåm.	Ei nattestenging på 12 timar vil ha store

Adresse
Øyrapplassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Bank
3838 07 60328

Org.nr
954 681 890

hotell	arbeidsplass	Aurlandsfjellet vil ikkje vera eit godt alternativ for turistane, då størstedelen kjem i bussar, som har strenge tidsrammer på rutene sine. Ved heilstenging, vil hotella lide store økonomiske tap, og næringsgrunnlaget for å drive hotell fell i stor grad vekk, som vil ha store økonomiske konsekvensar og negative konsekvensar for reiselivsverksemdene som viktig arbeidsplass.	negative konsekvensar for reiselivet, då turistoperatørane ikkje vel Lærdal om dette inneberer lengre reiseveg, uforutsigbare opningstider, vanskeleg tilgang til attraksjonar osv. Turistbussane er gjerne på vegen tidleg på morgonen, og har stramme tidsrammer. Omkøyning over Aurlandsfjellet er ikkje godt alternativ for turistbussane. Kort nattestenging kan vera betre alternativ, men må då opne tidleg på morgonen.
Døme: Lærdal Ferie og fritidspark	Reiselivsverksemd, arbeidsplass	Omsetning på 15-20 mill i året. Forventar 50 % nedgang av gjester ved heilårstenging av tunnelen. Har og viktige vareleveransar og logistikk frå Voss. Stor del av gjestene nyttar aktivitetstilbod i Aurland/Flåm. Forventar stor nedgang i tal tilsette, både heilårs og sesongarbeidarar.	Forventar 50 % nedgang av gjester også ved lang nattestenging (12 t), då mange av dei reisande reiser om morgon/kveld, og nyttar attraksjonane i Aurland/Flåm i stor grad. Utfordrande reiseveg og uforutsigbarheit i opningstidene, vil føre til store negative konsekvensar for verksemda. Kort nattestenging kan føre til mindre negative konsekvensar, men opningstidene må då vera forutsigbare.
Døme: Lærdal Hotell	Reiselivsverksemd, arbeidsplass	Før pandemien, hadde hotellet 23 000 gjester i løpet av sesongen april/mai – oktober. Tuleg opp mot 90 % av gjestene vil bli påverka dersom Lærdalstunnelen vert stengd heilt eller delvis. Gjestene kjem køyrande, og størstedelen i bussar større bussar som krev gode vegalternativ. Heilstenging av tunnelen vil truleg føre til stenging av hotellet. Spørjeundersøkinga til Visit Sognefjord underbyggjer dette, og viser at 80% av profesjonelle aktørar vil leggje om ruta til andre regionar dersom Lærdalstunnelen vert stengd. Dette gjeld og truleg den alminnelege turisten. Dersom hotellet må stenge, vil dette få	Lang nattestenging (12 t) vil ha konsekvensar for korleis reiseruter blir planlagd. Dersom ein kunne redusere stenging i sesongen, vil dette kunne redusere dei negative konsekvensane. Kan leve med stenging for eksempel frå kl. 21 – 06.30.

Adresse
Øyraplasse 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Bank
3838 07 60328

Org.nr
954 681 890

		store negative ringverknadar i tap av arbeidsplassar og tap i kundegrnlag til butikkar og anna næringsliv som gjestene nyttar. Heilstenging vil og truleg ha store negative langtidsverknadar, då turoperatorane gjerne planlegg 2-3 år fram i tid. Det vil då kunne ta mange år før ein er tilbake til normalen.	
Sogn Frukt og Grønt	Sal av varer og tenestar, produksjon, logistikk innan landbruket	Er ein samanslutning av ca 140 bedrifter av ulik storleik og med stor samla sysselsetting. Samvirke er avhengig av at varene blir selde. Ved utfordringar med levering frå mottaket/pakkeriet, får dette store ringverknadar. Butikkane i Bergensområdet er avhengig av punktlege leveransar, og handlar av andre om me ikkje kan etterleve dette. Uforutsigbare, kostbare og lange omkøyringsalternativ er ein stor risikofaktor. Har investert i nærare 100 mill i nytt pakkeri på Håbakken som stod klart i 2022, plasseringa pga. nærleik til E16 og moglegheit for rask levering vestover. Omsetning 133 mill i 2021. 75 % av frukt og grønt gjekk til Bergensmarknaden. Har og produsentar i Aurland, som ikkje vil få levert varer til mottaket.	Nattestenging vil vera mindre dramatisk, men vil likevel påverka drift negativt, då mykje av varene vert sendt på kveld/tidleg natt. Hurtiggåande ferjer med god nok kapasitet mellom Lærdal og Gudvangen kan ved nattestenging vera eit avbøtande tiltak som kan vera betre for bedrifta.
Døme: Sognasmak	Sal av varer og produksjon av lokalmat, informasjon og formidling, marknadsføring, arbeidsplass	Landbruket i Sogn har gjennom systematisk utviklingsarbeid og ei rekke satningar dei siste 10-15 åra utvikla Sogn til å bli ein av dei største regionane i landet innan frukt og grønt. Sognasmak vart etablert i januar 2022 som eiga verksemd i kjøvatnet av satsinga med regionalt pakkeri (Sogn Frukt og Grønt) i Håbakken. Det økonomiske grunnlaget for etablering av verksemda er bygd på lokalisering ved vegkrysset E16/RV5 i Håbakken og at dette er det største vegsystemet i Indre Vestland. Heilstenging vil føre til dramatisk nedgang i turisttrafikk og i dei nye skuldensesongane som er under utvikling.	Nattestenging vil vera noko mindre dramatisk enn full stenging, men vil likevel ha klar negativ effekt. Endra trafikkmonster på dei tre store aust-vestsambanda, vil endre køyrevanane, som bil ta lang tid å endre tilbake.

Adresse
Øyraplassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Bank
3838 07 60328

Org.nr
954 681 890

		Gjennomgangstrafikken vert redusert, og stenging av Lærdalstunnelen vil direkte true eksistensen av verksemda. Den nye felles satsinga med å profilere og vidareutvikle Sogn som matregion vil bli sett mange år tilbake.	
Døme: 2tal Elektro	Tenesteyting, arbeidsplass	Omsetning på 16-20 mill. årleg, der om lag 30-35 % av omsetning er arbeid og tenestar utførd i Aurland, Flåm, Underdal og Gudvangen. Stenging av tunnelen fører til store tap i kundegrunnlaget, og store økonomiske tilleggskostnadar for verksemda i form av reisekostnadar, omkøyringar, ferjer osv. Det er brukt mange år på å byggje opp kundegrunnlaget, som kan forsvinne med eit år eller meir heilstengd tunnel. Kan føre til oppseiingar/permisjonar.	Mindre negative konsekvensar for verksemda ved nattestenging, då tilkomst gjennom tunnelen vil vera tilgjengeleg innan normale arbeidstider for kundebesøk og prosjekt.
Døme: Slinde Transport	Transportnæring, arbeidsplass, varetransport	Har satsa på E16 og Lærdal som levegeg, og har bygd eit senter for tungtrafikk med terminal, vaskehall, parkering, drivstoffylling osv for transportnæringa. Det er investert for mange millionar på Håbakken dei siste åra. Heilt eller delvis stenging av tunnelen er svært kritisk, både for anlegget på Håbakken, og for transportbedrifta. Har daglege avgangar frå aust/vest gjennom tunnelen, med sjåførbyter vedlikehald og drivstoffylling i Håbakken. Frakt av stykk-gods, det vil seia varer med hastverk vert hindra. For eksempel post, medisinar, elektrodeler, kraftverksdeler++ Stenging (heil eller delvis)er nedlegging eller omlegging av 6 bilruter dagleg. Har ikkje tilfredstillande omkøyringsalternativ. Store økonomiske tap for verksemda, lengre leveringstid for sluttbrukar, nedlegging av arbeidsplassar er direkte konsekvensar. Krevande arbeidkvardagar, tidspress, lange omløyringsvegar er andre konsekvensar.	Same som ved heilstenging.

Adresse
Øyrapllassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Bank
3838 07 60328

Org.nr
954 681 890

Adresse
Øyraplassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Bank
3838 07 60328

Org.nr
954 681 890



Lærdal kommune har over oppsummert konsekvensar som er komme til kommunen skriftleg, munnleg og i ulike møter om saka. Me har i tabellen brukt ulike dømer på verksemder og område som vert ramma av stenging, og korleis dette vil ramme. Dette er for å få eit bilete av situasjonen og dei omfattande negative konsekvensane ei stenging av Lærdalstunnelen vil få. Lista er langt frå utømmende, og kommunen ynskjer her å understreke at stenging av Lærdalstunnelen vil ha store negative konsekvensar for heile regionen, ikkje berre Aurland og Lærdal. Me viser her blant anna til innspel frå Sogn Regionråd, Visit Sognefjord, Helse Førde, Politiet osv., og sluttar oss til desse innspela. Innspela som ligg vedlagd må og lesast i sin heilheit, for å få eit godt bilete av situasjonen og dei ulike konsekvensane ved ulike stengingsordningar.

Lærdal kommune ser at utfordringane med stengd tunnel skapar store negative konsekvensar for samfunnet vårt, både som felles bu- og arbeidsmarknad, for store og små verksemder, for beredskap og samfunnsikkerheit, for dyrevelferd, for landbruket osv. Stenging av Lærdalstunnelen får store negative konsekvensar for alle som har investert og etablert seg i Håbakken pga. nærleiken til E16 og knutepunkteffekten som Håbakken har hatt – og skulle få i framtida. Stenging vil ramme ulike næringar, og spesielt transport- og reiselivsnæringa. Næringslivet har vore gjennom finanskrisa og pandemi, og mange har komme gjennom dei siste åra med små marginar. Stor kostnadsauke i drivstoff, straum, byggjeverar og mat gjer og sitt til at næringslivet har store utfordringar allereie. Stengd Lærdalstunnel vil få enorme økonomiske konsekvensar for mange av næringsaktørane i regionen, som vil krevja store kompensasjonsordningar om ikkje tap av arbeidsplassar skal bli omfattande og tap av næringsgrunnlag skal bli svært stort. I ei lita bygd som Lærdal, er ein avhengig av å kunne sjå på regionen som arbeidsmarknad, ikkje berre kommunen vår. Lærdal har stor inn- og utpendling, og har ikkje arbeidsplassar tilstrekkeleg i eiga bygd som kan dekke opp tapet av desse. Som eksempel, så var det i 2021 nærast 50 lærdøler som hadde arbeidsplass i Aurland. Tilsvarende, så hadde 39 aurlendingar arbeidsplass i Lærdal. Mange av desse arbeidstakarane har sitt arbeid innan helsesektoren, som har store utfordringar med rekruttering av arbeidskraft i dag. I tillegg er det mange som pendlar gjennom Lærdal til Aurland frå Årdal, Sogndal og Luster, og tilsvarende motsett veg. Lærdal har og arbeidstakarar i Gudvangen, Voss og Bergen. Me ser at sjølv med nattestenging (12 t) vil mange av dei pendlande få utfordringar med å oppretthalde sitt arbeid. Ein del arbeidsplassar kan vera fleksible på arbeidstidspunkt, men langt i frå alle. Det vil og vera svært krevjande med uforutsigbare opningstider, lange og saktegåande kolonner gjennom tunnelen og moglege forlenga stengeperiodar pga. sprakefjell. Me viser her til fleire utfyllande innspel frå næringslivet, der det kjem fram tydelege og konkrete døme på konsekvensar av stenging av tunnelen.

Med både nattestenging og heiltidsstenging vil det verte store mengder meir trafikk over Aurlandsfjellet enn normalt i opningssesongen. Det vil og vera behov for å vurdere oppgraderingstiltak på andre fjellovergangar, men spesielt Aurlandsfjellet kjem utan tvil til å få mykje personbiltrafikk i tillegg til dei utfordringane som sommartrafikken fører til i dag. Mobil- og naudnett-dekning over heile fjellet, utbetring av møteplassar og vurdering av andre oppgraderingstiltak er sjølv sagt i den vidare prosessen. Uansett om Aurlandsfjellet ikkje vert rekna som fullgodt omkøyringsalternativ i mange samanhengar, vil trafikken auka monaleg ved stenging av Lærdalstunnelen uansett. Kommunen er uroa over kva dette kan føre til med dårleg vegstandard, større fare for ulukker, svært avgrensa kommunikasjonsmoglegheit osv.

