



Statens vegvesen
v/ Morten Ask
prosjektleder KVV Rv7 og Rv52

**SEKRETARIATET
IS RV7**

Telefon 32 08 51 40
Telefaks 32 08 16 44
E-post: regionraadet@hallingnett.no
Kontor: Ålkulturhus
3570 Ål

Dykkar referanse:

Vår referanse: kag /16/101/830

Ål, 1.4.2016

INNSPEL OG SYNSPUNKT I SAMBAND MED KVV RV7 OG RV52

Hovudvegsamband mellom aust – vest, endra føresetnader

I Statens vegven si aust – vest utgreiing (2015) er E134 med arm til Bergen eit viktig tiltak for dei tilrådingar som vart gjort, og ein viktig føresetnad i dei trafikkberekningar som vart utført. Ved at arm til Bergen no er teke ut er føresetnadane endra, me går derfor ut i frå at det blir køyrt nye brekningar der ulike alternativ blir synleggjort på ein god måte.

I og med at utvikling av aust – vest sambanda har ein tidshorisont på mange ti-år må det gjerast eigne vurderingar på kva som kan vera førmålstenelege tiltak i påvente av den «endelege løysinga».

Regionale verknadar og fordelingsverknadar, innleiing

Det har i fleire samanhengar vorte peika på ynskje om ei nærare vurdering av regionale verknadar og fordelingsverknadar. Regionale verknadar kan vera nytteverknadar som i dag i liten grad inngår som prissette effektar i samfunnsøkonomiske analysar, slik som produktivitetsverknadar, auka arbeidstilbod, samspel transporttilbod og arealbruk. Regionale verknadar kan verke som eit utfordrande område, spesielt skillet mellom netto ringverknadar og fordelingsverknadar.

For KVV Gol – Voss vil det for beslutningstakarar vera både nyttig og rett å få synleggjort måloppnåing, konsekvensar for grupper av befolkninga, lokalsamfunn, kommunar og større regionar, som ikkje blir synleggjort gjennom samfunnsøkonomiske analysar.

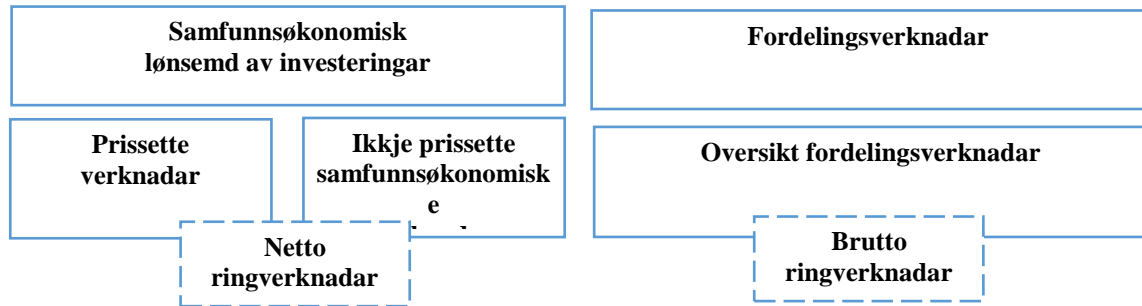
Fordelingsverknadar

I aust – vest utgreiinga (jan. 2015) er det ikkje gjort vurderingar av mogelege fordelingsverknadar. Argumentet var at arbeidet var gjort på eit grovt utgreiingsnivå, samstundes som det ikkje var grunnlag for å tru at fordelingsverknadar kunne ha stor betydning for prioritering av hovudvegsamband aust – vest.

Men det var og sagt: *«I den grad trafikken på eksisterende veger er avgjørende for reiseliv og annet næringsliv for de stedene vegen går gjennom, vil nye traseer kunne medføre ulemper for disse stedene med tilsvarende muligheter for steder langs de nye vegene.»*

I konseptvalutgreiing Rv. 7 over Hardangervidda (okt. 2015) blir det sagt at:
 «Beregning av samfunnsøkonomiske virkninger omfatter netto endringer av tiltak. Det tar ikke opp virkninger som blir flyttet fra et område til et annet. Eksempel på dette kan være at økte inntekter eller goder i ett område blir oppveiet av tilsvarende reduksjon i et annet område. I den samfunnsøkonomiske modellen går dette ut i null. Men det kan likevel være viktig å se på hvilke omfordelinger som kan inntreffe.»

