

Innspel til Nasjonal transportplan 2025 – 36

Sognarådet er interkommunalt politisk råd for dei seks kommunane i Sogn: Aurland, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal.

Sogn har særeigne utfordringar innan samferdsle.

Vi har mange og lange tunnelar. Vegane er av dei mest rasutsette i landet. Dei mange fjellovergane ut og inn av regionen er krevjande, særleg på vinterstid. I tillegg gjer Sognefjorden oss ofte avhengig av båt og ferje.

Dette gjer oss sårbare. Ved skred og dårleg vêr. Ved ulukker, tunnelbrannar, havari og tekniske problem. Men òg ved større vedlikehaldsprosjekt som t.d. Lærdalstunnelen. Ofte har vi ikkje reelle omkøyringsalternativ. Eller dei er få og tek urimeleg lang tid.

Mange av desse utfordringane ligg på riksvegnettet og må difor finne si løysing gjennom Nasjonal transportplan. Dei siste planane har i liten grad teke omsyn til dei krevjande tilhøva i Sogn.

Også i denne planen kjem vi dårleg ut.

To døme er:

- *Vikafjellstunnelen på rv. 13. Den kom inn i planen alt i 2013!*
- *E16 Nærøyfjorden (Hylland – Slæen) er inne i fyrste periode i gjeldande plan, men har vore utsett i statsbudsjettet både for 2023 og -24.*

E16 Nærøydalen (Hylland –Slæen)

Alt er klart for oppstart her. Prosjektet må dessutan sjåast i samheng med prioriteringa av fellesprosjektet K5 Arna – Stanghelle, som Sognarådet stør opp under.

Det er sett av 2,5 mrd. i planen, men utan sikker oppstart i fyrste planperiode. Sognarådet meiner det ikkje realistisk å tru at Statens vegvesen (SVV) finn rom for å starte opp innanfor ramma. Ein slik føresetnad betyr berre at prosjektet nok ein gong vert skutt ut i uvissa.

Sognarådet kan ikkje godta fleire utsettingar og ber om at prosjektet no får oppstart i fyrste planperiode.

Rv 13 - Vikafjellstunnelen

Dei seks kommunane i Sogn står samla bak prioriteringa av Vikafjellstunnelen (og opprusting av Hella – Sogndal).

Fjellovergangen over Vikafjellet er definert som heilårsopen, men er den mest vinterstengde riksvegen i Noreg. Det er dessutan den klart mest rasutsette delen av rv. 13, med ein særst høg skredfaktor (5,3).

Tunnel er einaste løysing for å få sikker heilårsveg over Vikafjellet og vil fjerne mange krevjande raspunkt. Vikafjellstunnelen er dessutan eit godt miljøprosjekt rekna i køyrelengd og høgdemeter. Innkortinga vert 8,5 kilometer og tunnelen vert tilnærma flat. Med kortare, raskare og vintersikker veg vert det fleire reisande. Effektberekningar viser 60 prosent trafikkauke.

Tunnelen vil gje sikker og nødvendig beredskapsveg som omkøyringsveg for både E39 og E16, til dømes ved opprusting av Lærdalstunnelen. Men slik strekninga Vinje – Sogndal over Vikafjellet står i dag vil den ikkje fungere som omkøyringsveg når tunnelen vert nattestengt i fem år frå 2025.

Tunnel vil knyte Sogn tettare på Bergen, vil opne for sterkare regionsamarbeid i Vestland og vil skapa vekst for næringsliv, busetnad og turisme.

Vegen er klar til oppstart i høve overordna planar. Kostnadsanslag med optimalisering og ulik standard er av Nye Veier AS¹ (NV) berekna til 3,845 mrd. kroner (2023).

Prosjektet er overmodent.

Samfunnsnytta er tidlegare berekna til minus 0,7 mrd. Mange av samferdsleprosjekta som alt er vedteke eller har oppstart i fyrste planperiode i den nye planen har mykje dårlegare nytte, t.d. E134 Oslofjordforbindelsen, Byggetrinn II (minus 1,1), E39 Storehaugen - Førde (minus 1,8) og rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik (minus 1,9) eller lik nytte som E6 Megården - Mørsvikbotn (minus 0,7).

Nye Veier AS – «Eit godt prosjekt»

NV er no ansvarleg for heile traseen på rv. 13 frå Skaret i Ullensvang til Sogndal. Dei meiner tunnel under Vikafjellet er eit godt prosjekt. Dilemma er ramma dei har. Den er for liten til å kunne inkludere Vikafjellstunnelen. NV ber difor om å få auka rammer og øyremerking for å kunne gjennomføre prosjektet.

Statens Vegvesen må ta over!

Det einaste naturlege er difor å føre ansvaret for strekka Vinje – Sogndal attende til SVV, slik som det no vert gjort med tre strekningar på E6 i Troms og Nordland². Det gjeld 100 km med veg frå Vinje til Sogndal, noko som reduserer Nye Veier sitt ansvar på rv. 13 frå 222 km til 122 km. Ei slik løysing vil ikkje gå ut over ramma i planen.

Sognarådet ber difor no Stortinget gjere slikt vedtak:

«Stortinget overfører strekninga Vinje – Sogndal på Rv. 13 og 1,6 mrd. av Nye Veier AS si ramme på 3,7 mrd. kroner til Statens Vegvesen.

Statens vegvesen skal:

- *prosjektera og planleggja ny Vikafjellstunnel ferdig i første planperiode,*
- *oppgradera eksisterande veg slik at den er i stand til å ta i mot aukande trafikk i den perioden Lærdalstunnelen vert nattestengt»*

Rv. 52 over Hemsedalsfjellet

Etter Vikafjellstunnelen prioriterer Sognarådet på sikt rv. 52 over Hemsedalsfjellet. Den er definert som det nordlege aust-vest-sambandet for transport av gods. Vegen knyter kystnæringane på Vestlandet til både Innlandet og Austlandet. Grunngevinga for regjeringa sitt val av rv. 52 som hovudsamband var og er næringslivet sine behov for transport av gods på ein trygg, samfunnsøkonomisk, effektiv og miljøvenleg måte.

Tunnel Borlaug-Bjøberg

Tunnel mellom Bjøberg og Borlaug er likevel det mest avgjerande for ein sikker fjellovergang mellom Austlandet og Vestlandet og vil gje nesten fullstendig vinterregularitet.

Tunnelen vil gje betydelege miljøgevinstar grunna låg stiging og kortare veg. Vi får ei regionforstørring og den beste totalløysinga for eit eksportretta næringsliv vest og nord på Vestlandet.

¹ Vista Analyse

² E6 Olderdalen–Langslett, Nordkjosbotn–Hatteng og E6 Sørrelva–Borkamo

KVU for Håbakken – Skei

Sognarådet ber òg om at det vert gjennomført ei konseptvalutgreiing av strekka Håbakken – Skei på rv. 5. Det må inkludere bru Fodnes – Manheller. Tidlegare berekningar tyder på at denne strekka har positiv samfunnsnytte og vil styrke nytten av rv. 52 Hemsedalsfjellet som godssamband.

Andre satsingar

Fylkesvegar

Sognarådet stør opp under satsinga på fylkesvegar i planen. Etterslepet er framleis stort, men planen legg her opp til ei monaleg styrking av fylkeskommunane si evne til å hente inn noko av det. Det er positivt!

Rassikring

Auka satsing på sikring mot skred og ras er òg positiv. Rådet er likevel uroa over korleis endringar i modellen for prioritering av skredpunkt slår ut og saknar oppfølging av stortingsvedtaket om ein felles plan for sikring av riks- og fylkesvegar.

Lærdalstunnelen

Sognarådet er skuffa over at det ikkje vart laga ei konseptvalutgreiing før stortingshandsaminga av prosjektet i 2021. Ei slik utgreiing ville klargjort alternativet med nytt tunnellopp og synt alle ulempene for både næringsliv, frivillig- og offentleg sektor. Då hadde det vore mogeleg å vere i forkant både med avbøtande tiltak og kompensasjon.

Slik stoda er no er dei avbøtande tiltaka utilstrekkelege og delvis uavklara. Dessutan er ulempene og finansieringa ikkje del av prosjektet, men noko næringsliv, allmenta og anna offentleg virke må ta på si eiga kappe.

Det er ikkje haldbart.

Departementet har svart ved å vise til skjønnsmidlar. Kommunane er for alle praktiske føremål ikkje omfatta av denne ordninga.

Sogndal, 5.4.2024