Lærdal kommune er svært uroa over korleis heilstenging, og nattestenging av Lærdalstunnelen vil påverke samfunnstryggleiken til innbyggjarane våre. All beredskap, både innan politiet, ambulanse og brann, men og generelt heile helseberedskapen vår, er bygd opp om samarbeid mellom kommunane og gjensidig bistand. Som eit døme, kan ein sjå på korleis nødetatane frå ulike kommunar samvirka for å hindre større omfang av hendingar som Lærdalsbrannen, brann i Gudvangentunnelen, drap på Valdresekspressen osv. I søk og redningsoppdrag er ein og avhengig av gjensidig bistand mellom kommunane, for å få tilstrekkeleg med menneskap og utstyr til hjelp. Sogn LMS, Lærdal sjukehus, legevaktordning, politikontora, ambulansestasjonane, veterinærvaktordninga osv. er bygd opp med den bakgrunn at kommunane samarbeidar om drift, ressursar, arbeidskraft, lokale, behov osv. Stenging av Lærdalstunnelen vil hindre Aurland kommune å delta i dette samarbeidet i lang tid, noko som kan få store konsekvensar for grunnlag for drift, økonomi, rekruttering av arbeidskraft, attraktivitet og næringsutvikling for mange av desse samarbeida. Det vil krevje store økonomiske kompensasjonar og gjennomtenkte og godt planlagde avbøtande tiltak for å minske dei negative konsekvensane. Ein ting er dei driftsmessige og økonomiske utfordringane, men viktigast er tryggleiksperspektivet i saka. Vil innbyggjarane i bygdene våre få tilstrekkeleg helsehjelp til alle døgnets tider ved stenging av tunnelen? Vil nødetatane kunne bistå kvarandre i krise? Vil husdyra våre få tilstrekkeleg og lovpålagd bistand ved sjukdom eller skade? Me viser her til dei vedlagde innspela om konsekvensane for helseberedskap og veterinærvaktordning i sin heilheit.

Lærdal kommune har ikkje vurdert konsekvensane ved dei ulike stengingsordningane, då dette ikkje er kommunen sitt ansvar å gjere i denne saka. Me har her konsentert oss om å få fram ulike dømer på konsekvensar for både kommunal drift, innbyggjarar, samfunnstryggleik og næringsliv. Det er og svært utfordrande, og kanskje umogleg, å gjennomføre ei god konsekvensutgreiing utan at framlegg til avbøtande tiltak er komme fram. Dei avbøtande tiltaka som må settast inn er omfattande, og har store utslag for kor store dei negative konsekvensane blir. Det er prøvd å talfeste ein del konkrete tal om arbeidsplassar, samarbeid og verdiar innan helse og næring, men nokre av tala treng meir fagkompetanse å få vurdert, då spesielt knytt til moglege avbøtande tiltak. Det er alltid tiltakshavar sitt ansvar å konsekvensutgreie tiltak, så ansvaret for å vurdere dei ulike konsekvensane, avdekke verdiar, økonomiske tal, framlegg til avbøtande tiltak osv. er tiltakshavar sitt ansvar å få utført, då med fagkompetent bistand på alle fagområda. Dette skrivet er difor eit innspel til arbeidet med konsekvensutgreiinga, og ikkje fullgod oversikt over konsekvensar og vurdering av konsekvensar for Lærdal kommune. Lærdal kommune ynskjer å understreke at prosessen som det blir lagt opp til med forenkla konsekvensutgreiing med stort tidspress, utarbeida av prosjektarbeidarar i Statens vegvesen, vert vurdert som lite tilfredstillande for å oppfylle lovkrava i spesielt helselovverket og Plan- og bygningslova/KU-forskrifta. Me varslar at kommunen vil sende inn tilleggskriv om desse forholda, då me som planmyndigheit og ansvarleg for kommunal helseberedskap ikkje finn at prosessen med forenkla konsekvensutgreiing utan fagkompetanse på tema, er forsvarleg eller stettar lovkrava om konsekvensutgreiingar. Brevet om krav til ein KU-prosess som stettar lovkrava, eventuelt KVU-prosess, vil bli sendt i løpet av veke 6.

Me vil sterkt rå til at det i den vidare prosessen med vurdering av konsekvensar blir gjort med fleire stengingsalternativ enn berre lang nattestenging (12 t) og heilårstenging eitt år. Det må i ei konsekvensutgreiing avdekkast ulike alternative løysingar som kan vera mest mogleg gunstig for samfunnet, og ikkje berre for kostnad og gjennomføring av oppgradering av

Lærdalstunnelen. Å vurdere berre to alternativ i denne samanhengen er ikkje tilstrekkeleg, og vil ikkje belyse saka godt nok. Lærdal kommune ynskjer at det blir vurdert konsekvensar og avbøtande tiltak i eit vidt perspektiv, og at det blir brukt meir tid på å avdekke ulike kombinasjonsløyningar for stenging som kan vera meir gunstige for samfunnet. Som døme, bør det vera alternativ som tek for seg for eksempel

- kort nattestenging (8 t?)
- kort nattestenging om sommaren i kombinasjon med lang nattestenging om vinteren
- kort nattestenging om sommaren, korte periodar med heilstenging (for eksempel 1-3 mnd. om haust/vår), lang nattestenging om vinteren.
- Andre alternativ?

Dei ulike alternativa bør gjerne konsekvensutgreiast og vurderast også opp mot ulike avbøtande tiltak som for eksempel bilferje, legevaktsatelitt, utbetring av omkøyringsalternativ osv. Ei konsekvensutgreiing der ulike (og kanskje meir gunstige) alternativ er luka vekk FØR arbeidet med konsekvensutgreiing tek til, vert sett på som lite tilstrekkeleg og tillitskapande. Lærdal kommune ser for seg at slike kombinasjonsløyningar med større grad av tilpassingar enn til no føreslege, kan vera meir gunstig for ein stor del av næringslivet i regionen, men og for arbeidsmarknaden, attraktivitet, beredskap osv. Det er vanskeleg å få fram dei ulike alternative løysingane og avbøtande tiltaka utan ein god nok KU. Lærdal kommune vil understreke viktigheita av dei avbøtande tiltaka og kompensasjonsordningar i saka. Tiltak som bilferje, oppgradering og etablering av naudnett/mobilnett på Aurlandsfjellet, legevakt- og veterinæravtordning i Aurland, og så vidare bør ikkje avfeiest raskt på grunn av kostnad, men utgreiast og vurderast grundig i den vidare prosessen. Oppgradering av Lærdalstunnelen er ikkje som dei fleste oppgraderingsprosjekt i landet, då få andre prosjekt kan vise til så store negative konsekvensar ved stenging. Oppgradering av Lærdalstunnelen må difor også handsamast som eit unormalt krevjande og omfattande prosjekt, både i planleggingsfasen og gjennomføringsfasen. Me håpar på forståing for at saka vekkar stort engasjement lokalt, regionalt og nasjonalt, då den råkar store delar av samfunnet vårt, og får store negative konsekvensar i lang tid. Både konsekvensutgreiingsarbeidet, og viljen til å sette inn avbøtande tiltak og kompensasjonar bør spegle att dette.

Med helsing

Lærdal kommune

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
01.02.2023	Stenging av Lærdalstunnelen - landbruk	210890
01.02.2023	Konsekvensar for Sogn Lokalmedisinske senter ved stenging av Lærdalstunnelen- 22shls20	210891

Adresse
Øyrapllassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Ban
383

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
01.02.2023	Endeleg innspel - Sogn LMS	210892
01.02.2023	Innspel frå Aarethun AS	210893
01.02.2023	Aarethun AS_Pres Lærdalstunnelen	210894
01.02.2023	Uttale i samband med mogleg stenging av Lærdalstunnelen	210895
01.02.2023	Sognekraft - Uttale i samband med mogleg stenging av Lærdalstunnelen	210896
01.02.2023	Innspel stenging av Lærdalstunnelen - Lærdal Hotel AS	210897
01.02.2023	Lærdal Hotel AS - Innspel stenging av Lærdalstunnelen	210898
01.02.2023	Sognasmak - Uttale stenging av Lærdalstunnelen	210899
01.02.2023	Uttale stenging Lærdalstunnelen, Sognasmak AS	210900
01.02.2023	Uttale oppgradering Lærdalstunnelen frå Sogn Frukt og Grønt SA	210901
01.02.2023	20220120_Uttale oppgradering Lærdalstunnelen	210902
01.02.2023	Innspel frå 2tal elektro AS ang stenging av Lærdalstunnelen	210903
01.02.2023	Brev frå 2tal elektro, Lærdalstunnelen	210904
01.02.2023	Innspel til stenging av Lærdalstunnelen - Sogn lokalmedisinske senter	210905
01.02.2023	Slinde Transport - Innspel til uttale om oppgradering av Lærdalstunnelen	210906
01.02.2023	Innspel til konsekvensutgreiing for stenging av Lærdalstunnelen.	210907
01.02.2023	Vet vakta - Innspel til konsekvensutgreiing for stenging av Lærdalstunnelen	210908
01.02.2023	Kommentar om stenging av Lærdalstunnelen	210909
01.02.2023	Innspel til	210910

Adresse
Øyrapllassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Ban
383

Vedlegg:
Dok.dato

Tittel
konsekvensutgreiing for
stenging av Lærdalstunnelen
frå Vigdis Lio

Dok.ID

Kopi til:
Audun Mo
Gunn Lerøy
Guri Olsen

Vindhella 88

6888

Borgund

Mottakarar:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål 2605 Lillehammer

Adresse
Øyraplassen 7,6887 Lærdal

Telefon
57641200

E-post
post@laerdal.kommune.no

Ban
383

Emne: Stenging av Lærdalstunnelen - landbruk
Til: Monika Lysne <Monika.Lysne@laerdal.kommune.no>
Sendt: 30.01.2023 15:24:30
Fra: Magnhild Aspevik <Magnhild.Aspevik@laerdal.kommune.no>

Fylgjande utfordringar må vurderast i samband med stenging av lærdalstunnelen – både heilt i eitt år, og nattestenging:

Veterinær

Veterinærvakta er felles for Årdal, Lærdal og Aurland, med no ei fungerande vaktordning der me har avtale med stabile veterinærar. Stenging vil føra til at det må etablerast eigen vaktordning i Aurland, då veterinærane som er med i vakta er stasjonært i Lærdal. Dette vil føra til at det vert færre kundar for begge vakt-distrikta.

Ei tilleggsutfordring er og at det er svært mange distriktskommunar som slit med rekrutering til vaktordninga. Det er og svært vanskeleg å få veterinærar til vaktordninga i distriktet. Det

Det vert ei stor utgiftsauke for å etablere og behalde veterinærane som er veterinærvakt i kommunane Årdal, Lærdal og Aurland. Om me skal få behalda dei, må det bli ei økonomisk kompensasjonsordning.

Levering av varer og tjeneste, transport og samarbeid

Det er ein del samarbeid mellom bøndene på begge sidene av tunnelen. Dette vert umuleg å halda fram med ved heilårsstenging. Her kan nemnast, kjøp/salg av fôr, husdyr, levering av kjøtt til Haugen gardsmat, levering av varer frå Aurland til Sognasmak på Håbakken. Det vil og bli utfordringa med levering av dyr som skal til slakt og henting av mjølk som skal leverast til meieri.

Levering av frukt og grønt til markanden i Bergensområde m.m

Heilårsstenging vil føra til store utfordring og auka kostnadar.

Ved nattestenging vil det meste gå greitt.

Felles Landbrukskontor ÅLA

Kommunane Årdal, Lærdal og Aurland har interkommunalt samarbeid om landbruksforvaltning. Heilårsstenging av tunnelen vil føra til utfordringar for dette samarbeidet.

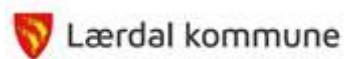
Innspel frå Aurland Bondelag:

Som nevnt for Vegvesenet under folkemøtet i Aurland vil ein kvar stenging av tunnelen, uavhengig av varighet, medføre at lovpålagte veterinærtenester ikkje er tilgjengeleg for bøndene i Aurland. Å koble Aurland på Voss i perioden det gjelder KAN være ei løysing, gitt at der er kapasitet, og dette gir ei god nok responstid. Om dette let seg gjere, må det heile gjennomførast på ei måte som ikkje øydelegg næringsgrunnlaget til veterinæren som mister kunder i denne løysinga. Den einaste gode løysinga er å ha ein veterinær stasjonert i Aurland så lenge tunnelen er stengt, på vegsenets rekning, sjølv sagt

Det vil også være behov for å organisere dyrebil for dei som i dag nyttar tunnelen til dette, Nortura først og fremst. Dei bør komme med eiga uttale. Kanskje Njål har bedre oversikt på dette?

Thomas Rastad
Leiar Aurland Bondelag

Helsing
Magnhild Aspevik
Landbrukssjef
Felles landbrukskontor ÅLA
474 86 550 ||| 576 41 200



Ver merksam på at e-post kan bli arkivert

Konsekvensar og avbøtande tiltak for Sogn Lokalmedisinske senter ved stenging av Lærdalstunnelen

Sogn LMS (Sogn lokalmedisinske senter) har eksistert sidan 2014, og består av KAD, (ØHD-senger) lokalisert i Lærdal sjukehus, og legevakt for kommunane i indre Sogn (Aurland, Årdal og Lærdal) samt legevaktformidling (legevaktsentral) for kommunane i Sogn (Sogndal (unnateke Balestrand), Vik, Luster, Aurland, Årdal og Lærdal.

I tillegg er kommuneoverlege og kommunepsykolog organisert under Sogn LMS.