Følgjande forenkla modell kan illustrere dette:



Figuren syner at regionale verknadar er relevante både som del av ei vurdering av samfunnsøkonomisk lønsemd og i ei oversikt over fordelingsverknadar.

Dei regionale verknadane kan ha både ein samfunnsøkonomisk dimensjon (netto ringverknadar) og vera reine fordelingsverknadar.

I tillegg skulle kanskje måloppnåing våre teke inn, dersom det blir definert konkrete mål.

Dersom omfordelingsverknadane er store, kan det ha betydning for beslutningstakarane sine vurderingar. Som illustrasjon kan endring ÅDT på Rv7 nyttast, basert på Statens vegvesen sine tal ved tilrådd alternativ. Her blir trafikken i 2050 nesten halvert i forhold til ÅDT 2015. Dette kan få alvorlege konsekvensar og derfor må denne type problemstillingar vurderast spesielt og i størst mogeleg grad talfestast. For planområdet i KVU Gol – Voss må det vurderast verknadar for næringslivet og spesielt for reiselivsnæringa.

Regionale verknadar

Investeringar i transportinfrastruktur vil kunne gi ringverknadar i form av økonomisk og sysselsettingsmessig utvikling i ein region. Slike verknadar kan i prinsippet ha samfunnsøkonomisk verdi samtidig som det kan vera knytt politiske mål til dei.

I Norge står distriktpolitikken sterkt, og vurdering om mogelege befolkningsmessige, økonomiske og sysselsettingsmessige ringverknadar i bestemte regioner kan ha stor betydning i beslutningsprosessane. Dermed kan regionale verknadar også høyre heime i ei analyse av måloppnåing og fordelingsverknadar.

Regionale verknadar kan verke som eit utfordrande område, spesielt skillet mellom netto ringverknadar og fordelingsverknadar. Å talfeste korleis eit forbetra vegsamband vil slå ut i form av nye arbeidsplassar, auke i busetnad og økonomisk vinst for kommunar og næringsliv er omfattande og involverer stor usikkerheit. Me meiner likevel det er nødvendig å gjera vurderingar av moglegheter for regional utvikling utifrå den faktiske reduksjonen i reisetid, betra regularitet og korleis dette kan påverke kommunane og samhandling mellom dei.

Nytte-kostnadsanalysane slik me oppfattar det, sumerar i stor grad effekten for aktørar som er direkte berørt av eit tiltak (primærmarknad), verdsatt i kroner. Me meiner at KVU Gol – Voss også må vurdere ringverknadar som kan ha betydning i andre marknader (sekundærmarknader) og som gjev eit bidrag til netto verdiskaping, ikkje berre ei

omfordeling. Arbeidsmarknad, eignumarknad og marknad for dei varer og tenester som brukar transporttenester kan vera døme på sekundærmarknadar.

Me er klar over at dette er tema som kan vera vanskeleg å vurdere og prissetja. Men sjølv om det kan vera ei krevjande oppgåve meiner me det må leggast ressursar i dette, ut frå at konsekvensane, positive og negative kan bli svært store.

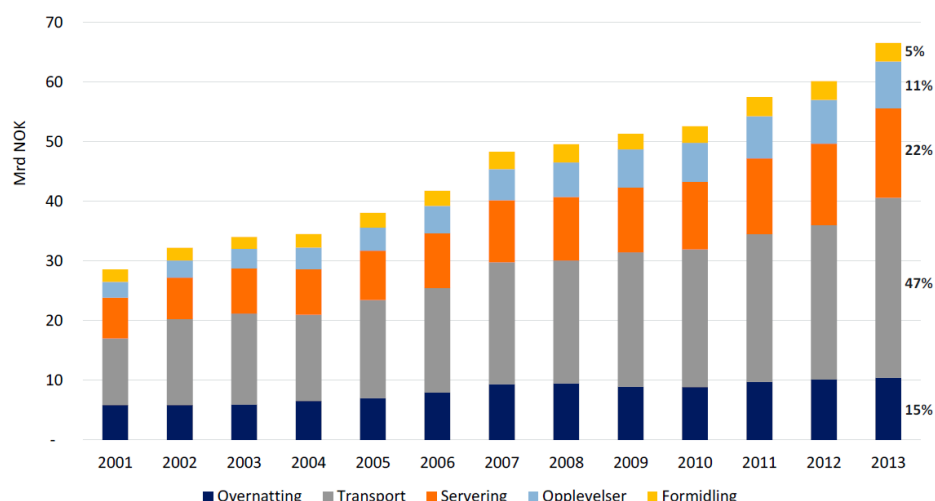
Frammøte på dei ulike samlingar og verkstad er og eit svært tydeleg teikn på kva som er drivkreftene for engasjementet. I denne samanheng kan det og vera grunn til å minne om konklusjon frå aust – vest utgreiinga frå 2006:

