

Statens vegvesen  
v/ prosjektleder Morten Ask

Hardangerviddatunnelene AS  
Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen  
Tlf: 41 66 95 58  
[post@hardangerviddatunnelene.no](mailto:post@hardangerviddatunnelene.no)  
[www.hardangerviddatunnelene.no](http://www.hardangerviddatunnelene.no)

19.04.2016

### **Kommentarer og spørsmål til utfordringsnotat KVV Gol-Voss**

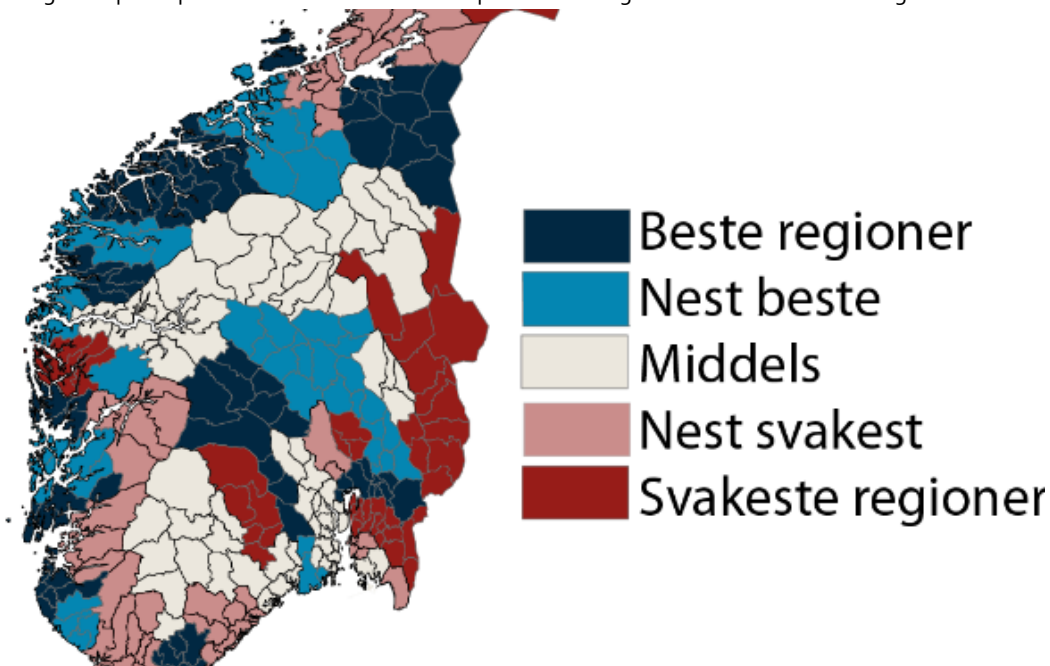
Innledningsvis vil Hardangerviddatunnelene AS (heretter forkortet til HVT AS) påpeke at det oppfattes positivt når Statens vegvesen ved prosjektleder Morten Ask fremviser vilje til dialog og involvering i en krevende prosess, både målt i tid og omfang. Muligheten til å stille spørsmål underveis og etterspørre manglende informasjon eller korrigere misvisende opplysninger er viktig for at alle parter kan ha tillit til det beslutningsgrunnlaget som en KVV faktisk er og skal være. Således er det for HVT AS at de forhold som adresseres i fortsettelsen får sitt svar, oppklaring og korrigerende tidlig slik at ikke dette blir forhold som gir følgefeil i den videre prosessen, og skaper grobunn for tvil og mistillit til det endelige resultat som kommer ut av KVV-arbeidet 1. september 2016.

Videre vil HVT AS slutte seg til de kommentarer og spørsmål som er innsendt fra IS RV7. Det er derfor også forsøkt å unngå «dobbelinns spill» hvor samme forhold påpekes to ganger fra HVT AS og IS RV7.

#### **2.5 Befolkning og næringsliv**

Her fremheves at det offentlige i stor grad er største sysselsetter i de fleste av kommunene i prosjektområdet, men det understrekes samtidig at nærmest samtlige kommuner også har stor grad av turisme som sysselsetningsgrunnlag. Her savner vi en presisering av omfanget i de ulike kommunene da variasjonene er store og således vil viktigheten for den enkelte kommune variere. Dette punktet er således med på å underbygge feilslutningen om reiselivets trafikkbehov og at trafikkstrømmer til og fra destinasjoner og opplevelser ikke er nyttetraffic på lik linje med godstransporten.