Kommunepsykolog, KAD senger og legevakt for kommunane i Indre Sogn vil verte råka av tunnelstenginga, uansett stengingsregime.

Kommunane Aurland, Årdal og Lærdal drifter desse tenestene saman gjennom eitt vertskommunesamarbeid, der Lærdal er vertskommune. Begge tenestene er avhengige av forutsigbar framkommelegheit mellom Lærdal og Aurland

For Sogn LMS vil konsekvensane bli avgjerande dersom Aurland kommune, som følgje av tunnelstenging, vert nøydde trekke seg ut av samarbeidet. Dette vil vera ein sær s uønska konsekvens for alle tre kommunane. Ein vil forsøke å dele konsekvensane litt opp:

KAD-sengene

Driftsmessige: Som eitt resultat av samhandlingsreforma i 2014, er alle kommunar er pålagde å ha eitt ØHD (KAD) tilbod til pasientar som har behov mellom det kommunale tenester kan tilby, og det spesialisthelsetenesta tilbyr. ØHD står for *Øyeblikkelig hjelp døgnpast*.

Kommunane i indre Sogn har valt å samarbeide om KAD tilbod, for å gje pasientar eit tilbod som er kvalitativt godt nok. KAD sengene er lokalisert ved sjukehuset i Lærdal. Ved stenging av Lærdalstunnelen, der Aurland kommune nøydde å gå ut av samarbeidet. Dette fører til ein ny driftssituasjon, som vil vera svært krevjande for Årdal og Lærdal, og vil ikkje vera økonomisk berekraftig, med det resultatet at ingen av dei 3 kommunane har ØHD tilbod.

Økonomiske: Dei 3 kommunane har i dag 2 KAD senger, og betaler Helse Førde i overkant av 3,2 millionar kroner årleg for pleietenester. Aurland sin del av dette er ca 600 000 kr. I tillegg kjem kostnadene til legevaktslegen, som på kveld, natt, helg og høgtid, har det medisinske ansvar for pasientar på KAD.

Om Årdal og Lærdal skal dele desse kostnadene åleine, kan ikkje tilbodet forsvarast økonomisk. Ei reduksjon i sengetal er heller ikkje aktuell då ein ser på 2 senger som eitt minimum for å oppretthalde drifta. Avvikling av drifta vil også få konsekvensar for Helse Førde og Legevaktssentralen

Heilstenging eller delstenging: For KAD tilbodet, vil heilstenging bli det mest inngripande alternativet. Med delstenging/lang nattestenging, kan det vera mogeleg å oppretthalde tilbodet, med eit grundig planlagt gjennomkøyringsregime.

Interkommunal legevakt

Driftsmessige:

Sogn LMS har også driftsansvar for interkommunal legevakt i Aurland Lærdal og Årdal. Me har ei 12-delt vaktlinje, og vaktene fordeler seg på dei 3 kommunane etter storleik. $\frac{1}{4}$ (3 deler) er dekkja av Aurland.

Konsekvensen kan vera at Legevakten må delast i 2, og årdal/Lærdal vert ei sjølvstendig vakt med auke av vaktbelastninga fra 12 til 9 delt.

Det inneber ei auka vaktbelastning på gjenverande legar. Tenesta har allereie store rekrutteringsproblem, med 4 vakante legestillingar til saman i dei 3 kommunane. Ein greier ikkje, med dagens ordning, å dekke alle 12 vaktlinjene i legevaktssamarbeidet.

Vaktordning er avgjerande for at legar skal søkje seg til distriktskommunar. Med 9-delt vakt fordelt på 2 kommunar, samt at Aurland vert nøydde å opprette eigen 3-delt bakvakt, vil det bli endå vanskelegare å rekruttere og behalde legar, samt at dei økonomiske konsekvensane vert betydelege.

Ei slik løysing vil også medføre reforhandling av avtalen for legane. Det er ikkje sikkert at me greier å få til ein ny avtale på desse premissane, samt at det vil få store økonomiske konsekvensar.

Økonomiske:

Ei slik oppdeling fra 1 til 2 legevakt-distrikt vil innebera ein stor kostnadsauke. Drifta av legevakten for 2023 er budsjettert til ca 10 millionar kroner fordelt på alle tre kommunane. Aurland sin andel av dette er ca 2,3 millionar kroner.

Desse tala føreset normal driftssituasjon. Rekrutteringsproblema vil føre til at Aurland sin andel må dekkast av legevikarar frå byrå, noko som vil medføre ein auke frå 2,3 millionar kroner til 6-8 millionar kroner.

Med belastningsauke på legane, samt at Lærdal og Årdal må stå for kostnadene av legevakt sjølve, vil inngripande, og gjerne avgjerande for drifta av Sogn LMS. Dette vil også få konsekvensar for Helse Førde, som me leiger lokaler av, samt legevaktssentralen.

Heilstenging eller delstenging: Legevakten handsamar all øyeblikkeleg hjelp som skjer utanom ordinær arbeidstid i dei 3 kommunane. Dette betyr at ein er avhengig av fri ferdsel heile døgnet, også gjennom Lærdalstunnelen. Ved heilstenging finst det ikkje noko omkøyringsalternativ som stettar krava til responstid/øyeblikkeleg hjelp.

Ved delstenging vil også tunnelen vera steng delar av døgnet, noko som gjer at delstenging heller ikkje er noko alternativ.

Kommunepsykolog

Kommunepsykolog er interkommunal og har kontordagar i alle 3 kommunane. Kommunepsykologen samarbeider tett med tenester som helsestasjon, legeteneste, psykisk helse, helsestasjon, skular, barnehagar etc, samt barnevern og PPT som også er interkommunale tenester.

Dette er også ei teneste som kommunane er pålagde å ha. Ved heilstenging av tunnel, vil Aurland miste denne tenesta.

Kommunepsykologen må vera fysisk i alle 3 kommunane, og det er ikkje mogeleg å digitalisere desse tenestene

Beredskap

Legekontora i indre Sogn inngår i beredskapsplanane til dei 3 kommunane. Legekontora handterer all øyeblikkeleg hjelp som finn stad på dagtid.

Ein har planar for at dersom eitt av legekontora ikkje er i drift av ulike årsaker, vil dei to andre kompensere for dette og yte øyeblikkeleg hjelp for kommunen utan legevakt.

Stenging vil gjere dette samarbeidet særdelest sårbart og i verste fall fagleg uforsvarleg, samt at Aurland ikkje har nokon plan for beredskap ved stengt tunnel.

Totalt sett for Legevakt og KAD-senger: Av ca 14 millionar kroner, som er budsjettert til drift av legevakt og KAD-senger, Vil Sogn LMS miste va 2,9 millionar kroner inntekter, samt at meirutgiftene for å kompensere for legevakt vil bli på 6-8 millionar kroner, dersom Aurland kommune vert nøydd trekkje seg ut av samarbeidet.

Dette vil ha ein vesentleg konsekvens for dei 2 resterande kommunane i samarbeidet, og vil gjera at drifta av Sogn LMS ikkje kan forsvarast økonomisk og dagens drift må avviklast

Dersom dette vert ein realitet, vil det også få konsekvensar for legevaktssentralen, Legevaktssentralen driv legevaktsformidling via telefonnummer 116117 for heile Sogn (unnateke Balestrand) og indre Sogn. Om ein ikkje kan forsvare drifta av Sogn LMS, kan også dette tilbodet forsvinne.

Framlegg til avbøtande tiltak:

1. Delstenging/heilstenging med gjennomsløpping av blålys/legevakslege ved behov

Dersom tunnelen kan opnast på kort varsel og sleppe igjennom blålys/legevakslege, kan dette vera eitt avbøtande tiltak.

2. Oppretting av legevaktssatelitt i Aurland
Eitt anna alternativ kan vera oppretting av legevaktssatelitt i Aurland jmf. Pilotprosjektet i Balestrand.
Aurland må då ha ein bakvakslege til ei kvar tid, samt at Helse Førde må stille med ambulanseberedskap i Aurland.
Dersom dette føreligg, kan vakthavande lege ved Sogn LMS gjennomføre videokonsultasjonar med pasientar frå Aurland.
Det føreset at ein har eitt behandlingsrom og ein sjukepleiarressurs i Aurland tilgjengeleg til ei kvar tid, som kan vera tilgjengeleg under videokonsultasjonen, gjere undersøkingar og iverksette tiltak etter ordinasjon frå legevakslege. Dette krev investeringar i utstyr, lokalar, opplæring og tilsetjing i nye stillingar
3. Ambulanse/snøggbåt som også fungerer som base for ein bilambulanse med mannskap som kan bringa pasientar til kai, og følgja pasientar til Lærdal i båt dersom naudsynt. Kommunane treng å få meir informasjon om kva transportmiddel som er realistisk dersom ein skal kunne vurdere gode avbøtande tiltak her. til dømes avgangstid, reisetid, type båt etc.
4. Midlar til å oppretthalde drifta: Kommunane treng midlar til å oppretthalde drifta i anleggsperioden. Dette for å kunne drifte alle tenestene medan arbeidet pågår, og at Aurland skal kunne delta i samarbeidet etter anleggsperioden. Om ein ikkje får midlar til drift vil det råke legevaktssentral for heile Sogn (unnateke Balestrand) og indre Sogn, og legevakt, KAD-senger og kommunepsykolog for alle kommunar i indre Sogn. Det gjeld også arbeidsplassar for 14 sjukepleiarar og det gjev økonomiske konsekvensar for Lærdal sjukehus.

Med venleg helsing

Jonatan Nasset

Leiar Helse og Sogn LMS/Intensivsjukepleiar

||| 415 01 751 |||

laerdal.kommune.no



Fra: Ingeborg Lysne <Ingeborg.Lysne@laerdal.kommune.no>
Sendt: 18.01.2023 17:50:53
Til: Post Lærdal <post@laerdal.kommune.no>
Emne: Innspel til stenging av Lærdalstunnelen - Sogn lokalmedisinske senter

Fra: Frode Myklebust <Frode.Myklebust@laerdal.kommune.no>
Sendt: onsdag 18. januar 2023 16:08
Til: Ingeborg Lysne <Ingeborg.Lysne@laerdal.kommune.no>
Kopi: Jonatan Nettet <jonatan.nettet@laerdal.kommune.no>
Emne: I dag.

Hei.

Helse og omsorgstjenestene er ikke så påvirket av pendling utover legevakten. Legevaktsentralen har en ansatt som pendler inn fra Aurland. Spesialomsorg har Ansatt
Pleie og omsorg har p.d. ingen.
Ikke helsesenteret heller.

Legevakten derimot har 12 delt vakt hvorav $\frac{1}{4}$ (3 deler) er dekket av Aurland. Konsekvensen kan være at Legevakten må deles i 2, og Årdal/Lærdal bli en selvstendig vakt med økning av vaktbelastningen fra 12 til 9 delt.

Aurland må ha selvstendig legevakt som blir 3 delt.

En slik oppdeling fra 1 til 2 legevaktdistrikt vil innebære betydelige ekstrakostnader.

Det innebærer også økt vaktbelastning på gjenværende leger.

Denne tjenesten har allerede store rekrutteringsproblemer.

Aurland vil gå inn i en situasjon med 2 av 3 legestillinger udekket.

Årdal har 3 av 6 stillinger udekket.

I anleggsperioden vil man kunne oppleve ytterligere avskalling kombinert med en vanskelig, sågar umulig rekrutteringssituasjon.

Man vil måtte basere seg på korttidsvikarer.

Kontinuiteten i fastlegetjenesten blir ytterligere svekket, sogar fraværende.

Det er ikke bra for diagnostikk og oppfølging av mennesker med behov for helsehjelp over tid.

Det innebærer også en svekkelse av samarbeidende tjenester at legetjenesten ikke har kontinuitet.

Skal man opprettholde tjenestestrukturen som i dag må man ha en garanti for at

1. På og avtroppende lege kommer seg i gjennom tunnelen til rett tid.
2. Lege i utrykning, nøtetater og pasienter til legevakt kommer seg i gjennom tunnelen innenfor gitte tidsfrister.

Avbøtende tiltak i forhold til alternativ transportvei som er effektiv nok i tid, transporttrygghet og framkommelighet kan jeg dessverre ikke se for meg for helseetatene.

Worst case scenario.

Det andre vi snakket om som har med langtidseffekter av endret reisemønster. Pendlere som velger andre jobber, bortfall av arbeidsplasser m.m. på demografi, offentlig økonomi, rekrutteringsproblemer i offentlig og sogar privat virksomhet.

Dette vil akkumulere seg i helseproblemer og endre helsetilstanden i befolkningen negativt.

Vi må være klar over at avbøtende tiltak er nettopp det, og ikke kompensierende.

Effektene av dette kan det ta mange år å kompensere for.

Timingen er elendig i forhold til coronatiden vi har bak oss.

Investeringsvilje i samferdsel/logistikk er allerede dalende. Dermed også prisnivået på tomter og bygg.

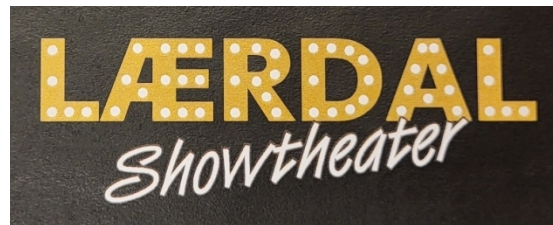
Også private.

Mvh

Frode Myklebust



LÆRDAL
Ferie- og Fritidspark



- **Stenging av Lærdalstunnelen –
Utfordringar drift/personale:**
 - ❑ 7,5 heilårstilsette idag >> vert redusert til 2-4
 - ❑ 15-20 sesongtilsette >> vert redusert til 5-10
 - ❑ Den nye event-aktiviteten vert kraftig redusert eller kutta
 - ❑ Vi har vareleveransar frå Voss, inn-ut leveransar for nettbutikken via Postnord Voss. Sengetøy frå Voss.

- **Stenging av Lærdalstunnelen –
Utfordringar marknadssituasjonen:**
 - ❑ Tal gjestedøgn år 2000: 13.000. År 2022: 45.000
 - ❑ Motorikkipark: 3.000
 - ❑ Events: 3.000
 - ❑ Restauranten ikkje buande gjester: 5.000
 - ❑ Kundestrukturen bygd opp rundt Lærdalstunnelen.
 - ❑ Vestlendingar aksepterer lange avstandar, det gjer ikkje Innlandet/Oslo/Viken. Ein lang veg å gå. Det er enklare å få ein tyskar hit enn ein totning.

■ Stenging av Lærdalstunnelen –

Utfordringar økonomi:

- ❑ Omsetning før Lærdalstunnelen 4-5 mill.kr.
- ❑ Sidan 2017: 15-20 mill.kr.
- ❑ Forventer nedgang på min. 50% ved tunnelstenging eller tilnærma halvdagsstenging.
- ❑ Minst 50% av kundemassen køyrer til eller frå gjennom tunnelen.
- ❑ Nyttar stort sett lokale leverandørar / handverkarar forutan nemde Voss. Minst 50% nedgang i aktivitet gjev og minst 50% nedgang i kjøp av varer og tenester.

■ Stenging av Lærdalstunnelen –

Utfordringar produktutvikling:

- ❑ Vi bygde opp organisasjonen i 2019 på bakgrunn av stabil utvikling siste 20 åra.
- ❑ 2 større satsingar i 2019: Vidareutvikling av sportsvarehandel og eventsatsing. 2 nye heilårsverk + 10-12 eventarbeidarar deltid
- ❑ Pandemi, straumprissjokk, tunnelstenging.
- ❑ Allereide kutta 2 årsverk, vinterpermitteringar. Utviklinga går vidare på sparebluss.
- ❑ Sannsynlegvis full stenging komande vinter.

- **Stenging av Lærdalstunnelen – Saknar fokus på fakta om tal og erstatning.**
 - ❑ November 22: Nytt løp 10-11 milliardar
 - ❑ Sogn Avis forrige dagen: 5 milliardar! Kva er rett?
 - ❑ Oppgradering 2,5 milliardar
 - ❑ 2000: 1 milliard + konsumpris = 1,8 milliardar
 - ❑ Dvs. nytt løp bør koste 4 milliardar
 - ❑ Vegvesenet må svare for diff. på 7 milliardar.
 - ❑ Iflg. Statens Vegvesen: Koster like mykje å byggje nye tunneler som å oppgradere gamle. (TU 24.9.2013)
 - ❑ Stenging raserer næringslivet i Indre Sogn.
 - ❑ Erstatning?

- **Stenging av Lærdalstunnelen –
Alternative ”vegar” for folk og næring.**
 - Stenging/kolonne kun nattestid
 - Persontransport/utrykning natt: helikopter
 - Biltransport for folk og næring:
 - Hurtiggående ferjer a la Color Line sine Superspeed mellom Lærdal og Gudvangen, er einaste mulegheita ved heilstenging. Isåfall gratis for alle reisande.
 - Kanskje må til ny kai i begge ender...?

■ Stenging av Lærdalstunnelen – Vår konklusjon

- ❑ Konsekvensane for folk og næring ved stenging / tilnærma stenging,
- ❑ og kostnaden med avbøtande funksjonelle tiltak vert så store at ein kjem ikkje utanom nytt løp.

Lærdal Hotel AS – Innspel stenging av Lærdalstunnelen.

Lærdal Hotel har 94 rom med plass til 182 gjester og restaurant med plass til 200 gjester. Hotellet er ope frå april/mai til oktober kvart år og tek elles imot arrangement resten av året. Våre gjester kjem frå heile verda og er i stor grad turistar (ca. 90% turistar) som i stor grad besøker Flåm og Nærøyfjorden med dei mange omkringliggende aktivitetar. I 2019 som kan seiast å være eit normalår før pandemien braut ut så tok vi imot 23 000 gjester i løpet av sesongen. Vi har i 2022 hatt 15 000 gjester innom hotellet vårt. Vi er ikkje i tvil om størstedelen av våre gjester, truleg opp mot 90%, vil bli påverka dersom Lærdalstunnelen vert stengt anten heilt eller delvis. Vår gjester kjem køyrande og størstedelen i større bussar som krev gode vegalternativ. Vi lever av å tilby overnatting til turistar som ønsker å oppleve naturen og aktivitetar i Sognefjorden og når infrastrukturen og forutsigbarheit blir endra, så vil også reiseruter og planar bli endra.

Heilstenging:

Stenging av Lærdalstunnelen vil medføre at store deler av vårt kundegrunnlag forsvinn og finn alternative reiseruter, og vil truleg føre til stenging av hotellet.

Om turistane ikkje kjem seg til eller frå Flåm og Nærøyfjorden på ein effektiv og forutsigbar måte, så vil dei finne andre alternative reiseruter som ikkje omfattar Lærdal i like stor grad.

Det er vanskeleg å sjå føre seg at store turistbussar skal kunne koma seg over Aurlandsfjellet på ein fornuftig måte, og spesielt om ein tar omsyn til den auka trafikkmengda ein stengd tunell vil medføre. Frå media ser vi allereie i dag at det er meldt om store trafikale problem berre på vegpartiet Aurland – Stegastein i sommarmånadane. Vi trur ikkje dette vil bli rekna som eit eigna alternativ for omkøyring for våre gjester og at det heller vi medføre at store delar av vår kundegrunnlag fell vekk. Spørjeundersøking gjort av Visit Sognefjord underbygger dette og viser at 80% av profesjonelle aktørar vil legge om ruta til andre regionar dersom Lærdalstunnelen vert steng. Det er naturleg å tenke at dette også vil gjelde den alminnelege turisten.

Vi er 7 personar i heil- og deltidsstilling på årleg basis som har Lærdal Hotel som arbeidsgjevar, og om vi ser oss nøydde til å stenge hotellet så vil permittering og oppseiing av tilsette bli ein konsekvens. Om inntektsgrunnlaget fell vekk så vil det medføre ein stor økonomisk risiko for bedrifta og framtida til selskapet. I løpet av sesongen vi held ope er det opp mot 24 tilsette i sving, samla budsjettet til ca. 15 årsverk for 2023 på hotellet som bur, jobbar og handlar i Lærdal. Av våre oppimot 23 000 gjester som er innom hotellet i løpet av eit år vil ein stor del av desse besøke butikkar og aktivitetar i og rundt Lærdal. Dette gjev ringverknader til butikkane og anna Næringsliv i Lærdal som då vil forsvinne.

Stenging av Lærdalstunnelen vil derfor ha store konsekvensar for oss i perioden den er stengt, men det er også usikkert kva langsiktige verknader dette vil få for oss. Turoperatørar planlegg gjerne 2-3 år fram i tid, og reiseruter som blir lagt om vil difor ta tid å bygge opp igjen og det kan ta lengre tid før ein kjem tilbake til normalen.

Vil butikkar og aktivitetar i Lærdal overleve perioden tunnelen er stengt?

Vil det være like attraktivt å kome tilbake til Lærdal dersom tilbodet har blitt vesentleg dårlegare?

Vi ser få avbøtande tiltak for full stenging av tunnelen og dette alternativet vil være svært alvorleg for vår bedrift.

Delstenging i periodar:

Stenging delar av døgnet vil kunne få mindre konsekvensar for Lærdal Hotel dersom det er snakk om nattestenging i ein avgrensa periode.

Dersom det er snakk om nattestenging i 12 timar som Statens Vegvesen har nemnt i media so ser vi dette som ein lang periode og at det vil likevel kunne få konsekvensar for korleis reiseruter blir planlagt.

Vår hovudsesong er april til oktober og det er i desse månadane våre økonomiske konsekvensar er størst og om ein kan redusere stenginga i denne perioden så vil det redusere våre konsekvensar. Om ein kan klare stenging mellom kl. 21.00 til 06.30 vil dette kunne bli å leve med for oss.

Ved stenging i periodar så vil det være svært viktig at stengingsperiodene, kolonnekøringstider og reisetid gjennom tunnelen er forutsigbare. Det må være mogleg å planlegge reiseruter og reisetider på ein forutsigbar måte. Våre gjester skal vidare til aktivitetar og avtalar på fast oppsette tidspunkt og om det ikkje lar seg gjære å planlegge så vil dei velgje andre alternativ.

Eit anna viktig punkt er at eventuelle avbøtande tiltak må være klare i god tid før dei blir iverksette. Dei store aktørane i reiselivet er no gang med innkjøp for 2024 (1,5 år før ankomst) og kontraktar og reiseplanar skal spikrast. Om vi blir eit usikkert alternativ, så er vi allereie i ferd med å miste trafikk.

Andre innspel og spørsmål til prosjektleiar

Stor usikkerheit med omsyn til dei langsiktige konsekvensane ei stenging vil få, anten om det er heilt stengt eller delvis stengt.

Ved stenging av Lærdalstunnelen må det på plass ein kompensasjon for Næringslivet som dekker dei økonomiske konsekvensane dette medfører.

For oss er allereie ein konsekvens at vi må revurder investeringar og framtidsplanar ettersom framtidsutsiktene er usikre og vi ikkje veit kva framtida no vil bringe. Det er derfor avgjerande at ein tek avgjersler i god tid før endringane trer i kraft, og det vert forutsigbart for Næringslivet.

Er det gjort tilstrekkeleg vurdering av dei samla økonomiske konsekvensane for heile regionen som følger av dette prosjektet?

Og er det vurdert opp mot kostnaden ved å bygge eit nytt løp? Om det allereie ligg føringar i EU for nye vedtak i framtida som likevel vil tvinge fram to løp, så bør dette være med i ei samla vurdering på noverande tidspunkt.

Helsing

Ole Kristian Nedberge

Lærdal Hotel AS

Sognasmak AS
Lærdalsvegen 714
6887 Lærdal

Org.nr. 928 946 339

Lærdal, 20.01.2022

Lærdal kommune
v/ Ingeborg Lysne
Øyraplassen 7,
6887 Lærdal

Epost: post@laerdal.kommune.no

Uttale til planar om stenging av Lærdalstunnelen

Me viser til møtet for næringslivet i Lærdal om stenging av Lærdalstunnelen 18. januar d.å, og til oppmoding frå Lærdal kommune om å komme med skriftlege innspel til saka.

1. Kort om verksemda og ringverknader

Landbruket i Sogn har gjennom systematisk utviklingsarbeid og ei rekkje satsingar dei siste 10-15 åra utvikla Sogn til å bli ein av dei største regionane i landet innanfor frukt- og grønt. For fleire produksjonar er regionen størst i landet. I september 2020 lukkast det å få vedteke fusjon mellom dei to tidlegare føretaka Lærdal Grønt SA og Sognefrukt SA. Det nye selskapet Sogn Frukt og Grønt SA omfattar no omlag 140 aktive gardsbruk/produsentar i 6 kommunar i Sogn. Omsetning i 2021 var 133 mill kr. Nytt regionalt pakkeri opna i Håbakken i 1. juli 2022.

Sognasmak AS vart etablert i januar 2022 som ei eiga verksemd i kjølvatnet av denne storsatsinga. Utviklinga av Sognasmak er knytt til det store behovet for ein ny einheit som femner heile breidda i landbruksnæringa i Sogn og som arbeider med informasjon, kunnskap og utvikling knytt til lokal mat og drikke.

Føremålet med Sognasmak er å vera eit opplevings og informasjonssenter for lokal mat og drikke, inklusiv sal av lokalmat. Verksemda skal arbeide med opplæring, arrangement og FoU-prosjekt knytt til produksjon av frukt, grønt og andre mat- og drikkeprodukt med opphav i Sogn. Stiftarane av Sognasmak viser også denne breidda i samarbeidet: Sogn Frukt og Grønt SA, Sogn Jord og Hagebruksskule, Sogn Frukt og Siderlaug, Sognalam SA, Balholm AS, Bratt Moro AS og Dalalåven AS.