«Både i dagens situasjon og i de analyserte framtidige scenarier framstår regional utvikling som et viktigere argument for utvikling av vegsystemet enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Øst- og Vestlandet.»

Reiselivsnæringa sitt transportbehov.

Om lag 50% av verdsskapinga i reiselivsnæringa er transport.

Verdiskapingsutviklingen i reiselivsnæringen i Norge, fordelt på fem hovedbransjer. Løpende mrd NOK : Menon/Bisnode



Me har eit klart inntrykk av at kunnskapen i forhold til reiselivsnæringa sitt transportbehov ikkje er god nok. I KVV Gol – Voss må det gjerast eigne vurderingar i forhold til reiselivsnæringa sitt transportbehov.

Vektlegging i samla vurdering

Ein ser at i mykje av argumentasjonen i forhold til aust – vest drøftingane blir konklusjonane frå dei samfunnsøkonomiske analysane nytta som det einaste svaret, andre moment som ikkje prisette konsekvensar og fordelingsverknadar får svært liten plass. Modellberekna trafikkfordeling skjer på ein komplisert måte der store mengdar informasjon blir trekt inn og der det ikkje blir skilt godt mellom viktige og uviktige forhold.

I aust – vest utgreiinga står det:

«Selv om det er stor usikkerhet knyttet til de absolutte tallene i nytteberegningene, mener vi at forskjellene mellom alternativene er mer sikre.»

Det kan stillast spørsmål ved om dei samfunnsøkonomiske analysane i denne type vurderingar får for mykje å seie, ut frå stor usikkerheit i brekningar og at konsekvensar som er vanskelegare å talfeste ikkje får sin rettmessige plass.

Villrein

Det kan verke som om det blir skapt eit inntrykk av at villreinproblematikken på Rv7 Hardangervidda er ei problemstilling som er kome i samband med aust – vest vurderingane. Dei siste 12 – 15 åra har det vorte gjort mange og omfattande utgreiingar og forskingsprosjekt, der dei samla konklusjonane har vore at det er stor samfunnsøkonomiske nytte av å holde Rv7 vinteropen

Stortinget vedtok i samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2003 at Rv7 over Hardangervidda skulle vinterbrøyttas til og med 2006, før det vart teke eit meir permanent standpunkt, utifrå det utgreiingsarbeidet som vart gjort. Samstundes vart det utarbeida eit prinsippdokument mellom Statens vegvesen og Direktoratet for naturforvaltning om eventuell midlertidig stenging av omsyn til villrein.

I samband med statsbudsjettet for 2007 vart det ikkje teke endeleg stilling til Rv7 som vinteropen veg og eventuelle avbøtande tiltak, her står det:

”Miljøverndepartementet vil bidra til at det utarbeides en ny fylkesdelplan for hele Hardangervidda. I tillegg til å sikre villreinens leveområde, skal planen avklare arealbrukskonflikter, vise muligheter for økologisk forsvarlig næringsutvikling og gi de overordnede rammene for kommunal planlegging og behandling av saker etter sektorlover. Forhold knyttet til rv 7 vil være et aktuelt tema i en fylkesdelplan som skal legge rammene for en helhetlig forvaltning av Hardangervidda. Etter behandlingen av fylkesdelplanen vil spørsmålet om vinterstenging av rv 7 bli vurdert på sentralt nivå.”

Også St.meld. nr. 16(2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har Hardangervidda som tema:

“Planlagt åpning av Hardangerbrua i 2013 vil bidra til økt trafikk over rv 7. Det pågår en fylkesdelplanprosess for Hardangervidda med sikte på å fastsette en langsiktig arealforvaltning hvor hensyn til bruk og vern balanseres, herunder sikring av villreinens leveområder. Det er uvisst om dette vil kunne få konsekvenser for vinterdriften på rv7. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger.”

Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommunar samarbeida om planarbeidet for regional plan for Hardangervidda. Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstamma, sikre lokalsamfunna moglegeheiter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv. Planen vart vedteke i dei tre fylkeskommunane hausten 2011, og MD meddelte i brev datert 16. juli 2012 at dei tek planen til orientering.

I høve til Rv7 er det i planen lagt føringar for planutforming, det er skissert retningslinjer for vinterbrøyting og det er skissert forslag i handlingsplan. Det blir peika på at etablerte vegar som er viktige for både lokalsamfunn og storsamfunn skal så langt mulig haldast vinteropne. Dette gjeld særleg aust – vest sambanda E134 og Rv7. Konflikhtar med villrein skal søkast redusert ved å legge til rette for miljøtunnelar, betre vegprofil og reglar for bruk av “gamlevegen” utanom tunnelar.

I planen blir det sagt at Rv 7 frå Haugastøl til Sysendalen er utfordrande i forhold til villreinens trekk. “Det synes likevel å være bred enighet om at Rv 7 må holdes vinteråpen, men at trekkmulighetene for reinen må forbedres.” Planen rår til at arbeidet med planlegging

av miljøtunneler og høgfjellsprofilar på strategiske stader på traseen skal vidareførast, samtidig som Hardangerviddatunnelen som eit nytt alternativ blir utgreidd. Begge løysingane vil sikre villreintrekk til alle årstider og betre tryggleik og regularitet. Det blir understreka at val av løysing og realisering bør skje snarast mogeleg.

Det blir sagt at ei viktig oppfølgingsoppgåve av det regionale planarbeidet er å vera pådrivar for vidareføring av arbeidet med utbetring av Rv7 med sikte på trafikkmessig sikrare vintervei og betre kryssingsmogelegheiter for villreinen. Tunneler (inklusiv nytt alternativ med lang tunnel) og høgfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.

I 2012 arbeidde IS Rv7 for at arbeidet med konseptvalutgreiing (KVU) for Rv7 – Hardangervidda skulle koma i gang. På oppfordring frå IS Rv7 handsama Buskerud og Hordaland fylkeskommune spørsmålet om igangsetting KVU for Rv7 over Hardangervidda, og det vart sendt oppmoding til Samferdselsdepartementet om å setja i gang planprosessen. I svarbrev frå Samferdselsdepartementet 6.12.2011 blir det synt til at opninga av Hardangerbrua og innkorting av Rv7 mellom Sokna og Ørgenvika vil gi auka trafikk på Rv7 både regionalt og mellom Oslo og Bergen. Dette styrkjer behovet for avklaring mellombruk og vern, og då spesielt mellom transport og sikring av leveområda til villreinen. SD syner og til omtale både i budsjettproposisjonen for 2007 og i St.meld.nr.16 Nasjonaltransportplan 2010- 2019. Samferdselsdepartementet meiner at ein KVU kan gi eit godt grunnlag for ei seinare politisk avgjerd om Rv7 over Hardangervidda bør oppgraderast til ein god heilårsveg og korleis det eventuelt kan gjerast. I brevet blir det og sagt at Samferdselsdepartementet vil etter forslag frå Statens vegvesen og i samråd med Finansdepartementet og andre berørte departement, identifisera behov for KVU-ar fram mot NTP for 2018-2027.

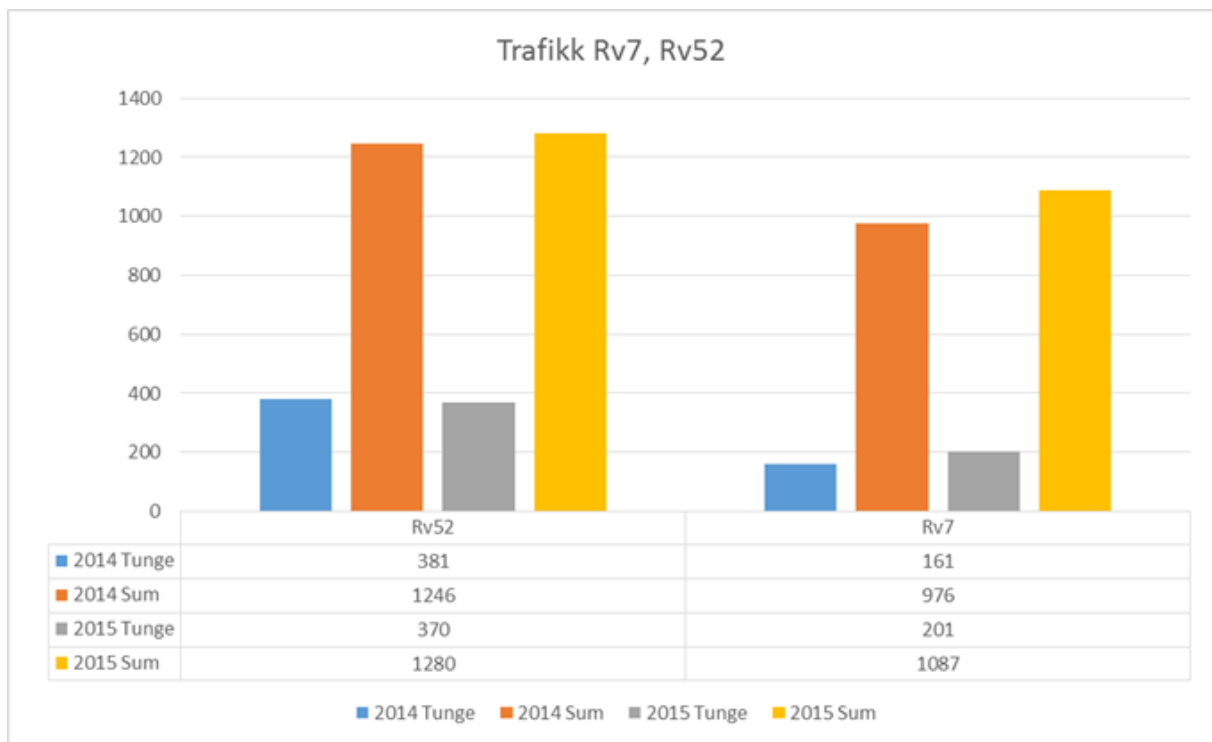
Uavhengig av prosess Rv7 Hardangervidda vart arbeidet med aust – vest utgreiinga sett i gang, og seinare kom KVU arbeidet for Rv7 Hardangervidda. I sistnemnte plan er så vidt fylkesdelplanen omtala:

I Fylkesdelplan for Hardangervidda understrekes behovet for å sikre en bærekraftig og langsiktig areal- og ressursforvaltning. Fylkesdelplanens hovedformål er å sikre villreinen tilstrekkelige leveområder og langsiktig gode livsvilkår. Dette behovet fremheves også i en rekke andre lokale og regionale plandokumenter.

Det er med ei viss forundring det blir registrert at det plandokumentet Staten kravde i høve til Hardangervidda og avklaring i forhold til Rv7 si framtid, til dei grader blir underkommunisert, også i utfordringsnotat. Fylkesdelplan Hardangervidda er vedteke av tre fylkeskommunar der det er lagt tydelege føringar for utvikling av Rv7, også i høve til villrein. Etter IS Rv7 sitt syn er det dette arbeidet som er grunnlaget for tiltak i forhold til Rv7 Hardangervidda og villrein, ikkje den pågåande debatten aust – vest. Og dette var eit arbeid Staten bad om, som grunnlag for avklaringar. Det er sjølv sagt naturleg og heilt rett å ta konklusjonane i fylkesdelplan Hardangervidda inn i pågåande prosessar, men det er viktig å ha med seg kva som var utgangspunktet.

Fakta

I fleire samanhengar blir det nytta gamle trafikktal der det føreligg nyare tal, dette kjem og fram i utfordringsnotat. Legg for ordens skuld ved trafikktal 2014– 2015:



I utfordringsnotat står det: «Omtrent 16 % av trafikken på rv. 7 over Hardanger vidda er tunge kjøretøy. I antall utgjør dette ca. 150 kjøretøy pr. døgn. Det er en relativt lav andel sammenlikn et med de andre fjellovergangene mellom Øst- og Vestlandet.»

Til orientering var det i 2015 ca. 18% tunge på Rv7 og 22% på E134.

Det er ein klar trend at trafikken over Hardangervidda og Hardangerbrua aukar.

I utfordringsnotat står det: «Rv.7 over Hardangervidda er i dag den korteste og raskeste vegforbindelsen mellom Oslo og Bergen. Den har, etter E134 over Haukeli, nest størst andel av reisene på denne strekningen.» IS Rv7 er av den oppfatning at Rv7 har størst trafikk mellom Oslo og Bergen og ynskjer å få oppdatere trafikktal som syner dei trafikkendingar som må ha skjedd dei siste åra.

I utfordringsnotat blir det nytta omgrep som:

- Rv. 7 en viktig turistveg
- Rv. 52 viktig for næringslivets transporter

Dette er med å underbygge missoppfatninga om at reiselivsnæringa sitt transportbehov ikkje blir definert som næringsliv.

I utfordringsnotatet står det: «Samferdselsdepartementet har i bestillingsbrevet understreket at det i denne omgang ikke er aktuelt å gjennomføre KVVU for E134 med arm til Bergen. For å sikre et mest mulig robust beslutningsgrunnlag er det likevel viktig å foreta følsomhetsberegninger som viser hvordan en eventuell Hordalandsdiagonal påvirker trafikk en og nytten av investeringer på rv. 7 og rv. 52.» IS Rv7 går ut i frå at det i dette arbeidet også blir gjort følsomheitsberegningar for ny E16 Voss – Arna i forhold til Hordalandsdiagonalen.

Konklusjon

I pågåande KVVU-prosess Gol – Voss ynskjer IS Rv7 at følgjande forhold også blir vektlagt:

- Utføre nye berekningar der ulike alternativ blir synleggjort på ein god måte ut frå at arm til Bergen no er teke ut og noko av føresetnadane er endra.
- Gjera vurderingar på kva som kan vera førmålstenelege tiltak i påvente av den «endelege løysinga».
- Vurdere og synleggjera måloppnåing, konsekvensar for grupper av befolkninga, lokalsamfunn, kommunar og større regionar, som ikkje blir synleggjort gjennom samfunnsøkonomiske analysar.
- KVVU Gol – Voss må vurdere ringverknadar som kan ha betydning i andre marknader (sekundærmarknader) og som gjev eit bidrag til netto verdiskapning, ikkje berre ei omfordeling. Arbeidsmarknad, eigedomsmarknad og marknad for dei varer og tenester som brukar transporttenester kan vera døme på sekundærmarknader.
- Dersom omfordelingsverknadane er store, kan det ha betydning for beslutningstakarane sine vurderingar. Denne type problemstillingar må vurderast spesielt og i størst mogeleg grad talfestast (sensitivitetsanalysar) . For planområdet i KVVU Gol – Voss må det vurderast verknadar for næringslivet og spesielt for reiselivsnæringa.
- Vurdere særskilt reiselivsnæringa sitt transportbehov.
- Vurdere nøye vektning av dei prissette verknadane i dei samfunnsøkonomiske analysane i forhold til ikkje prissette samfunnsøkonomiske verknadar og fordelingsverknadar.
- Vurdere villreinproblematikken i eit breiare perspektiv der allereie vedtekne planar blir teke på alvor og der fagdepartement blir trekt inn i arbeidet.
- Nytte oppdaterte faktatal på ein best mogeleg måte slik at presisjonsnivået på det som blir presentert er så godt som mogeleg.
- Følsomheitsberekningar for Hordalandsdiagonalen må også omhandle vurderingar av ny E16 Voss – Arna.

Beste helsing

IS RV7

Knut Arne Gurigard

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar