

Stortinget sier Filefjell, mens en ny rapport går inn for en annen hovedvei mellom Oslo og Bergen.

– Hemsedalsfjellet er best

VEITRAFIKK

SVEINUNG BERG BENTZRØD

Denne rapporten plasserer Stortingets foreløpige valg, E16 over Filefjell, på tredje-plass.

Dette skjer samtidig som Regjeringen starter to utredninger for å avgjøre hvilken trasé den skal gå for.

Hva om Norge velger å satse på ett av dagens fem viktigste veialternativer mellom øst og vest, hvilken vil gi størst samfunnsøkonomisk bruttogeinst?

Det har Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) bedt Oslo Economics å finne ut.

Rapporten, som Aftenposten har fått eksklusivt, legges frem på Den nasjonale veikonferansen i Bergen i dag.

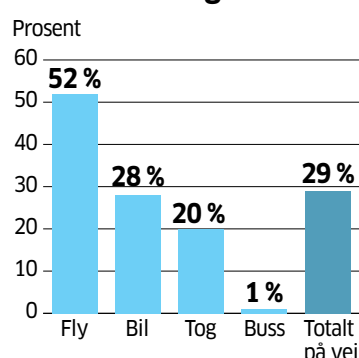
Og vinneren er ...

I dag preges de fem øst-vest alternativene av svingete, til dels smale veier og kraftige stigninger. Gjennomsnittsfarten ligger på 60-70 km/t. Så hvor vil transportkostna-

Vi kan ikke ha det slik det er i dag. Bare se på vinterkaoset hvert eneste år.

Ketil Solvik-Olsen (Frp), samferdselsminister

Slik fordeler reisingen seg mellom Oslo og Hordaland



Midt på sommeren går bruk av bil kraftig opp, flybruk kraftig ned. Tall fra 2009.

dene bli redusert mest, i et 40-års perspektiv?

Svaret er ifølge rapporten Rv 52 over Hemsedalsfjellet. Det analyseselskapet kaller «den samfunnsøkonomiske bruttogeinst» vil gi en gevinst på 31 milliarder kroner. Men dette krever en innkorting av veien på 40 km.

På annenplass kommer E134 over Haukelifjell, med en bruttogeinst på 12,5 mrd.

Så følger E16 over Filefjell med 8,7 mrd. og Rv 7 over Hardangervidda med 3,8 mrd.

Rv 50 Hol-Aurland kommer dårligst ut.

Partner Rolf Sverre Asp i Oslo

Fakta

Statistikk over fjellet

- ▶ Mellom 3400 og 3500 personbiler kjører i gjennomsnitt hver dag over fjellet fra øst til vest. Ca. 1000 tungtransportbiler.
- ▶ Over de siste ti år har trafikken økt noe, men ikke mye. Omtrent like mange personbiler kjørte over fjellet i 2003 som i 2012.
- ▶ Trafikken er mye større i sommer- enn i vintermånedene.
- ▶ Om sommeren er trafikken på Rv 7 over Hardangervidda desidert mest populær.

Economics understreker at «samfunnsøkonomisk bruttogeinst» ikke er det samme som samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

– Den summen får man først når man trekker fra utgiftene til utbedringer, sier Asp.

– Dere har ikke sett på kostnader ved å bygge om veiene?

– Nei, sier Asp.

Samtidig sier han at gevinster rundt bedre konkurransekraft for bedrifter som frakter varer øst-vest ikke er tatt med, heller ikke eventuelle gevinster ved at de to regionene kommer tettere på hverandre.

– Det vil være betydelige gevin-

Fakta

Da vi prøvekjørte Oslo-Bergen

- ▶ I fjor høst prøvekjørte Aftenposten to av strekningene øst-vest.
- ▶ Effektiv kjøretid Rv7 med retur via E16 ble over 18 timer, noe omkjøring på grunn av veiarbeid inkludert.
- ▶ Vi skrev også at eksisterende planer i løpet av ti år vil redusere reisetiden med i underkant av 20 minutter for hvert av alternativene.

ster som ikke fremkommer av våre beregninger, sier Asp.

Overrasket statsråd

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen er overrasket over at Rv 52 kommer best ut.

– Vi hører mer om andre strekninger, som E134. Men det er viktig at det dokumenteres lønnsomhet ved alle fem traseer. Og vi kan ikke ha det slik det er i dag. Bare se på vinterkaoset hvert eneste år. Så er spørsmålet hvilken strekning vi skal starte på først, og om vi skal ta én skikkelig eller arbeide på flere samtidig, sier han.

Solvik-Olsen har nettopp bedt

Veivesenet starte utredningen av hovedforbindelse øst-vest.

Den skal vise hvilken betydning og funksjon dagens forbindelser har og vil ha frem til 2040, og hvordan de kan utvikles.

– Når skal valget tas?

– Det avhenger av hvor tydelige svarene er i utredningen, som skal komme i høst. Sier alle at svaret her er greit, så kan vi trekke en konklusjon. Men jeg er redd det vil være fryktelig mange meninger.

– Vil én strekning øst-vest bli så mye bedre enn i dag at den vil kunne ta trafikk fra fly?

– Nei, jeg tror ikke det, sier Solvik-Olsen.

I tillegg til hovedutredningen har samferdselsministeren gitt Veivesenet i oppdrag å lage en egen utredning på Rv 7.

– Må bygge ut fra byene

Næringspolitisk direktør Vilrid Femoen i OFV mener at den nye rapporten viser at det bør satses på én hovedtrasé mellom øst og vest, ut fra nasjonal transportpolitikk. Og at det bør bygges ut fra byregionene.

– Beregningene viser at den samfunnsøkonomiske gevinsten øker med kortere trasé og bedre veistandard, og jo høyere trafikk og tungbil-andel. Vi er overbevist om at en ny hovedvei mellom øst og vest også vil være lønnsom for Norge når man tar med både klimaregnskap og utbyggingskostnader, sier hun.

sveinung.bentzrod@aftenposten.no