Se side 13 og 21: [https://www.nho.no/siteassets/regioner-filer-og-bilder/innlandet/filer/nho\\_naringsnm2014-2.pdf](https://www.nho.no/siteassets/regioner-filer-og-bilder/innlandet/filer/nho_naringsnm2014-2.pdf)  
Hallingdal er på 11. plass i forhold til antall arbeidsplasser i næringslivet i forhold til befolkningen.



Den samme effekten fremkommer tydelig i form av de begreper som blir benyttet om reiselivskoblingen i utfordringsnotatet:

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

I dette underbygger SVV en oppfatning om at næringstransport er død laks og gods og reiselivet hører således ikke hjemme i definisjonen av «nyttetransport». Det er en svakhet som fremstår som pussig da sysselsettingseffekten er stor og sågar av avgjørende betydning ref overnevnte passus om presisering på reiselivstall.

Hardangerviddatunnelene AS

Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen

Tlf: 41 66 95 58

[post@hardangerviddatunnelene.no](mailto:post@hardangerviddatunnelene.no)

[www.hardangerviddatunnelene.no](http://www.hardangerviddatunnelene.no)

## 2.6 Samferdsel

Hele dette kapittelet fremstår med et tidvis utdatert tallgrunnlag og med deloverskrifter og udokumenterte påstander fra skribenten som ikke ser ut til å henge sammen med tekstarbeidet og tallgrunnlaget i notatet.

### Trafikkutvikling, årsdøgntrafikk og sesongvariasjon

Sammenligningsgrunnlaget er generelt varierende, dvs at det er ulikheter mellom hvilke fjelloverganger som tas med i de ulike grafiske fremstillingene alt avhengig av hva man ser ut til å ville fremheve. Dette kan ha sin forklaring, men i notatet fremstår dette som uforståelig og kan gi grobunn for tanker om forutinntatte holdninger.

### Lav tungbilandel

Her det viktig at SVV forholder seg til gjenkjennelige tall og periodeavgrensinger. Tungbilandelen øker for Rv.7 og synker for Rv.52, i følge trafikk tallene for 2014/2015, men dette tellegrunnlaget er ikke tatt med i notatet. Da viser en til 2013-tall, uten noen videre forklaring.

I notatet er ikke tungtrafikkandelen som gjengis korrekt verken for Hemsedal eller Rv.7, verken i prosent eller faktiske tall. Dette bygger oppunder en påstand konklusjon om at Rv.7 skiller seg markert ut målt opp mot de øvrige fjelloverganger.

### Riksvegernes funksjon

Som tidligere bemerket er det en i utfordringsnotatet benyttet ulike begreper som kan gi ulikt inntrykk:

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

Denne bruken er med å underbygge misoppfatningen om at reiselivsnæringen sitt transportbehov ikke blir definert som næringsliv og da helle rikke nyttetransport. Det ville være en pussig og unyansert fremstilling i kanskje nettopp denne KVV-prosessen hvor de regionale effektene er fremhevet som en stor del av grunnlaget for at statsråden gikk inn for en KVV for Gol-Voss ref. pressekonferansen med statsråd Ketil Solvik-Olsen 18. desember 2015. Sysselsettingseffekten er tross alt et av reiselivsnæringens kjennetegn, både lokalt og nasjonalt.

### Fjellovergangen øst-vest funksjon

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.» HVT AS ber om at denne påstanden forklares og belegges med trafikk tall som eventuelt kan underbygge påstanden.

Samtidig kan det være nødvendig å se bredere på hvilken funksjon de to ulike veistrekningene har innenfor samme geografiske prosjektområde, og det bør fremkomme bedre og mer balansert i vurderingene som SVV legger til grunn i fortsettelsen. Den skriftlige omtalen tar ikke opp i seg en tilstrekkelig balanse i transportfunksjon, og fremhever i for stor grad den sidearmsfunksjonen som Rv.52 har til E16 som en funksjon denne ville hatt uavhengig av den nære tilknytningen til en prioritert stamvei som E16 faktisk har vært siden 1992.

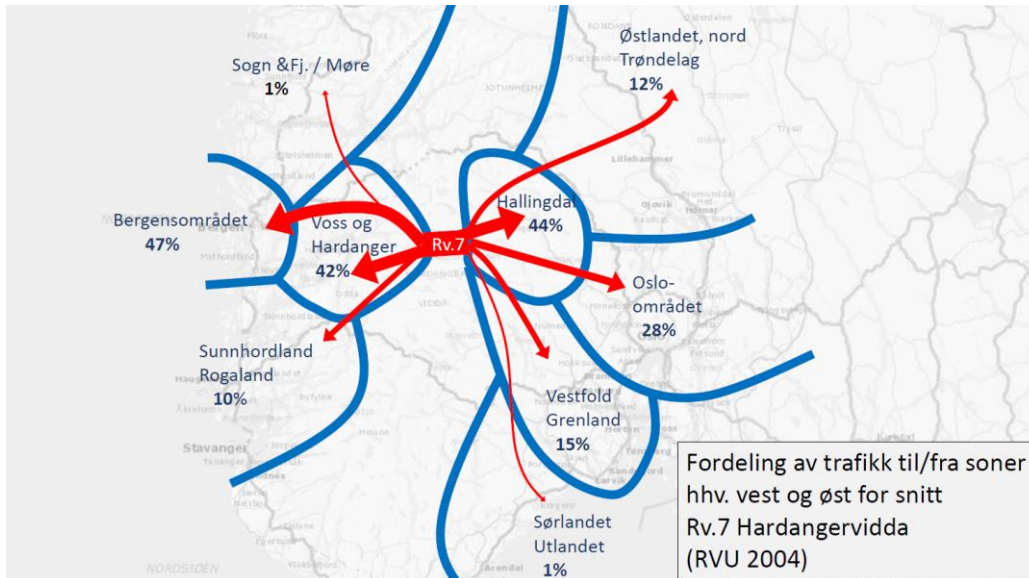
Hardangerviddatunnelene AS

Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen

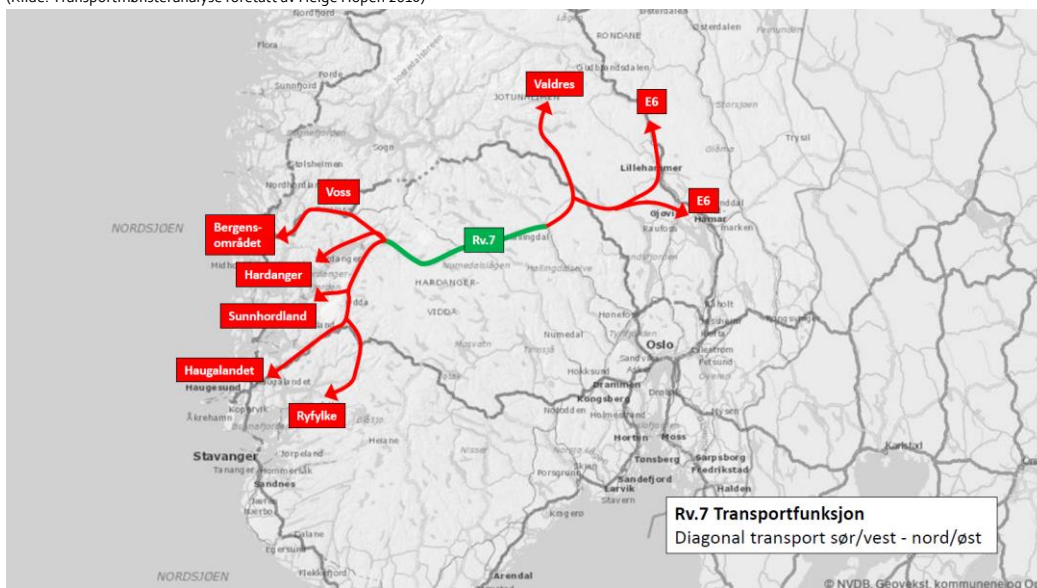
Tlf: 41 66 95 58

[post@hardangerviddatunnelene.no](mailto:post@hardangerviddatunnelene.no)

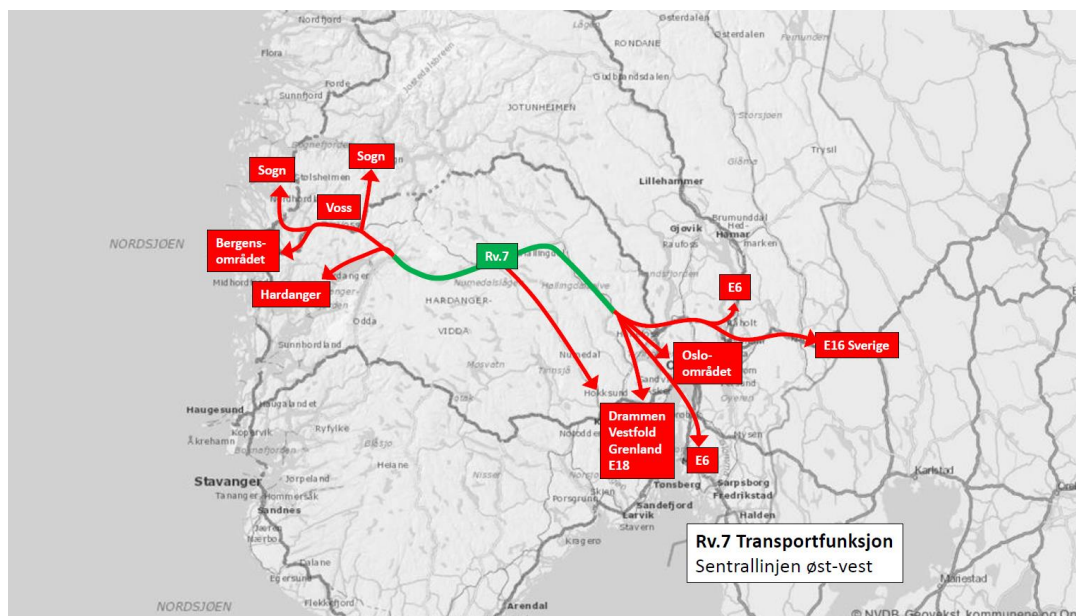
[www.hardangerviddatunnelene.no](http://www.hardangerviddatunnelene.no)



(Kilde: Transportmønstreanalyse foretatt av Helge Hopen 2016)



(Kilde: Transportfunksjonsanalyse foretatt av Helge Hopen 2016)



(Kilde: Transportfunksjonsanalyse foretatt av Helge Hopen 2016)

## Kollektivtrafikk

«Konkurransen mellom rv.7 og Bergensbanen» indikerer at det er en konkurranseflate og som lesere oppfatter dette gjerne som noe negativt. I teksten som følger underbygges imidlertid ikke denne påstanden på noe punkt. Det understrekes eksempelvis at det er liten busstrafikk på strekningen mellom Oslo og Bergen grunnet høy andel fly- og togreiser, og det fremkommer videre at «10-15% av alle som ankommer Geilo er togreisende. De resterende 85-90% er vegbrukere». Det påpekes samtidig at deler av strekningen er vegløs, dvs mellom Haugastøl og Myrdal og 700 000 togpassasjerer passerer Finse av den årlige togtrafikken på Bergensbanen på ca. 1 million.

På denne bakgrunn kan man vanskelig forstå overskriften og den bombastiske påstanden i innledningsteksten; Derimot er det stor konkurranse mellom rv.7 over Hardangervidda og Bergensbanen på strekningen Gol-Voss». Ingen av tallene som her presenteres synes nemlig å bygge oppunder dette, snarere tvert om ser det ut til at vegen og banen i stor grad komplementerer hverandre og at jernbanen ville tapt på at vegen ikke gikk der den går i dag. Den gjennomgående bruken av utdaterte trafikk tall underslår nettopp dette ved at trafikk tallene for 2014/2015 ikke er lagt til grunn. Her ville man sett at veksten for bergensbanen er på 5,6 % og for rv.7 over Hardangervidda på 11 %. Tilsvarende tall for rv.52 er 0,2 % trafikkvekst og en realnedgang i tungbilandel for 2014/2015.

Særlig er vegen av kritisk betydning for en effektiv håndtering av eventuelle feil på toglinjer eller –sett, men dette er ikke påpekt eller fremhevet som moment i det hele tatt. Både lav busskapasitet og betydelig omkjøringsvei gjør nærheten mellom rv.7 og jernbanen til en fordel i beredskapssammenheng, særlig med tanke på alderen på togmateriellet som benyttes på Bergensbanen da dette kan medføre reduserte muligheter til å sikre passasjerer ved lengre trafikkbrudd på værutsatte deler av strekningen.

Dette punktet fremstår også underlig all den tid utfordringsnotatet som her utarbeidet bygger på sentrale føringer nedfelt i gjeldende NTP 2014-2023. Føringerne er av SVV selv inntatt i utfordringsnotatet som pkt. 2 Sentrale føringer, og det er siteret; «Videre blir det fremhevet i NTP at den langsiktige strategien bygger på de enkelte transportformenes fortrinn skal utnyttes og samspillet mellom dem styrkes, slik at det legges til rette for effektiv ressursbruk.» Som alle mål kan dette sikkert fortolkes ulikt, men det er i alle fall ikke i samsvar med oppfatningen om negativ konkurranse mellom tog og veg. Særlig ikke når et av målene som fremheves i samme del av utfordringsnotatet er; «Samfunnsikkerhet: Å prioritere samfunnsikkerhetstiltak som bidrar til høy grad av

fremkommelighet og pålitelighet i transportsystemet». Dette underbygger nettopp det elementene som åpenbart mangler i vurderingen av nåsituasjonen, nemlig at togtrafikken og veitrafikken langt Bergensbanen og Rv.7 gir hverandre forutsigbar avlastning ved feil, mangler eller brudd ved egen fremkommelighet.

Hardangerviddatunnelene AS  
Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen  
Tlf: 41 66 95 58

[post@hardangerviddatunnelene.no](mailto:post@hardangerviddatunnelene.no)  
[www.hardangerviddatunnelene.no](http://www.hardangerviddatunnelene.no)

### **Konseptanalyse**

HVT AS legger til grunn at en rekke forhold er vesentlig endret etter fremleggelsen av Øst-vestutredningen, og fremhever derfor behovet for nye modellkjøringer som er frikoplet tidligere forutsetninger som ikke kommer til anvendelse. I utfordringsnotatet heter 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.»

HVT AS mener dette kan være en fornuftig tilnærming, men vil fremheve at dette blir en haltende øvelse dersom man ikke på samme tid foretar en følsomhetsvurdering for en arm til Bergen via Sunnhordland, samt vurdere ny E16 Voss – Arna i forhold til Hordalandsdiagonalen og Sunnhordlandsdiagonalen. Det må også legges til at en eventuell følsomhetsvurdering av E134 med arm til Bergen (herunder forstått som Hordalands- eller sunnhordlandsdiagonal) og ferjefri kryssing av Sognefjorden med rv.5 ikke må forstås som at dette er en del av eller forutsetning for valget av den ene eller andre traséen øst-vest. Det bør derfor være elementer som kan alterneres uavhengig av hvilket alternativ man velger å anbefale.

HVT AS viser her til tidligere oversendt analysedokument fra Implement Analyse AS som har gjennomført en vurdering av samfunnsøkonomisk nytte ved en lang Hardangerviddatunnel. Her påpekes flere forhold ved SVVs bruk av såkalt o+-alternativer som kan gi utilsiktede følgefeil i videre detaljanalyse. Det må derfor tilstrebes et klart utgangspunkt som ikke åpner for tvil knyttet til metodisk tilnærming, særlig ikke da flere størrelser i dette analysearbeidet uansett vil være av en krevende karakter å fastslås med stor grad av sikkerhet.

Siterer frå forslag NTP 2019-2029:

«Datagrunnlaget i samfunnsøkonomiske analyser bygger blant annet på framskrivninger om utvikling i trafikkvekst, klimagassutslipp, økonomisk utvikling og kostnadsanslag som er usikre. Slike prognoser har svakheter ved at de blant annet ikke klarer å fange opp trendbrudd. Modellene vil også alltid være en sterk forenkling av virkeligheten, slik at det vil være usikkerhet knyttet til dette. Det er flere faktorer som i dag er vanskelig å modellere og hvor det gjenstår arbeid med å få et godt nok metodeverktøy og datagrunnlag. Dette gjelder blant annet netto ringvirkninger og tiltak for gående og syklende. Modellene er samtidig komplekse og fanger ikke opp alle relevante forhold. Det kan føre til at den reelle effekten blir annerledes. Små endringer i beregningsforutsetningen kan gi store utslag. Økt vektlegging av samfunnsøkonomiske analyser som en del av beslutningsgrunnlaget kan dermed gi økt risiko for prioriteringer som bygger på feil i analysegrunnlaget.»



## Statens vegvesen sine utredninger

### Øst-Vest forbindelsen:

- Statens vegvesen legger til grunn for utredningene et nullalternativ som forutsetter ferdigstilling av en rekke samferdselsprosjekter som i dag ikke har finansiering.
- Bryter med Finansdepartementets retningslinjer for oppbygging av nullalternativ i samfunnsøkonomiske analyser av investeringsprosjekter.
- Statens vegvesen anbefaler utbygging av E134 med arm til Bergen og Rv 52 over Hemsedal

### Konseptvalgutredning Rv7

- Bygger på premisser fra konklusjoner fra Øst-Vest utredningen.
- Rv7 er analysert med utgangspunkt i utfordringer knyttet til villreinsproblematikk muligheter for styrket regional utvikling. Behov, mål og krav til løsning er satt opp med dette som utgangspunkt
- Rapporten anbefaler «Konsept 2 korte tunneler», basert på svakt trafikkgrunnlag
- Påpeker videre utredningsbehov for Rv7 om politisk behandling tilsier at dette skal være en øst-vest forbindelse

### Implikasjoner av utredningene :

- Nullalternativ vil kunne innebære at anbefalinger med hensyn til valg av fremtidig prioritering av øst-vest korridor kan gjøres på feil grunnlag.
- Korte tunneler vil være de av konseptene som i minst mulig grad svaret utfordringene knyttet til vinterregularitet, villreinsproblematikk samt til rette legging for regional næringsutvikling

### Avsluttende kommentarer

Vurderingen av ikke-prissatte og prissatte konsekvenser ved en samfunnsnytteanalyse er en krevende øvelse som på mange måter ikke kan kalkule inn alle effekter ved en slikt omfattende arbeid som her skal gjennomføres. Dog er det på det rene at også forhold som er plassert som «ikke- prissatte konsekvenser» kan i større grad enn det SVV legger opp til la seg anslå, prissatte og vurdere på en måte som tillater en samlet vurdering hvor vektningen mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser i større grad likestilles.

HVT AS vil fremheve at SVV bør gå langt i å vurdere vektningen av disse to sentrale delementene i det videre arbeidet med ambisjoner om å fremskaffe et grundig og solid dokumentasjonsgrunnlag for en endelig politisk beslutning. Dette betyr at man forsøksvis får frem tallgrunnlag også for ikke-prissatte konsekvenser i den grad dette er mulig. Er det usikkerheter i tallmaterialet kan man ta forbehold som man også må gjøre for kostnadselementer som vektlegges i vurderingen av prissatte konsekvenser også.

Poenget her må være at man får en reell vurdering av samfunnets totale utbytte av en gitt investering, også hensyntatt det som vanskelig kan la seg prisette. Det fordrer imidlertid at man ikke må sammenligne «smilefjes» for måloppnåelse med ikke-prissatte konsekvenser med konkrete regnestykker for prissatte konsekvenser.

Hva gjelder influensområdet mener vi at Bergen må inntas som en del av det viktigste influensområdet på lik linje med de områder som allerede er nevnt og opplistet i utfordringsnotatet, s 16; «Hardangerregionen, Sunnmøre, Numedal og de deler av Hallingdal og Sogn og Fjordane som faller utenfor prosjektområdet.»

Med vennlig hilsen



Harald Victor Hove  
Daglig leder

Hardangerviddatunnelene AS

Pb 843 Sentrum, 5807 Bergen

Tlf: 41 66 95 58

[post@hardangerviddatunnelene.no](mailto:post@hardangerviddatunnelene.no)

[www.hardangerviddatunnelene.no](http://www.hardangerviddatunnelene.no)