2. Konsekvensar av stenging av Lærdalstunnelen for Sognasmak

For den nystarta verksemda Sognasmak vil den planlagde stenginga av Lærdalstunnelen få dramatiske følgjer:

- Sognasmak er eit sjølvstendig og lite føretak som bygger si drift hovedsakeleg på sal av regionale mat- og drikkeprodukt i dei fysiske lokala i Håbakken.
- Det økonomiske grunnlaget for etablering av verksemda er bygd på lokaliseringa ved vegkrysset E16/Rv5 i Håbakken og at dette er det største trafikksystemet i Indre Vestland.
- Ei berekraftig økonomisk utvikling er totalt avhengig av gjennomfartstrafikken med dei store toppane i omsetning i sommarhalvåret og i haustferie, jul, vinterferie og påske. Utan denne trafikken er det ikkje grunnlag for å driva verksemda. Det er denne omsetninga som gjer at Sognasmak kan halde ope heile året og fylle si rolle for regionen.
- Stenging av Lærdalstunellen etter dei varsla planane vil gje ein dramatisk nedgang i turisttrafikk om sommaren og i dei nye skuldersesongane for reiseliv som er under utvikling i Sogn og på Vestlandet. I tillegg vil gjennomgangstrafikken aust-vest bli redusert i dei viktige ferieperiodane gjennom året. Lokaltrafikk gjev ikkje tilstrekkeleg økonomisk grunnlag for å drive verksemda. Stenging av Lærdalstunellen vil dermed direkte true eksistensen til Sognasmak. Og den nye felles satsinga med å profilere og vidareutvikle Sogn som matregion vil bli sett mange år tilbake.

3. Konklusjon

Stenginga av Lærdalstunellen er svært alvorlege for Sognasmak. Me har to hovedinnspel:

Stengingsalternativa

Nattstenging vil vera noko mindre dramatisk enn full stenging. Men også nattstenging vil ha klar negativ effekt. Det vil påverke trafikantane sine prioritering i høve bruk av dei tre store aust-vestsambanda over Sogn, Hardangervidda og Haukeli. Det er og grunn til å tru at dei nye køyrevanane, som har vorte endra i ein føreslegen 5-årsperiode med nattstenging, vil kunne gje nye køyremønster i lang tid etter dette.

Stort behov for grundig utgreiing og ekstern kvalitetssikring av alternativ og handlingsrom
Konsekvensane for næringsliv og samfunnsliv i regionen er dramatiske. Det er allereie vist gjennom innspel frå ei rekkje verksemder og organisasjonar i Sogn. Me stiller oss svært undrande til at det ikkje er sett i gang ei konseptvalutgreiing (KVU) i ei sak med so alvorlege samfunnskonskvensar og med eit investeringsbehov som er antyda i storleik 2,5 MRD kr. Sogneregionen blir no bedd av vegstyresmaktene om å velge mellom "pest eller kolera", full stenging eller nattstenging i 5 år, men det ser ut som det ikkje blir gjort ei grundig vurdert kva som er mulegheitsrommet i høve alternative og potensielt mykje betre løysingar. Her må og dei store negative kostnadene for regionen sjåast i høve til eventuelt noko høgare kostnadane for alternative og langt betre løysingar for Lærdalstunellen.

Sognasmak ber om at ansvarlege styresmakter lokalt, regionalt og nasjonalt arbeider for å få til ei uavhengig og brei konseptvalutgreiing (KVU) og ikkje berre ein enkel og rask konsekvensanalyse utført av Statens Vegvesen slik som no planlagd.

Vennleg helsing

Sognasmak v/styreleiar Tor Yttri

Lærdal 20.01.2022

Uttale frå Sogn Frukt og Grønt SA ifm oppgradering av Lærdalstunnelen

Informasjon om Bedrifta:

- Sogn Frukt og Grønt er eit samvirke som betyr at me er ei samanslutning av mange sjølvstendige bedrifter (ca 140 bedrifter) av ulik storleik og med stor samla sysselsetting. Det meste av produksjonen i desse bedriftene (gardane) går gjennom samvirke og er heilt avhengig av at varene vert selt. Ved problem med levering frå mottaket/pakkeriet får det store ringverknader. Butikkane me leverar til i Bergensområde er avhengige av punktlege leveransar, og dersom me ikkje klarar å etterleve dette må dei handle hjå andre enn oss. Uforutsigbare omkøyringar via td Vikafjellet med potensielle ferjekøar og vegstengingar vil difor vere ein stor risikofaktor for oss.
- Sogn Frukt og Grønt SA har investert bortimot 100 mill i nytt pakkeri i Håbakken som sto klart i juni 2022

Varer , kundar og Salg:

- 30+ variantar av frukt, bær, poteter og grønsaker vert pakka gjennom anlegget . Sesong 6 mnd. (Juni-Des)
- Omsetnad 2021: 133 mill
- Produerte 5000 tonn med frukt og grønt i 2021, ca 75 % av dette gjekk til Bergensmarknaden
- Vårt konkurransefortrinn: kort avstand til Bergen, Norges nest største by
- Hard konkurranse med andre produsentar i inn- og utland om å få levere til Bergen
- Kort avstand spesielt viktig for tidlegpoteter og jordbær. I begynnelsen av potetsesongen startar dei fyrste produsentane opptak av poteter kl 5 om morgonen, for at me skal rekke å pakke og sende alt til Bergen i løpet av kvelden/natta, slik at varene er i butikkane tidleg neste morgon.
- Lenger transportveg og høgare transportkostnader er dramatisk for oss.
- Håbakken er sentralt og viktig for å få tilgang til ekstra bestillingar med kort frist, noko det er overraskande mykje av. Dette er volum me vil miste utan nærheiten.
- Me sel varene våre til Bama. Dei seier at det er katastrofe for oss om tunnelen blir stengt eit heilt år. Det er ikkje det du vil høyre frå kundane dine.

Full stenging av Lærdalstunnelen vil få store konsekvensar for Sogn Frukt og Grønt SA. Direkte øydeleggande for nærleiken til markedet for våre produkt i Bergen. Andre aktørar vil overta

våre leveransar og det vil ta lang tid å opparbeide dette på nytt. Me har også produsentar i Aurland som ved full stenging ikkje vil få levert varer innan rimleg tid til pakkeriet. Nattestenging vil vera mindre dramatisk. Dette vil allikevel påverka drift negativt, da mykje av varene vert sendt på kveld/tidleg natt. Hurtiggåande ferjer med god nok kapasitet mellom Lærdal og Gudvangen, kan saman med nattestenging vera ein tilnærming som kan vera bedre for vår drift.

Sogn Frukt og Grønt SA eige og driv Felleskjøpsbutikk på Håbakken.

Noko av grunnlaget for å flytte Felleskjøpsbutikken til Håbakken var trafikktalet øst/vest. Ein stor del av denne trafikken kjem frå Bergen (gjennom Lærdalstunnelen) og er ein viktig del av omsetninga og grunnlaget for vekst. Omsetninga i Felleskjøpsbutikken er viktig i høve totaløkonomien i samvirke.

Me mottek butikkvarer som delvis er sendt i PostNord sitt system. Desse varene kjem frå Voss (gjennom Lærdalstunnelen).

Nattestenging vil i mindre grad berøre drift av felleskjøpsbutikken.

Konsekvensane for næringslivet, ved valgte alternativ for stengeregime ved oppgradering av Lærdalstunnelen, er svært alvorlige. Me krev at ein må få til ei konseptvalg utgreiing (KVU) og ikkje ein konsekvensanalyse utført av Statens Vegvesen, som ein no legg opp til. Eit nytt løp i Lærdalstunnelen vil vera den mest tenlege løysinga for alle.

Mvh

Knut Rune Bøe

Dagleg Leiar Sogn Frukt og Grønt SA

Brevet er elektronisk og er utan handskriven underskrift.

Lærdal kommune

6887 Lærdal

Lærdal 19.01.23

2tal elektro AS

Postboks 73

6886 Lærdal

Tlf: 57 66 79 00

post@2tal-elektro.no

www.2tal-elektro.no

Org. nr.: NO 985233632 MVA

Vedr. Stenging av Lærdalstunnelen og konsekvensar for 2tal elektro AS

2tal elektro er ei bedrift med 10 årsverk og ei årleg omsetning på 16-20 millionar i normalår. Ca 30-35% av vår omsetning er arbeid og tenestar utført og levert i Aurland, Flåm, Underdal og Gudvangen.

Me har sia Lærdalstunnelen vart åpna bygd opp sakte men sikkert ein marknad som stadig aukar på andre sida av tunnelen. Me har store kundar som gjev mykje arbeid og inntjening til vår bedrift og skattekroner til Lærdal kommune. Dette er kundar som Aurland kommune, souvenirbutikkar, eigendomselskap og private husstandar.

Ved heilstenging av Lærdalstunnelen vil me ikkje kunne betjene desse faste kundane utan att det vil bli store reisekostnader med omkøyringar, ferjer etc og det er noko kunden sjølv sagt ikkje vil betale for. Dermed vil me mest sannsynleg mista dette markedet. Me har ikkje ansatte i Aurlandsregion då det i vårt fagfelt er vanskeleg å få tak i fagfolk i bransjen generellt.

Ein anna viktig faktor er att me også dekker mykje av hyttemarkedet på filefjell og hemsedalfjell der det er mykje vestlendingar/bergensarar og der omkring som har hytte. Dette er eitt stort marked for oss som antakeleg vil bli veldig redusert ved heilstenging av Lærdalstunnelen. Hyttene vil ikkje bli brukt i den grad det blir brukt om Lærdalstunnelen er åpen og markedet vårt der vil bli sterkt redusert.

Inneverande år 2023 har me i Aurland aleina prosjekt for cirka 10-12 millionar allerede i vårt ordresystem då me har vunne ein del større anbud i Aurlandsområdet. Desse anbuda skal ferdigstillast iløpet av 2023. Dette er utanom vanleg servicearbeid. Dei prosjekta som me no arbeidar med og skal ferdigstillast i 2023 har nye/fleire byggetrinn framover som skal ut på anbud og byggast i 2024 og 2025, desse prosjekta vil då bli vanskeleg for oss å være med på vidare vis då formodning Lærdalstunnelen skulle bli heilstengt i eitt år og kanskje lenger. Det vil då sei att me mistar sjansen for å holde omsetning vedlike og haldesame antall mannskap i arbeid.

Ein anna faktor som er viktig for vår del å få fram er att vis Lærdalstunnelen blir stengt i 1- år kanskje lenger og me har ikkje vore i markedet der på over 1- år, Vil då kundane

kome tilbake til oss?? då har dei kanskje funne seg nye entreprenørar/samarbeidspartnara i andre områder.

Me har som nevnt brukt tida sia Lærdalstunnelen åpna og fram til i dag på å bli ein stor aktør i elektrobransjen i Aurlandsregionen. Stenger Lærdalstunnelen og me mistar marknaden der innover so er me rett og slett sett mange år tilbake og må bygge opp att markedet på nytt. Det vil ta tid og økonomisk belastande.

2tal elektro må i verste fall gå til oppseiingar av ansatte og reultatmessigt vil det bli mindre omsetning vis Lærdalstunnelen skulle bli heilstengt då markedet blir mindre for vår bedrift.

Beste alternativ for vår bedrift vil være kveld/nattstenging då tilkomst gjennom tunnelen vil være tilgjengeleg innan normale arbeidstider for kundebesøk og prosjekter og det generelle næringsliv.

Heilstenging 1-år eller lenger vil få store konsekvensar for å holde dagens drift og ansatte i 2tal elektro AS oppe.

Mvh

2tal elektro AS



Steinar Bjørkum

Dagleig Leiar.

Fra: Arne Slinde Ahlin <arne@slindeftransport.no>

Sendt: 18.01.2023 19:58:39

Til: Post Lærdal <post@laerdal.kommune.no>

Kopi: Magne Ahlin <magne@slindeftransport.no>, Helge Nesse Slinde <helge@slindeftransport.no>

Emne: Innspel til uttale om oppgradering av Lærdalstunellen

Slinde Transport A/S har satsa på E16 og Lærdal som leve veg. Me har bygd eit senter for tungtrafikk der me har terminal, vaskeanlegg, parkering og drivstoffylling for transportnæringen . At E16 vert stengt heilt eller delvis er eit kritisk problem for oss, både for anlegget på Håbakken og transportbedrifta. Me køyrer daglege avgangar frå Oslo til Voss, Sunnfjord,og Bergen med sjåførbyte , vedlikehold og drivstoffylling på Håbakken. Me fraktar mykje stykk-gods, dvs varer med hastverk. Som Post,medisinar,elektrodeler,kraftverksdeler,bildeler og andre nødvendige forbruksvarer. Med avgang frå Oslo kl 2130 skal me stå i hjå mottakerterminal før kl 0500. kvar dag.

Sjåførane er heimehøyrande i Sogn og det er lagt opp til mannskapsbyte på Håbakken i Lærdal.

Direkte konsekvens av vegarbeidet for oss på kort sikt er nedlegging eller omlegging av 6 bilruter dagleg eller 12 gonger gjennom tunellen om ein vil. Me har ikkje omkøyringsmoglegheitar som er gode nok til at me kan holde rutene våre. Kombinasjonsruter mellom Håbakken, Sunnfjord og Bergen vert og umogleg å gjennomføre. Dette vil få følger for terminalar som ventar på godset me kjem med, som igjen vert forsinka ytterligare ut til sluttbrukar. Truleg snakkar me pluss ein dag på framføring noko som ikkje er eit alternativ for mange varegrupper. Håbakken som anlegg kjem til å tape 50 mill kr i omsetning på diesel og transportinntekter på ca 15-20 mill årleg .

Konsekvensane på lang sikt er tap av kompetanse, tap av marknad og inntekt, bemanningsproblematikk,auka kostnader og nedleggelse av etablerte opplegg i form av at godset tek andre vegar. Me vert tvinga til å flytta deler av vår produksjon til andre plassar. Sogn blir skild frå resten av Vestland.

Det er og fare for at terminalar og aktivitet i vosseområdet vil verte nedlagde då speditørane vert trua til å rute godset via Bergen. Noko som kjem til å ramme oss ytterligare.

Summa sumarum vil dette true verksemda vår i anleggsperioden og i lang tid framover, ein anleggsperiode som vil vare i 8-10 år om ein samanliknar framdrifta i andre tunellprosjekt i regionen. Dei siste åra har me vorte utsette for mykje vegarbeid ,uforutsigbarheit og tidspress. Vegar som er opne, stengde på kort varsel og varierende grad av varsling av arbeid. Dette byr på ein krevande arbeidsdag.

Med stenging i lærdalstunellen vil me være hindra frå å levere gode tenester til kundane våre og Håbakken går frå å være sentral plass til å bli ein utkant.

Tunellen kan ikkje stengast før me har reelle omkøyringsalternativer.

Kva vil me?

Nå har styresmaktene foreslått endra bevilgningane til samferdsel, då må me tilpassa planane våre til der etter. Då må me ta ut dei plassane som tek flest liv .

Utsett Lærdalstunellen til det kjem krav om to løp.

Bygg E 16 Voss Bergen først -av sikkerheitshensyn

Omkjøringsalternativer tåler ikkje trafikkbelastning..

Me lyt og få på bordet kor lenge anleggsperioden vil vare samla sett og kor lenge me skal ha stengeregime.

Evt stengeregime. Om ein går for å ha open tunell er mitt forslag at den opnar til viss tider kvar dag for eksempel 06,12,16,20,01,04 eller 07 16 02

Arne Slinde Ahlin

Daglig Leder

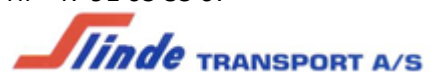
Slinde Transport A/S

Lærdalsveien 728

N-6887 Lærdal

arne@slindeftransport.no

Tlf +47 91 63 83 67



Tlf 88006366

Innspel til konsekvensutgreiing for stenging av Lærdalstunnelen

Full stenging av Lærdalstunnelen vil gjere permanent skade på moglegheita for å oppretthalde dyrlegetenester med base i Lærdal. Aurland er eit aukande kundemarked, som må sjåast saman med kundetilgangen i Lærdal. Helsehjelp til produksjonsdyr og kjæledyr er eit kontinuerleg behov, og kan ikkje stengjast av i periodar. Verken for kortare eller lengre tid. Det finst heller ingen andre kundegrupper ein dyrlege kan skaffe seg i staden for.

Mange forbind dyrlege med akutte oppdrag, men dei fleste oppdrag er vanlege tenester utført på dagtid. Desse oppdraga er grunnlaget for at bøndene kan drive forsvarleg og kunne oppretthalde god dyrevelferd. Blir desse tenestane umogleg å utføre frå base i Lærdal ein periode, vil dei gå tapt for alltid. Både fordi andre må overta Aurland, og fordi det opphavlege tilbodet i Lærdal ikkje kan oppretthaldast utan denne kundemassen.

Det er til dømes 14 geitebesetningar i området Lærdal og Aurland. Eg har fast praksis i 10 av desse. 8 av dei er i Aurland. Her er det nokre sjukebesøk, men flest rutineoppdrag som utførast på dagtid. Desse må utførast på same tida årleg. Utsetjing kan medfører konsekvensar for dyrevelferda og helsa.

Det er ikkje ynskjeleg for verken dyr eller dyrehelsepersonell at Lærdalstunnelen blir stengd.

Men det er forskjell på om den stengjer berre på natt eller heilt i periodar. Nattestengd tunnel vil mest sannsynleg kunne gi eit fortsatt grunnlag for å drive verksemd i Lærdal.

Har jobba her sidan før Lærdalstunnelen kom, så eg veit kva den har å si for kvardagen i Aurland og Lærdal.

Helsing

Bjørg K Haugo og
Veterinærvakta i Lærdal AS
Mari-Jakobvegen 1
6887 Lærdal

□ T□ U□ l□ m□ n□ p□ q□ t□ €□ □□ ;□ £□ ¯□ ±□ ¼□ À□ Ú□
ÿ□ □ c € % € - ¼ Ì Ô d
e
n
u
,
š
.

Fra: Lindstrøm Hotel AS <post@lindstromhotel.no>
Sendt: 09.01.2023 11:57:17
Til: Post Lærdal <post@laerdal.kommune.no>
Emne: kommentar om stenging av Lærdalstunellen

Fra: Lindstrøm Hotel AS
Sendt: mandag 9. januar 2023 12:55
Til: Ingeborg Lysne <Ingeborg.Lysne@laerdal.kommune.no>
Emne: kommentar om stenging av Lærdalstunellen

Til Lærdal kommune/Statens Vegvesen,

Våre 2 verksemder Lindstrøm Hotel og Hotel Grandane har vore gjennom tøffe år med pandemi. 2022 var betre enn 2020 og 2021 , men det var ikkje tilbake til normalen.

Vel over 90 % av våre gjester nyttar tilboda i Aurland og Flåm. Stengning av Lærdalstunellen vil ha svært store konsekvensar for våre hotel. Det er utopisk å tru at vi og resten av Sogn kan få til eit turistbesøk til å leve av utan å ha tilboda i Flåm tilgjengeleg. Aurlandsfjell vegen vil aldri kunne vere ein erstatning for tunellen.

Vi har opplevd hendingar som Tsjernobyl, munn og klov sjuke, kollaps i tigerøkonomier og pandemi mm og vi har overlevd desse katastrofane. Ei full stengning av Lærdalstunellen vil vere ei enno større katastrofe for reiselivet både i Lærdal og heile Sogn. Ei dagstenging vil vere like ille, då turistar ikkje reiser om natta.

I tillegg til dei negative konsekvensane det har for liv og virke lokalt og regionalt trur me ikkje at politikarar og byråkratar har forstått kva ei stengning av Lærdalstunellen gjev av utfordringar for landet som heilskap.

Mvh
Knut Lindstrøm
Britt Isdal
Lindstrøm Hotel
Hotel Grandane

Fra: Ingeborg Lysne <Ingeborg.Lysne@laerdal.kommune.no>
Sendt: torsdag 5. januar 2023 15:17
Emne: Møte om stenging av Lærdalstunellen 18. januar kl.18.00 i Kultursalen

Hei,

Statens Vegvesen ved avdeling for *Transport og samfunn* er i gang med å utgreie verknadene ved ulike stengingsalternativ i samband med oppgradering av Lærdalstunellen, og dei ønskjer medverknad for å

skape ein oversikt over verknadane, og forslag til avbøtande tiltak. Lærdal kommune har fått frist for levering av innspel til 1. februar. Føremålet med utgreiinga er å gje eit best mogleg grunnlag for å velje strategi for gjennomføring av oppgraderinga. Utgreiinga skal i tillegg brukast til å informere om kva som skal gjerast, kva som er konsekvensane av dette, og kva avbøtande tiltak som kan setjast i verk.

Stengingsalternativa kan delast i to hovudalternativ:

- Full stenging i ein eller fleire periodar
- Stenging i delar av døgnet

Det kan tenkast fleire variasjonar og kombinasjonar innafor dei to hovudalternativa.

Aktuelle tema/tenester/område som må vurderast:

- Beredskap- samfunnstryggleik
- Akuttmedisinske teneste (legevakt m.m.)
- **Næringslivet**
- Veterinærvakt
- Bu- og arbeidsmarknad (pendling for yrkesaktive og studentar, lag/organisasjonar, barn- og unge m.m.)
- Interkommunalt samarbeid
- m.m.

For kvart av desse tema skal utgreiinga innehalde verknader ved ulike alternativ og vurdering av avbøtande tiltak. For å sikre ei breiast mogleg vurdering før kommunen leverer sitt samla innspel til Statens vegvesen, er me avhengige av innspel og medverknad både i og utanfor kommunen.

Næringslivet i Lærdal vert difor invitert til eit eige møte med dette som tema **onsdag 18. januar kl. 18.00 i Kultursalen på Villakssenteret.**

I møtet vil det vere nokre førebudde innlegg i starten, etter dette er ordet fritt. Kommunen vil på møtet informere om kva me veit så langt om prosessen og framdriftsplan, og korleis kommunen engasjerer seg i utgreiingsarbeidet og oppgraderinga elles. -

Alle innspel som kjem fram på møtet vil verta notert og oppsummert av kommunen. Det vil og verta mogleg å spela inn skriftlege innspel til kommunen, som då skal sendast til post@laerdal.kommune.no innan 20. januar 2023.

Under følgjer nokre eksempel på spørsmål som di verksemd kan ta stilling til ved utforminga av eit innspel. Lista er ikkje uttømmende:

- Kva stengingsalternativ vil råke di verksemd mest, og kvifor?
- Kva avbøtande tiltak vil råke di verksemd mest/minst, og kvifor?
- Kva for praktiske og økonomiske konsekvensar (talfest gjerne dette så langt det let seg gjere) har dei ulike alternativa for stenging for di verksemd?
- Har du forslag til andre avbøtande tiltak som kan passe for di verksemd?
- På kva område vert verksemda di råka mest av stenging? Gjeld det når verksemda skal få leveransar, levere frå seg ferdige produkt etc.

Me veit at dette er eit tema som engasjerer, og vonar at mange har høve til å stille på møtet.

Eventuelle spørsmål knytt til denne eposten kan rettast til underteikna,

Med helsing

Ingeborg Lysne
Næringsrådgjevar i Lærdal kommune
Mobil 90 27 47 82



LÆRDAL KOMMUNE

Emne: Innspel til konsekvensutgreiing for stenging av Lærdalstunnelen

Til: Post Lærdal <post@laerdal.kommune.no>

Sendt: 05.01.2023 16:55:59

Fra: Vigdis Lio <puselusken@yahoo.com>

Hei.

Eg tillet meg å sende eit innspel, sjølv om eg ikkje bur i Lærdal.

Eg bur i Årdal, og pendlar til Bergen i min jobb som offshore arbeider. Eg kjører til Voss, og tek toget vidare til Bergen derifrå. Dette fordi det ikkje nyttar å bruke fly att og fram frå Bergen då dette overhodet ikkje passar inn med helikoptertida eg har til min plattform. Eg vil isåfall bli nødt til å vente nesten 12 timar frå eg kjem i land frå jobb, til flyet går frå Bergen til Sogndal.

Togforbindelsen mellom Bergen og Voss er så god at eg utan tvil tek kjøyreturen mellom Voss og Årdal på turen att og fram til jobb. Det går tog med intervallar på mellom 1 og 1,5t heile dagen frå tidleg morgon til seine kvelden.

Dersom Lærdalstunnelen vert heilt stengt i 1 år, vil eg måtte legge om kjøyreruta og bruke vanvittig mykje meir tid, spesielt vinterstid. Det er uaktuelt å setje seg til på Vikafjellet om vinteren for min del, då vil omkjøyringa bli opp til Førde og ned att mot Bergen via E39. Båtruta med hurtigbåt frå Sogndal går heilt uten korrespondanse med noko som helst på vår side av fjorden, så det er og uaktuelt. Ikkje fins det langtidsparkering i Sogndal heller, mens det har dei på Vossapark.

Det er heilt meningslaust å stenge denne hovedferdselsåra mellom aust og vest i eit heilt år. I vinterhalvåret vil jo Sør-Norge bli delt i to når Haukeli, Hol-Aurland og Hardangervidda er stengt pga dårlig vær. Dette har me jo sett no den siste veka.

Avbøtande tiltak for min del, vil være passasjertransportbåt mellom Lærdal og Gudvangen, med korresponderende bussar som går til og frå Voss heile døgnet. (Bilferje tek altfor lang tid.) Eg er ikkje avhengig av bil att og fram til Bergen, men eg er avhengig av å komme fram langs E16! Enkelt og greit.

Men eg ser og at dei store ringvirkningane som evt heilstengt tunnel vil påføre både bygdene Lærdal, Aurland/Flåm/Undredal, Indre Sogn, samt transportnæringa, turistnæringa, helseforetaka osv er så store, at eg meiner heilstengt tunnel må leggest død som alternativ!

Denne oppgraderinga må kunne gjerast utan heilstengt tunnel. Og det aller beste for alle partar er å lage ein ny parallell tunnell. Teknologien for å drive fram tunnell på kjappare vis enn tradisjonell tunelldrift finns, den har vore nytta i Follotunellen austafor. Dyrt seier nokon, men kva blir sluttreststykket for heilstengt tunnell i 1 år? Eller nattestengt tunnel i 6-7 år? Det er det ingen som med sikkerheit kan fortelje på noverande tidspunkt!

Ein kan lure på kva slags "samfunnsøkonomiske briller" som vert brukt når STATENS vegvesen faktisk meiner at heilstengt tunnell er den beste løysinga.

Departementet må etter mi mening kreve at Statens vegvesen må sjå på alternativet framdrift av parallell tunnell som einaste fornuftige løysing.

Helsing Vigdis Lio, Øvre Årdal

Viser til møte med Olav Svangstu frå Statens Vegvesen den 16. desember med styret i Lærdal næringsssamskipnad. Svangstu orienterte om ulike alternativ ved oppgraderingsarbeidet til SVV i Lærdalstunnelen og ba om at næringsssamskipnaden kjem med tilbakemelding på 1) konsekvensar kring dei to alternativa og 2) forslag til avbøtande tiltak.

Tilbakemeldingar frå næringslivet i Lærdal er følgjande:

1a) Konsekvensar full stenging 1 år:

Næringsssamskipnaden presiserer at eit år med full stenging vil vere **katastrofe** for næringslivet i Lærdal, i Sogn men og i landet elles.

Verksemder toler rett og slett ikkje meir etter 2 år med pandemi og inflasjon og prisauke på varer og tenester.

Det må og kome med at Lærdal kommune har vore gjennom ein omstillingsperiode frå 2012 til 2019 med status som omstillingskommune. Det vart sett av 27,4 millionar til omstillingsprogrammet pluss 0,9 millionar frå Innovasjon Norge. Det vil derfor vera eit særst stort paradoks om staten no skal vere med å redusere tal arbeidsplassar og innbyggjarar. I tillegg til dei direkte konsekvensane vil også indirekte konsekvensar som at Lærdal byrjar få eit entreprenørielt klima vere særst øydeleggjande. Å etablere dette har teke 10 år og endeleg ser ein at tal etableringar veks. Å stenge Lærdalstunnelen vil vere med å bryte dette ned igjen. **Både landbruk og reiseliv er særst avhengige av trafikkstraumen og tilgjengelegheita til Lærdalstunnelen.**

- ✓ **Konsekvensar vil vere å gå frå heilårsope til sesongope.**
- ✓ **Konsekvensar vil vere å gå frå heilårstilsette til sesongtilsette.**
- ✓ **Konsekvensar vil vere at turoperatørar og turistar finn nye reisemønster og trafikken kjem ikkje tilbake.**
- ✓ **Konsekvensar vil vere tapte inntekter som i sin tur gjev konkursar.**
- ✓ **Konsekvensar vil vere å stryke eit næringsliv som for nokre få års sidan er tildelt 28,3 millionar i omstilling frå staten som no staten vil øydeleggje igjen som vil gje reduksjon i tal arbeidsplassar og innbyggjarar**
- ✓ **Konsekvensar vil å redusere og øydelegge entreprenørielt klima**
- ✓ **Full stenging 1 år er ikkje eit alternativ! LNS ønskjer eit parallell løp slik som St.Gotthard- tunnelen har. Det vil også vere mykje meir sikkert jamfør om det blir utløp til brann. SSV skal likevel lage mange små «lommer».**

1b) Konsekvensar nattestengt 2-3 år:

- ✓ **Drift og personale** (endringar i personalsituasjon, gjennomtrekk, tap av opparbeida kompetanse, varelevering frå andre stader som t.d. Voss, osv.) Sterk reduksjon i tal tilsette.
- ✓ **Marknad** (tap av marknad, marknadsposisjon, osv.)

Som ovanfor. Fører til sterkt redusert omsetnad som er bygd opp over 20-70 år. Må finne nye marknader. Forventar marknadsstøtte og erstatning frå Statens Vegvesen.

- ✓ **Økonomi** (direkte verknader som omsetningstall, indirekte som sysselsetting både i verksemder men og til underleverandørar osv.)

- ✓ **Nye produkt eller utviklingsarbeid som** må utsettast osb.

Oppbygging av verksemder og ny forretningsutvikling frå før 2019 er allereie kutta og går sakte grunna pandemien og straumpriskrisa.

- ✓ **Anna**

Saknar fokus på konkrete utbyggingstal på nytt tunnellopp kontra oppgradering. Det var framlagt tal i november, men samsvarer ikkje med verkelegheita. Dei påstår nytt løp kostar 10-11 milliarder. Oppgradering kostar 2,5 og ny tunnel med 2000-standard kostar 1,7 milliarder justert for konsumprisindeksen, dvs. ca 4,2 milliarder. Det er her eit gap mellom 4,2 og 11 milliardar som Vegvesenet må svare for. I tillegg er driftsutstyret av ein heilt annan teknologi som normalt sett gjev raskare og rimelegare framdrift.

Saknar fokus frå lokalpolitikarar mot rikspolitikken / Statens Vegvesen på erstatningsansvar. Ei stenging eller tilnærma stenging er totalrasering av næringslivet i bygder som allereie er svært sesongdrivne og nettopp har vore gjennom tvungen pandemi-ned stenging og eit ekstremt kostnadshopp på straum.

2) Forslag til avbøtande tiltak ved alternativ 1b nattestenging:

Konkrete tiltak i sjølve anleggsfasen (båt, ferje, fly osb.)

Viss det må gjennomførast stenging, må det skje nattetid med kolonnekøyring til faste tider same kva dei meiner om sikkerheita sine utfordringar. Dei bør dei kunne løyse med dagens teknologi, om ikkje er det kun nytt tunnellopp som gjeld.

- ✓ Alternativ med full stenging må i tilfelle erstattast med hurtiggåande ferjer a **la Color Line sine Superspeed ferjer mellom Lærdal og Gudvangen. Dei må i så tilfelle vere gratis for alle reisande.**
- ✓ Store og gode **kompensasjonsordningar** for næringsdrivande.

Nokre tal til slutt:

- ✓ Tal innbyggjarar: 2200
- ✓ Tal gjester v/Borgund stavkyrkje: 60 000
- ✓ Tal gjestedøgn: om lag 100 000
- ✓ Tal personar som passerer Håbakken på 1 år: 1 000 000
- ✓ Tal tonn poteter som blir dyrka i Lærdal: 1600 tonn (forsyner heile Bergensregionen)
- ✓ Tal millionar kroner til omstillingsprogrammet i Lærdal: 28,3 millionar kroner

Lærdal næringsssamskipnad ser fram til vidare dialog med Statens Vegvesen om arbeidet i Lærdalstunnelen og innspela våre.

For spørsmål om ta kontakt med underteikna.

For LNS, Helene Maristuen (styreleiar)

sign

Statens Vegvesen
Statens Vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER
Att: Olav Svangstu, Avd. Leikanger

Dykkar ref.:
Olav
Svangstu

Vår ref.:
2022/7174

Sakshandsamar:
Arve Varden

Dato:
02.02.2023/01.02.2023

Lærdalstunnelen - konsekvensar for Helse Førde

Statens vegvesen har bedt Helse Førde vurdere konsekvensane av den planlagde oppgraderinga av Lærdalstunnelen for føretaket.

Administrerande direktør vil innleiingsvis slå fast at den planlagde oppgraderinga med stenging av tunnelen vil ha store følgjer. I kortversjon kan vi summere desse i seks punkt:

- Konsekvensane vert dei same kva **alternativ** som vert valt for å utføre arbeidet.
- Dei **avbøtande tiltaka** som er lanserte, vil ikkje hjelpe på situasjonen.
- **Pasientar** frå Indre Sogn vil få mykje lenger reiseveg til sjukehus.
- Helse Førde vil måtte etablere **ambulansestasjon** i Aurland.
- **Tilsette** busette på Aurlandsida, kjem til å seie opp stillingar ved Lærdal sjukehus.
- Stenging vil ha store **driftsmessige og økonomiske følgjer** for Lærdal sjukehus og heile Helse Førde.

I det følgjande ønskjer administrerande direktør å utdjupe desse punkta.

Alternativa

I eit møte med Helse Førde 30. november 2022 gjorde Statens vegvesen greie for tre ulike alternativ for korleis arbeidet skal gjennomførast.

- Full stenging i eitt år, og deretter nattestenging i to år
- Nattestenging i åtte timar over fire til fem år
- Stenging i tolv timar over tre til fire år

I ettertid er Helse Førde gjort kjend med eit fjerde alternativ som går ut på å stenge tunnelen heilt over eitt eller to sommarhalvår.

For Helse Førde sin del medfører alle alternativa omtrent like store konsekvensar. Vårt oppdrag er å gje spesialisthelsetenester til innbyggjarane i området. For å sikre at innbyggjarane får tenestene dei har krav på, og vi har ansvar for å yte, vil vi vere nøydd til å leggje om aktiviteten både ved Lærdal sjukehus og i heile føretaket. Det vil også føre til konsekvensar for Helse Bergen, mellom anna fordi pasientar frå Aurland i perioden i større grad må leggst inn ved Voss sjukehus, alternativt Haukeland universitetssjukehus.

Avbøtande tiltak

Får å avbøte konsekvensane av ei omfattande stenging, lanserte Vegvesenet i det før nemnde møte nokre tiltak.

- Hurtigbåt mellom Aurland og Fodnes og bussruter vidare til Lærdal og Årdal
- Utbetring av den nasjonale turistvegen over Aurlandsfjellet (Bjørgavegen)
- Arbeidsrute med buss frå Aurland til Årdal

Reisetida med hurtigbåten vert kring 1,5 timar kvar veg. Ein pendlarveg på tre timar til/frå jobb, er lite attraktivt.

Den nasjonale turistvegen over fjellet frå Aurlandsvungen til Lærdalsøyri (Bjørgavegen) er normalt vinterstengd mellom november og juni. Bjørgavegen er derimot svært populær som turistveg i sommarmånadene. Veggen har dårleg standard, og seinast sommaren 2022 var trafikkavviklinga i periodar svært krevjande med utforkøyringar, kollisjonar, stengingar og køar.

Helse Førde set pris på at Statens vegvesen innser at det er nødvendig med tiltak for å avgrense dei negative samfunnsøkonomiske konsekvensane i oppgraderingsperioden. Men dei avbøtande tiltaka Statens vegvesen har lansert, hjelper ikkje på situasjonen for Helse Førde. Konsekvensane vert nett dei same med eller utan desse tiltaka.

Pasientane

Fleire pasientgrupper frå Indre Sogn som normalt vert innlagde ved Lærdal sjukehus, vil i perioden med tunnelarbeid måtte sendast til Førde sentralsjukehus eller sjukehus i Helse Bergen.

For nokre akutte tilstandar, som hjerteinfarkt og hjerneslag, er Helse Førde avhengig av føreseieleg og rask transport mellom Lærdal sjukehus og Haukeland universitetssjukehus. Helse Førde vil for kvart enkelt sjukdomstilfelle måtte vurdere om fare for forverring av tilstand etter innlegging, gjer at pasienten kan komme til å måtte overførast. Dersom slik transport ikkje lenger er føreseieleg eller rask nok, kan ikkje pasienten leggst inn i Lærdal. Med dårleg flyvêr og stengd Vikafjellsveg, kan ein ambulansetiltur frå Lærdal til Haukeland universitetssjukehus ta bortimot fem timar over Lavik-Oppedal. Vi kan ikkje utsetje pasientar for slik risiko.

Pasientar frå Aurland vil i perioden måtte tilvisast Voss sjukehus.

Velfungerande pasientløyper internt i Helse Førde og mellom Helse Førde og Helse Bergen, vil måtte endrast i dei åra Vegvesenet skal modernisere tunnelen. Dagens tilbod om øyeblikkeleg hjelp ved medisinsk avdeling på Lærdal sjukehus, må reduserast.

Ambulansestasjon

Helse Førde har i dag ambulansestasjon ved Lærdal sjukehus som dekkjer Aurland gjennom Lærdalstunnelen. I 2022 hadde ambulansetenesta i Helse Førde totalt 226 ambulansoppdrag i Aurland kommune. Av desse var 96 oppdrag akutte. Det er, naturleg nok for ein turistkommune, sommarhalvåret som har flest oppdrag.

I tillegg til oppdrag med hendingsstad i Aurland kommune, utfører ambulansetenesta i Helse Førde andre oppdrag som vert løyst gjennom Lærdalstunnelen. På årsbasis snakkar vi samla om kring 400 oppdrag eller 800 passeringar gjennom tunnelen.

Stengealternativa som vegvesenet greier ut, vil gje uakseptabel utrykkingstid frå Lærdal mot Aurland. Både beredskapsmessig og medisinskfagleg vil det vere uansvarleg å dekke Aurland frå ambulansestasjonen i Lærdal.

Frå Aurlandsvangen til Voss er det rundt 74 kilometer og kring ein times køyretid, så det er heller ikkje noko alternativ å bruke ambulanse frå Voss.

For å halde opp ein tilfredsstillande beredskap vil Helse Førde av den grunn måtte etablere ein ambulansestasjon i Aurland dei åra tunnelutbetringa skal gå føre seg. Årlege kostnader med å drifte ein ambulansestasjon er rundt 9,5 millionar kroner.

Tilsette

Stengeperiodane vil, same kva alternativ som vert valt, gjere at tilsette ved Lærdal sjukehus busette på Aurlandsida av tunnelen, vil ha store vanskar med å kunne halde fram med å pendle til sjukehuset i Lærdal. I dag arbeider tolv personar frå Aurland på sjukehuset, elleve av desse er sjukepleiarar.

Helse Førde er budd på å tilpasse arbeidstider og leggje til rette for overnatting for medarbeidarar busette i Aurland. Likevel har dei aller fleste alt signalisert at dei kjem til å slutte; pendlarvegen vert for lang.

Rekrutteringssituasjonen for sjukepleiarar er vanskeleg. Sjølv eit stort sjukehus vil få store vanskar med drifta dersom elleve sjukepleiarar forsvinn over natta. Då seier det seg sjølv at konsekvensane for eit lite sjukehus som Lærdal, vil vere svært krevjande.

Driftsmessige og økonomiske følgjer

Fleire år med tunnelstenging vil svekke pasientgrunlaget for Lærdal sjukehus.

Det vil verte ekstra press på kapasiteten ved Førde sentralsjukehus. Helse Førde er i ferd med å modernisere Førde sentralsjukehus. Storleiken på oppgraderinga, eksempelvis sengetalet i Nye Førde sjukehus, er basert på at Helse Førde ønskjer å oppretthalde dagens drift ved sjukehusa i Lærdal og på Nordfjordeid.

Helse Førde vil måtte lage nye prosedyrar og pasientløyper basert på at fleire pasientgrupper ikkje kan leggast inn ved sjukehuset i Lærdal. Føretaket vil måtte inngå avtalar med Helse Bergen på fleire område om desse pasientgruppene.

Ein så langvarig periode med redusert drift ved sjukehuset i Lærdal som det her er snakk om, vil kunne gje endringar i pasientmønsteret som «set seg» og vert varige. Helse Førde er redd for at det vil vere utfordrande å komme tilbake til eit driftsnivå lik dagens, når oppgraderinga er avslutta. På lang sikt kan dette svekke Lærdal sjukehus, og dermed også tilbodet innbyggjarane i Indre Sogn har for spesialisthelsetenester i sitt nærrområde.

Helse Førde vil få store auka kostnader i oppdragsperioden. Berre opprettinga av ambulansestasjon i Aurland vil åleine koste titals millionar. Når så mange tilsette signaliserer at dei kjem til å slutte, vil konsekvensen for Helse Førde vere aukande vikarkostnader. Dersom kostnadsveksten vår ikkje vert kompensert, vil det legge ytterlegare press på sjukehusøkonomien til Helse Førde.

Oppsummering

Same kva alternativ Vegvesenet endar på, kan vi alt no seie at konsekvensane for sjukehuset i Lærdal og heile føretaket vert store.

- Pasientar frå store delar av Indre Sogn får lenger reiseveg.
- Sjukehuset i Lærdal vil få færre pasientar.
- Det vil verte svært krevjande å oppretthalde nødvendig kompetanse ved sjukehuset.
- Kapasiteten ved Førde sentralsjukehus vil verte utfordra.
- Helse Førde vil få auka kostnader med fleire titals millionar.
- Alle alternativa Statens vegvesen har lagt fram, får om lag like store konsekvensar.

Oppgraderinga av Lærdalstunnelen vert svært omfattande, og vil få følgjer på ei rekkje samfunnsområde. Administrerande direktør er kjend med innspelet som har komme frå Sogn regionråd datert 12.12.2022 om å gjennomføre ei konseptvalutgreiing eller tilsvarande. Helse Førde stiller seg bak dette, og vil særleg peike på behovet for ei grundig kartlegging av konsekvensane for helse. Då tenkjer vi både på følgjene for spesialisthelsetenesta og helsetenestene kommunane har ansvar for.

Helse Førde innser at Statens vegvesen må oppgradere verdas lengste vegtunnel med jamne mellomrom. Vi ber om at Vegvesenet i det vidare arbeidet prioriterer å gjennomføre dette arbeidet på ein måte som gjer ulempene så små som råd for pasientar og innbyggjarar i regionen.

Vennleg helsing

Arve Varden
Administrerande direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Digital kommunikasjon

Vi har elektronisk saksbehandling og er opptekne av at informasjon, også underlagt teieplikt, skal kunne sendast på ein rask og sikker måte. Vi ber derfor om at eit eventuelt svar på denne førespurnaden blir sendt gjennom ein av desse kanalane:

- Privatpersonar og private verksemder: [eDialog](#)
- Offentlege verksemder: eFormidling (via eige saks-/arkivsystem)



“På lag med bygdi”

Uttale til konsekvensutredning stenging av E16 Lærdalstunellen.

Lærdal IL viser til telefon fra Olav Svangstu 06.12.22, der idrettslaget ble bedt om å komme med en uttale til konsekvensutredningen Statens Vegvesen holder på med i forhold til oppgraderingsarbeidet for E16 Lærdalstunellen.

Vi har fått spørsmål om hvor mange og på hvilken måte aktiviteten blir rammet av oppgraderingen av Lærdalstunellen.

Hvor mange ser vi ikke som relevant å svare på. Dette fordi tallet kan være helt annerledes i 2024 når arbeidet er planlagt startet. Men det viktigste er at arbeidet vil sette begrensninger på innbyggerne sine muligheter til å være aktiv og delta aktivt i fysisk aktivitet. Det som er viktig for idrettslaget er at Lærdal Idrettslag sammen med Aurland Idrettslag i fellesskap bidrar til fysisk aktivitet og god folkehelse blant innbyggerne våre. Om de velger aktiviteter i den ene eller andre kommunen er ikke så viktig. Og interessene vil for barn og unge gjerne variere i løpet av perioden frem til og i anleggsperioden.

Vi ser at oppgraderingsarbeidet dermed vil kunne sette begrensninger på barn og unge sine valg av fritidsaktiviteter.

Lærdal Idrettslag

Aktivitet i Lærdal		Deltagelse på tvers
Fotball	<p>De minste lagene er i egen kommune, med helgeturnering i nabokommuner.</p> <p>Når barna blir ca 10 år, er det mer fotballag på tvers. Pga små årskull i begge kommunene, er det nødvendig for begge idrettslag å kunne få spillere fra begge kommunene for å ha nok spillere til å stille lag.</p> <p>Fotballkamper i ukedagene for aldersbestemte lag. Da også kamper mot Aurland for de lagene der kommunene har hver sine fotballag.</p>	<p>A-laget i Lærdal Junior guttelag i Aurland</p> <p>Flere spillere både voksne og aldersbestemt deltar i aktivitet på tvers i dag.</p>
Turn og allidrett	<p>Barneidrett 1-4 klasse ikke påvirket.</p> <p>Spinning, step og styrke – ikke påvirket</p> <p>Turn – ikke tilbud i Aurland</p>	<p>Noen turnere kommer fra Aurland</p>

Friidrett	Mye arrangement med deltagere fra hele regionen. Ikke fullverdig friidrettsanlegg i Lærdal. Reiser derfor til Aurland	400m løpebane er i Aurland
Ski	Ikke påvirket – tilbud i begge kommuner	
Innebandy	Ikke påvirket – tilbud i begge kommuner	
Håndbak	Meget aktiv gruppe med flere norgesmestere i de ulike klassene innen håndbak. Både junior og voksen. Har også medaljevinnere fra siste VM. Også valgfag på skolen.	Flere aktive utøvere fra Aurland på trening flere ganger i uken
Skøyter	250m rulleskøytebane 250m og 400m naturis bane. Idrettslaget har skøyteutleige Skøytebanen er eneste skøytebane i region Sogn og Fjordane. Brukes også av skoleklasser fra Aurland, samt Sogn Jord og Hagebruksskule.	Åpent anlegg for hele region sogn. Mange fra Aurland benytter seg av dette åpne anlegget. Også skoleklasser.

Idrettsaktiviteter som innbyggere i Lærdal deltar på i Aurland.

Svømming	Aktiv svømmegruppe i Aurland. Mange fra Lærdal deltar på svømmeopplæring mm i Aurland. Aurland har et stort nytt basseng med ordinære åpningstider for familiebadning 3 dager i uken, som mange barnefamilier i Lærdal benytter seg av.
Boksing	Aktiv boksegruppe i Aurland. Fleire frå Lærdal deltar
Fridrett	Aurland har løpebane, som Lærdal ikkje har
Klatring	Klatrevegg i Aurland, og instruktører. Lærdøler reiser derfor til Aurland for å klatre.

Idrettslagene prøver å utfylle og supplere hverandre. På denne måten får innbyggerne i kommunene et bredere utvalg av aktiviteter som de kan delta på.

Noen prøver også ut aktiviteter, men fortsetter ikke. Men de har et tilbud og får mulighet til å prøve aktiviteten.

Det å ha aktiviteter på tvers av kommunene er også viktig i forhold til vurderinger ungdom gjør når de vurderer å flytte hjem etter endt utdanning.

Kommunene Aurland og Lærdal har ikke konkurrert om å bygge anlegg. Eksempelvis har Lærdal kunstgressbane og skøytebane. Mens Aurland har nytt svømmebasseng med terapibad, og friidrettsanlegg med 400m løpebane.

Avbøtende tiltak.

Idrettslaget er ikke kjent med hva type avbøtende tiltak som er tenkt og hvordan disse skal fungere rent praktisk.

Omkjøringsvei er det ikke. Verken til kamp på ukedag eller treninger på kveldstid.

Slik vi ser det vil det bli størst utfordringer mht helstenging.

I forhold til nattestenging er det ønskelig at denne er kortest mulig. Dvs helst 8 timer og starter senest mulig. Helst ikke før kl 21.

Da vil de treningene osv som starter kl 19 også kunne gjennomføres.

A-laget sine fotballkamper starter eksempelvis kl 19, og er da ferdig 20.45.

Lærdal hadde ikke hatt A-lag i fotball hadde vi ikke hatt utøvere fra begge kommunene.

Det som er viktig i forhold til de avbøtende tiltakene, som eksempelvis båtskyss, er at reisetiden ikke blir for lang. Den bør ikke bli lengre enn hva det er i dag. Dette vil føre til frafall fra idretten.

Med et arbeid som er forespeilet, ut i fra det vi vet pr i dag, å vare i flere år, er det viktig at hverdagen til barn og unge ikke blir påvirket i større grad enn nødvendig.

Lærdal Idrettslag mener det må være mulig å reise på trening / kamp i nabokommunen og hjem igjen etter skole / jobb. Dette slik det fungerer i dag.

Litt om medlemmene våre.

De som er ungdom og unge voksne i Lærdal i dag, opplevde i 2014 Lærdalsbrannen.

Idrettslaget mistet klubbhuset i brannen og mye utstyr. Idrettslaget har fått nytt klubbhus og aktivitetene er kommet på beina igjen.

I 2020 opplevde barna og ungdommene våre på lik linje med alle andre i landet, at landet stengte ned som følge av Covid-19. Det ble 2 år med ulike regimer som begrenset aktiviteten for barn og unge. Særlig aktivitet på tvers av kommuner ble begrenset av smittevern hensyn.

At de samme barn og unge fra 2024, skal oppleve nye omfattende begrensninger i sine muligheter for fritidsaktiviteter og fysisk aktivitet ved stenging av Lærdalstunellen er meget uheldig i et folkehelseperspektiv. Både i forhold til fysisk og psykisk helse.

I forhold til psykisk helse, er det viktig å ikke undervurdere konsekvensene en stenging av tunellen vil kunne ha på barn og unge. Da særlig de ungdommene som har med seg opplevelsen med Lærdalsbrannen i tillegg til tiltakene pandemien.

Vi er kjent med at dette er faktorer som er vanskelig å måle, men i et samfunnsperspektiv er dette veldig viktig å ta med.

Barna og ungdommene våre fortjener å ha mulighet til å delta på de fysiske aktivitetene som de ønsker, uavhengig av om de er i egen kommune, eller nabokommunen. Og da ha mulighet til å kunne reise mellom disse aktivitetstilbudene på mest mulig lik måte som i dag.

Barna og ungdommene er fremtiden vår, og konsekvensene av stengingen har potensiale til å bli store for dem. Vi oppfordrer derfor Statens Vegvesen til å ha stort fokus på denne type verdier og konsekvenser under planleggingen av oppgraderingsarbeidet i Lærdalstunellen.

Lærdal Idrettslag ønsker States Vegvesen lykke til med videre arbeid rundt oppgradering av Lærdalstunellen.

Mvh
Guri Olsen
Leiar Lærdal IL
Tlf 97 54 86 31



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag