

# Oppsummering av høringsuttalelser

Januar 2015



## Utredning om forbindelser mellom **Østlandet og Vestlandet**



Foto: Statens vegvesen

Oslo 10. juli 2015



## Gjennomgang av høringsuttalelser til Øst-vest-utredningen

Utredningen om hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet ble presentert 21. januar 2015 og deretter sendt på høring til fylkeskommuner, kommuner, interesseorganisasjoner m.m. Høringsfristen var 8. mai 2015. Det ble levert 107 høringsuttalelser. I foreliggende rapport vises en sammenstilling av høringssvarene.

### 1. Kort om utredningen

Øst-vest-forbindelsene har vært diskutert en lang tid. Stortinget har i 1975 og 1992 vedtatt at stamvegforbindelsen mellom Oslo og Bergen skal gå over Filefjell. I NTP 2014–2023 ble det sagt at E16 er den viktigste vegforbindelsen mellom Østlandet og Hordaland/Sogn og Fjordane. Men også E134 over Haukeli ble pekt ut som en av de viktigste vegene i landet.

Statens vegvesen har i 2006 gjennomført en øst-vest-utredning for blant annet å svare på spørsmål fra Stortinget om arbeidsdelingen mellom rutene mellom øst og vest. Det har vært en utvikling av både infrastruktur, trafikk og planlegging etter den forrige utredningen som gjør at det var behov for å oppdatere øst-vest utredningen fra 2006 og utvide det geografiske omfanget av denne.

Statens vegvesen har derfor i samarbeid med Jernbaneverket gjennomført en ny utredning av forbindelsene mellom øst og vest. Arbeidet har først og fremst omfattet forbindelsene mellom sentrale Østlandet og Vestlandet, dvs. E134, rv 7, rv 52 og E16, men det innefatter også E136 gjennom Romsdalen, rv 15 over Strynefjellet og rv 5 som forlengelse av rv 52/E16 mot Sogn og Fjordane. I tillegg har vi analysert utbygging av tunneler gjennom Sognefjellet for å knytte sammen Årdal med E6 nordover via Lom. Dette skyldes at det i Nasjonal transportplan 2014–2023 sies at det lokalt arbeides med planer for tunneler gjennom Sognefjellet, og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en vurdering av vegens status og behov for utredninger. Veggen er fylkesveg i dag. For jernbanen er det gjort analyser av effekten for trafikken mellom øst og vest ved utbygging av Ringeriksbanen og strekningen Arna – Voss, utbedringer av Sørlandsbanen samt ny ruteplan for jernbanen.

Hensikten med utredningen har vært å analysere hvilken betydning og funksjon de ulike øst-vest forbindelsene har nå og vil få fram mot 2050. Utredningen skal gi grunnlag for å fastlegge en strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene og å prioritere mellom forbindelsene samt for å vurdere behovet for KVUer eller andre utredninger av enkelte forbindelser/korridorer.

Statens vegvesen foreslår at E134 bør velges som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. På bakgrunn av den samfunnsøkonomiske analysen foreslår vi en langsiktig strategi der utbygging av E134 gis høyest prioritet. Både utbygging til Bergen og til Haugesund gir positiv nettonytte. Det siste alternativet forutsetter utbygging via Rauland for å bli lønnsomt ifølge våre beregninger. Hvis E134 går via Seljord, som dagens utbygginger legger opp til, blir nettonytten av E134 til Haugesund svakt negativ. Statens vegvesen foreslår at det gjennomføres en KVU for ny strekning fra Seljestad via Odda mot Bergen og for ny strekning via Rauland.

Våre transportanalyser viser at E134 ikke dekker hele behovet av vintersikre veger over fjellet mellom øst og vest. På denne bakgrunn mener vi det er nødvendig å prioritere ytterligere en forbindelse over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Som vi har viset er det en viss konkurranse mellom E134 og rv 7, fordi de ligger nærmest hverandre og til viss del kan ivareta samme nasjonale behov. Ved en utbygging av E134 med arm mot Bergen, tar E134 i høy grad over de nasjonale oppgaver som rv 7 over Hardangervidda har. Å kun velge de to forbindelsene sør og nord på Hardangervidda kan også være uheldig værmessig fordi de ofte får det samme uværet samtidig. Derfor mener vi at den andre prioriterte riksvegforbindelsen over fjellet bør ligge lengre fra E134 enn rv 7, dvs. rv 52 over Hemsedal eller E16 over Filefjell.

Ved en avveining mellom å prioritere rv. 52 eller E16 som den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet mener vi at det er strategisk mest framtidsrettet å prioritere alternativet rv 7/rv 52 over Hemsedal. Det gir raskere forbindelser mellom Oslo og Bergen og gir samtidig videre utviklingsmuligheter mot Sogn og Fjordane og Sunnmøre. Vi foreslår også at det gjøres en utredning av ny bru på rv 5 mellom Mannheller og Fodnes som erstatning for eksisterende ferjesamband. Vi forutsetter samtidig at pågående utbygging av E16 over Filefjell fullføres. Disse utbyggingene vil innebære at også E16 får god standard på lange strekninger.

For rv. 7 over Hardangervidda innebærer dette at det ikke bør gjennomføres utbygging av lange tunneler, men vi mener det kan bli aktuelt med mindre og lokale tiltak for å ivareta blant annet reiseliv og villrein. Slike mindre utbedringer bør analyseres i den pågående KVUen for rv. 7 over Hardangervidda.

Det har vært en stor interesse for utredningen, og Statens vegvesen har mottatt mange innspill fra forskjellige organisasjoner og interesseforeninger i løpet av arbeidet. Prosjektet har også organisert to innspillseminarer for å informere om arbeidet og gi mulighet for alle interessenter å komme med innspill og forslag. Det første seminaret 11. juni 2014 var konsentrert om dagens situasjon, utfordringer og behov, mens det siste seminaret 1. desember 2014 ble viet til å diskutere resultatene fra analysene av de forskjellige løsningsalternativene. Også i øvrig har prosjektet strebet etter en åpen og inkluderende arbeidsform. Prosjektledelsen har i mange forskjellige sammenhenger informert om arbeidet og gitt muligheter til innspill og kommentarer.

## **2. Oversikt over høringsuttalelsene**

Det har kommet inn i alt 107 høringsuttalelser.

Fylkeskommuner:	10
Fylkesmenn:	2
Kommuner:	42
Regionale aktører:	33
Nasjonale aktører:	9
<u>Andre:</u>	<u>11</u>
Totalt:	107

De mest berørte fylkeskommunene har alle levert høringssvar, men bare to fylkesmenn (Hordaland og Sogn og Fjordane). Majoriteten av de kommuner som har uttalt seg kommer fra Telemark, Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. De regionale aktørene består hovedsakelig av interesseorganisasjoner med geografisk virkeområde knyttet til de alternative vegforbindelsene. De fleste av de studerte vegforbindelsene over fjellet har en eller flere egne interesseforeninger. Blant de nasjonale aktører som har svart finnes NHO, LO, Norges Lastebileier-Forbund, Opplysningsrådet for vegtrafikken, NAF og Norges Naturvernforbund/Natur og Ungdom/Framtiden i våre hender.

Vedlegg 1 inneholder en liste over alle som har sendt inn høringssvar. Høringssvarene oppsummeres kort i vedlegg 2–6. Fullstendige svar fra alle eller enkelte høringsinstanser kan bestilles fra Statens vegvesen Vegdirektoratet ved [gro.lindqvist@vegvesen.no](mailto:gro.lindqvist@vegvesen.no).

### 3. Tematisk gjennomgang av hva som tas opp i høringssvarene

Nedenfor gjør vi en tematisk gjennomgang av svarene, oppdelt på følgende temaer:

- Synspunkter på valg av hovedvegforbindelse, trasevalg og gjennomføring av disse
- Begrunnelse for prioriteringene, viktige faktorer for valg av alternativ
- Synspunkter på forutsetninger, analysemetodikk og arbeidsprosess

#### 3.1 Prioritering av hovedvegforbindelser

Nesten alle høringssvar inneholder en prioritering av en eller to hovedvegforbindelser. Det er relativt stor støtte for å velge to hovedvegforbindelser mellom sentrale Østlandet og Vestlandet. Om lag halvparten av høringsinstansene anbefaler eksplisitt dette. Andre nevner bare en vegforbindelse som de vil sette som den høyest prioriterte, men det framgår ikke tydelig om man ønsker ytterligere en hovedvegforbindelse mellom sentrale Østlandet og Vestlandet.

Mange høringsinstanser prioriterer E134 høyest. I om lag 70 svar angis E134 som en av de to høyest prioriterte vegforbindelsene, i de fleste av disse uttales at man setter E134 øverst. I om lag 15 høringssvar utpekes rv 7 som enten den viktigste eller en av to prioriterte vegforbindelser. Tilsvarende tall for henholdsvis rv 52 og E16 er om lag 20.

Fylkeskommuner, kommuner og regionale aktører prioriterer som regel den vegforbindelse som ligger innenfor hver og ens geografiske interessesfære. Dette må man ta hensyn til når man vurderer betydningen av tallene ovenfor. Store nasjonale organisasjoner som NHO, LO, og Norges Lastebileier-Forbund støtter valget av E134 og rv 52 som hovedvegforbindelser, mens de nasjonale miljøorganisasjonene mener at man bør satse på mindre utbedringer og vedlikehold i stedet for store vegutbygginger som kan svekke jernbanens konkurranseevne.

Flere av dem som støtter forslaget om å satse på E134 og rv 52 mener at det er viktig å fullføre pågående utbygging av E16. Flere mener også at utbyggingen av E16 mellom Arna og Voss er nødvendig å prioritere uavhengig av valg av hovedvegforbindelse. I svar fra fylker og kommuner nord på Vestlandet argumenteres for rv 15 og E136. Man mener at KVV for rv

15 Strynefjellet må avklares. Flere av disse uttrykker også et ønske for en KVV for Sognefjelltunnelene.

Av dem som prioriterer E134 som hovedvegforbindelse er det stor støtte for å gjennomføre KVV for strekningen Odda – Bergen. Mange støtter også KVV på delen forbi Rauland, alternativt en enklere prosess for å utrede denne strekningen. Av dem som prioriterer rv 52 støtter flertallet utbygging av rv 5 fordi dette gir en rask forbindelse til Sogn og Fjordane og god kobling til ferjefri E39 nord for Sognefjorden. Det er ikke noen av dem som prioriterer rv 7 som støtter en strekning langs Tunhovdfjorden.

Mange som prioriterer E134 mener at utbygging av rv 36 bør analyseres også, mens flere som prioriterer E16 løfter fra fv 33. Flere peker på at rv 13 vil få økt betydning når Ryfast er ferdig. Rv 23 sees av flere på som en viktig fortsetting av E134 mot E6 og Sverige. Statens vegvesen har først og fremst analysert forskjellige alternativer for utbygging av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Vi har derfor ikke gjort egne analyser av betydningen av utbygging av for eksempel rv 13, rv 23, rv 36 og fv 33. Behov for utbygging av disse vegene må analyseres i arbeidet med Nasjonal transportplan. For fv 33 har berørte fylkeskommuner ansvaret for slike vurderinger.

### **3.2 Begrunnelse for prioriteringene**

Begrunnelsene for prioriteringene er i grunnen ganske like uavhengig av hvilken vegforbindelse som prioriteres: Vinterregularitet og pålitelighet, reisetid og sikkerhet, framtidsrettet og miljøvennlig satsing, nasjonale samband med enhetlig standard men som også er viktige for lokal og regional utvikling samt reiseliv.

De som prioriterer E134 framholder spesielt den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, at den gir store reistidsgevinster og økt pålitelighet for mange trafikanter. I tillegg poengteres gevinstene for næringslivet, både nasjonalt og regionalt, samt knyttingen til ferjefri E39.

De som prioriterer rv 7 viser først og fremst til at det er den korteste og raskeste forbindelsen i dag og at den går gjennom det område der reiselivsnæringen har størst betydning. Lange tunneler under Hardangervidda er også gunstig for villreinsbestanden. Gjennom å satse på rv 7 får man bedre bruk for de investeringer som er gjort i Vossapakken, Hardangerbrua og Sokna – Ørgenvika.

De som argumenterer for rv 52 mener at denne forbindelsen er et godt supplement til E134. Den gir en pålitelig veg nord for Hardangervidda og meget god forbindelse mot Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal dersom også rv 5 bygges ut. Også rv 52-forbindelsen er gunstig for reiselivet i Hallingdal.

Prioriteringen av E16 over Filefjell begrunnes først og fremst med at den allerede er meget vintersikker og at det er gjort eller pågår store innsatser for å bedre vegen. Restkostnadene bør dermed være lave. Betydningen for den regionale utviklingen i Valdres betones, men også betydningen for Mjøsregionen og Gudbrandsdalen og skognæringen i Hedmark og Oppland, samt koblingen mot Sverige.

De som løfter fram rv 15 over Strynefjellet og E136 i Romsdalen peker først og fremst på den store betydningen som disse vegene har for næringslivet på Nord-Vestlandet. De som argumenterer for en KVVU for Sognefjelltunnelene viser til at en slik utbygging gir god forbindelse mellom Vestlandet og Nord-Gudbrandsdalen og Trondheim. Statens vegvesen viser til at det pågår en avklaring av KVVU for Strynefjellet med tilleggsutredninger i regjeringen og at prioriteringen av tiltak på rv 15 og E136 vil skje i arbeidet med Nasjonal transportplan. Vi mener at våre analyser viser at nytten av utbygging av Sognefjelltunnelene langt ifra svarer mot de høye kostnadene. Derfor anbefaler vi ikke en KVVU.

### **3.3 Synspunkter på forutsetninger, analysemetodikk og arbeidsprosess**

Mange av dem som støtter forslaget å prioritere de to hovedvegforbindelsene E134 og rv 7/rv 52/rv5/E16 uttrykker eksplisitt at Statens vegvesen har gjort et godt faglig arbeid i utredningen.

Mange av dem som har prioritert rv 7 over Hardangervidda og E16 over Filefjell mener imidlertid at det er mangler både i trafikkberegningene og de samfunnsøkonomiske analysene. Trafikkprognosene tar ikke tilstrekkelig hensyn til vinterforhold, stigninger eller opplevelser. Trafikkanalysene baserer seg på et referansealternativ som inneholder en stor utbygging av både veg og jernbane. Man mener derfor at det er stor usikkerhet i trafikkanalysene og risiko for at de overestimerer framtidige trafikkmengder over fjellet.

Flere mener at de samfunnsøkonomiske analysene ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til nytten for lokalsamfunnene langs vegforbindelsene over fjellet og de regionale virkningene. Utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregionene og betydningen for reiselivet er derfor undervurdert.

Flere som argumenterer for E16 over Filefjell mener at utredningen ikke har analysert næringslivets behov nord for Oslo. Nyten for skognæringen eller for næringslivet i Mjøsregionen er derfor ikke tatt hensyn til.

Noen mener at trafikkanalysene og de samfunnsøkonomiske analysene bør omfatte flere kombinasjoner av alternativ. I utredningen er bare nytten av alternativene beregnet hver for seg samt for den kombinasjon som ble valgt som hovedstrategi, dvs. E134 og rv 52/rv 5. Det framføres ønsker om å analysere kombinasjoner med rv 7 over Hardangervidda, men også med E16 over Filefjell.

Miljøorganisasjonene mener at utredningen burde ha brukt firetrinnsmetodikken som er pålagt i KVVUer. Mer gods bør gå på bane og det må legges større vekt på ikke prissatte effekter. Klimaeffektene bør belyses bedre.

Noen mener at det i utredningen ser ut som om alle forbindelser unntatt rv 7 over Hardangervidda blir prioritert. Man bør gjøre en ny prioritering av rv 7 basert på KVVU for rv 7 over Hardangervidda når den er ferdig.

Noen mener at situasjonsbeskrivelsen ikke er riktig fordi man har utgått fra trafikkfordelingen en periode der det pågikk mye vegarbeid på E16 over Filefjell.

Statens vegvesen er bevist over at transportanalysene og de samfunnsøkonomiske beregningene har svakheter og at det er stor usikkerhet i resultatene. Vi mener imidlertid at dette i liten grad påvirker forskjellene mellom alternativene og rangeringen av disse. I det følgende kommenterer vi de synspunkter på analysemetodikken som kommet fram i høringen.

### Usikkerheter i transportmodeller og prognoser

Trafikkanalysene er gjort med hjelp av transportetatens transportmodeller for henholdsvis persontransport og godstransport. Transportmodellenes styrke er å se på forskjeller mellom alternativer på en konsistent måte. Modellene beregner hvert alternativ med samme metodikk, og gir resultater på samme nivå. Dette betyr at modellresultatene gir god hjelp for å vurdere forskjeller mellom alternativene, selv om de totale trafikkprognosene har stor usikkerhet. Det finnes ikke støtte for å si at prognosene for 2050 overestimerer trafikken over fjellet, men hvis denne påstanden er riktig gjelder det alle alternativene. Det påvirker derfor ikke relasjonene mellom alternativene.

En modell kan imidlertid også gi et bilde av trafikkfordelingen som ikke er helt korrekt fordi raskeste veg er det som i hovedsak styrer hvordan trafikken mellom start- og målpunkter fordeles i modellen. Modellen tar altså liten hensyn til vinterforhold, opplevelser eller andre faktorer som er vanskelige å modellere. Beregnede trafikkendringer kan kanskje skyldes modellstrukturen mere enn hvordan trafikantene vil oppføre seg ved en endring.

Et eksempel på dette er trafikkfordelingen i referansealternativet 0+ og 0++. Rv 7 over Hardangervidda er korteste veg mellom Oslo og Bergen. Modellen gir derfor en kraftig overføring og vekst av trafikken på Rv7 over Hardangervidda. Det er forhold ved Hardangervidda som modellen ikke klarer å håndtere. Det gjelder for eksempel vinterregularitet, sesongvariasjoner, og de kraftige stigningene i Måbudalen. Dette er forhold en må være klar over ved tolkning av resultatene. Når man analyserer de ulike utbyggingsalternativene er dette imidlertid et mindre problem fordi tiltakene endrer på hvilke forbindelser som blir raskest over fjellet, og vi er mest interessert i å se på de relative forskjellene mellom alternativene som følge av disse tiltakene.

Det er riktig at referansealternativene for 2050 inneholder stor utbygging av både veg og jernbane. Dette har vi gjort fordi disse prosjektene vil være utført i god tid før 2050 i henhold til den strategi som er lagt til grunn i NTP 2014–2023. Vi mener derfor at dette gir et mer riktig bilde av trafikkfordelingen i 2050 enn om vi hadde utgått fra at det ikke skjer noe fra nå til 2050 i vegnettet utenfor øst-vest-forbindelsene.

### Samfunnsøkonomiske analyser

Resultatene fra transportmodellberegningene gir et bilde av trafikkfordelingen som benyttes som grunnlag for nyttekostnadsanalysene. Det er altså tilsvarende usikkerhet i nyttekostnadsanalysene som det er i trafikkanalysene. Men også i de samfunnsøkonomiske analysene er vi mest interessert i de relative forskjellene mellom alternativene. Resultatet av de samfunnsøkonomiske analysene gir et godt bilde av dette.



De samfunnsøkonomiske beregningene inneholder både nasjonale, regionale og lokale virkninger, men det kan finnes en mernytte (ringvirkninger) som ikke inngår i de tradisjonelle beregningene. Som beskrevet i et rundskriv fra Finansdepartementet (R-109/2014) er det på nåværende tidspunkt ikke tilstrekkelig grunnlag til å beregne netto ringvirkninger i samfunnsøkonomiske analyser. Rundskrivet åpner imidlertid for å gjennomføre tilleggsanalyser av tiltak som kan utløse slik mernytte. Hvis slike vurderinger skal ligge til grunn for konkrete prioriteringer, forutsettes det at det kan vises til etterprøvbare analyser gjennomført på konkrete prosjekter. Transportetatene og Avinor arbeider med å utvikle denne metodikken for å kunne bruke den i kommende arbeid med Nasjonal transportplan. I øst-vest-utredningen har vi foreløpig gjort den vurderingen at alle de studerte alternativene kan inneholde netto ringvirkninger men at det ikke finnes grunnlag for å si at disse vil variere så mye mellom alternativene at det påvirker rangeringen.

Nytten av tiltak på vegforbindelsene mellom øst og vest for næringslivet i Mjøsregionen og nord for Oslo inngår i analysene. For eksempel vises det at en stor del av trafikken på E16 over Filefjell kommer fra områdene nord for Oslo. Når det gjelder eventuelle ringvirkninger vises til kommentar ovenfor.

#### Analyser av flere kombinasjoner

Noen av dem som prioriterer rv 7 eller E16 ønsker at flere kombinasjoner skal analyseres. Statens vegvesen har beregnet samfunnsøkonomisk nytte for åtte forskjellige alternativer mellom Østlandet og Vestlandet. Basert på resultatet av disse samfunnsøkonomiske beregningene har Statens vegvesen valgt en strategi der man foreslår utbygging av E134 over Haukeli, som har den høyeste beregnede netto nytten, og alternativet med rv 7/rv 52/E16 +rv 5 over Hemsedal som supplerer E134 godt og har høyere nytte enn E16 over Filefjell og rv 7 over Hardangervidda. Strategien er altså valgt med utgangspunkt i de samfunnsøkonomiske beregningene. Samtidig har vi tatt hensyn at det er gunstig for samfunnssikkerhet og pålitelighet å velge en forbindelse sør og en nord for Hardangervidda.

Vi har deretter foretatt en supplerende samfunnsøkonomisk beregning av den strategien som ble valgt basert på de opprinnelige samfunnsøkonomiske analysene. Dette er vanlig utredningsmetodikk. Vi mener det ikke er nødvendig å imøtegå krav til ytterligere samfunnsøkonomiske beregninger av alle tenkbare kombinasjoner av de åtte alternativene som det allerede er gjort samfunnsøkonomiske analyser av. Kombinasjoner av alternativer som inkluderer et av de to alternativene med lavest samfunnsøkonomisk nytte vil få en lavere nytte enn valgt kombinasjon, dersom det ikke oppstår andre effekter som i tilfelle må håndteres utenfor de ordinære nyttekostnadsanalysene.

#### Firetrinnsmetodikken og vekt på ikke prissatte konsekvenser

Oppgaven i øst-vest-utredningen har vært å analysere hvordan det er mulig å få vintersikre forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. Dette krever relativt omfattende utbygginger og med hensyn til begrensede økonomiske ressurser er det derfor nødvendig å prioritere den eller de vegforbindelser som det er mest hensiktsmessig å gjøre vintersikre for å nå målet innen rimelig tid. Dette innebærer at vi i hovedsak er på trinn fire i firetrinnsmetodikken. Vi

har imidlertid også grovt sett på typer av tiltak som er rimeligere og kan gjennomføres raskt, se kapittel 7 i utredningen.

Utfordringen knyttet til vurdering av ikke-prissatte konsekvenser på det strategiske nivået som øst-vest-utredningen har, er at det ikke foreligger eksakte nye veglinjer på kart, bare grove skisser på korridornivå. Vi har imidlertid foretatt en faglig og kvalitativ vurdering av konfliktpotensialet for de fem ikke-prissatte hovedtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser med en detaljering tilpasset et strategisk nivå. Vi mener det etter omstendighetene er gjort et omfattende og grundig arbeid med dette.

#### Situasjonsbeskrivelsen

Det er riktig at beskrivelsen av trafikkutviklingen fram til nå kan gi et misvisende bilde for E16 over Filefjell fordi det har vært en periode med mye vegarbeid som kan ha fått trafikken å velge andre alternativer. I tillegg var Gudvangstunnelen stengt en lengre tid etter brann. Dette har imidlertid ikke påvirket trafikkanalysene for 2050.

#### **4. Statens vegvesens konklusjoner etter høringen**

Statens vegvesen mener at høringen viser at det er bred støtte for å velge to hovedvegforbindelser over fjellet og at E134 bør prioriteres høyest. Det er et mer delt syn på hvilken som i tilfelle skal være den andre prioriterte vegforbindelsen mellom sentrale Østlandet og Vestlandet. Her støtter høringsinstansene som naturlig er den vegforbindelse som ligger innenfor den egne geografiske interessesfæren. De store nasjonale organisasjonene som har svart støtter Statens vegvesens forslag om å prioritere E134 og vegforbindelsen over Hemsedal. Høringen har derfor ikke gitt grunn for å endre vår konklusjon i utredningen.

Vi mener også at det er god støtte for å gjennomføre en KVV for diagonalen fra Seljestad via Odda til Bergen og for strekningen av E134 via Rauland. I tillegg er det støtte for KVV eller annen utredning av å erstatte ferjesambandet rv 5 Mannheller – Fodnes med bru. Vi mener derfor at disse utredningene bør gjennomføres slik at de kan være et grunnlag for arbeidet med NTP 2022–2033. Flere fra de nordlige delene av Vestlandet og Gudbrandsdalen argumenterer for en KVV for Sognefjelltunnelene. Vi mener imidlertid fortsatt at nytten av en slik utbygging er for liten sett i relasjon til kostnadene og beholder vår konklusjon om å ikke anbefale en slik KVV.

**Vedlegg 1: Liste over de som har sendt inn høringsvar**

**Vedlegg 2: Oppsummering av høringsuttalelser fra fylkeskommuner og fylkesmenn**

**Vedlegg 3: Oppsummering av høringsuttalelser fra kommuner**

**Vedlegg 4: Oppsummering av høringsuttalelser fra regionale aktører**

**Vedlegg 5: Oppsummering av høringsuttalelser fra nasjonale aktører**

**Vedlegg 6: Oppsummering av høringsuttalelser fra andre**



## Vedlegg 1

### Hørings svar Øst-vest-utredningen

Det har kommet 107 hørings svar. De fordeler seg slik:

Fylkeskommuner:	10
Fylkesmenn:	2
Kommuner:	42
Regionale aktører:	33
Nasjonale aktører:	9
<u>Andre:</u>	<u>11</u>
Totalt:	107

I tabellen nedenfor vises en liste over innkomne svar.

<b>Fylkeskommuner</b>
Telemark
Sogn og Fjordane
Buskerud
Rogaland
Hordaland
Vestfold
Hedmark
Møre og Romsdal
Oppland
Aust-Agder
<b>Fylkesmenn</b>
Fylkesmannen i Hordaland
Fylkesmannen i Sogn og Fjordane
<b>Kommuner, Telemark</b>
Fyresdal
Hjartdal
Vinje
Seljord
Porsgrunn
Tokke
Tinn
Notodden
Skien
Bamble
Bø

<b>Kommuner, Aust-Agder</b>
Bykle
<b>Kommuner, Rogaland</b>
Haugesund
Tysvær
Hjelmeland
Suldal
Sauda
Stavanger
<b>Kommuner, Hordaland</b>
Kvinnherad
Vaksdal
Ulvik Herad
Kvam herad
Odda
Fusa
Ullensvang herad
Eidfjord herad
Bergen
Voss
<b>Kommuner, Sogn og Fjordane</b>
Hornindal
Jølster
Årdal
Lærdal
Luster
Balestrand
<b>Kommuner, Møre og Romsdal</b>
Vestnes
<b>Kommuner, Oppland</b>
Nord-Aurdal
Vang
Lom
<b>Kommuner, Buskerud</b>
Nedre Eiker
Hemsedal
Ål
Hol
<b>Regionale aktører</b>
Samarbeidsrådet for Sunnhordaland
Vest-Telemarkrådet

E134 Haukelivegen AS
Stamvegutvalget E16 Stamvegen Øst-vest
Valdres Natur- og Kulturpark
Hardangerbrua AS
Gjøvikregionen
Rv 9 Setesdal
Setesdal Regionråd
Midt-Telemarkrådet
Stamvegutvalget for E39 Sogn og Fjordane
Regionrådet Nord-Gudbrandsdal
LO Kongsberg og Numedal
Region Vestviken
Vegforum Øst-vest
Ryfylke IKS
Haugesundregionens Næringsforening
Vegforum Innlandet
Hardangerviddatunnelene AS
Valdres Næringsforum
Bergens næringsråd
Godsutvalget Hordaland, Vestnorsk transportarbeiderforening
Nord-Gudbrandsdal næringsforening
Fikse næringsutvikling, Etne og Vindafjord
Sogn regionråd
Hardangerrådet iks
IS Rv 7
IS Rv 52/Rv 5
Haugaland vekst
Sognefjelltunnelene
SMB Hardanger, paraplyorg. for næringslivet i Odda/indre Hardanger
Næringslivet langs E134, Lindum AS, Odda
Vestlandsrådet
<b>Nasjonale aktører</b>
NSB
NHO
OFV, Opplysningsrådet for vegtrafikken
LO
Norges Jeger- og fiskeriforbund
NAF
Naturvernforbundet, Natur og Ungdom, Framtiden i våre hender
NLF, Norges Lastebileier-Forbund
Aksjon Bedre Veg, ABV

<b>Andre</b>
Knut Thorvald Hatteberg
Willy Haraldsen
Eidsfjord ungdomsråd
Børre Nygårdsvik
Hans Stormo
Odda Høyre
Senterpartiet Sogn og Fjordane
Hardangerviddas villreinutval
Ustaoset Vel
Vestlandske limtre industri AS/ Begna Bruk AS



## Vedlegg 2

### Oppsummering av høringsuttalelser fra fylkeskommuner og fylkesmenn

Hvem Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	Hva og hvordan? Tilslutning til rapporten eller annen tilråding? Innspill til gjennomføring?	Hvorfor? Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	Hva mangler? Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	SVVs kommentar Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Telemark fylkeskommune</b>	Støtter at E134 må være en av to prioriterte vegsamband, og at E134 må ha høyest prioritet. Støtter at det gjennomføres KVVU for forbindelse til Bergen. Oppgradering av rv 36 som forbindelse mellom E134 og E18/havnene må utredes		Viktig med involvering av lokale og regionale aktører i prosessene videre	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Sogn- og fjordane fylkeskommune</b>	Støtter anbefalingen om to hovedsamband. Støtter anbefalingen vedr. rv 52 inkl. tunnel og med tilkobling fergefritt samband rv 5. Støtter E134 som hovedsamband.	Hovedsamband rv 52/5 vil gi svært god regional effekt for Sogn og Fjordane	Forutsetter at E16 Filefjell utføres som planlagt, og utbedringer i Valdres blir utført. KVVU Strynefjell må avklares og det må settes i gang KVVU for Sognefjell-tunnelene	Vi avventer avklaring fra SD om tilleggsutredning til KVVU for Strynefjell
<b>Buskerud fylkeskommune</b>	Anbefaler at følgende traseer får lik prioritering: E134, rv7 Hardangervidda og rv 7/52. Utbedring av rv 7 til Gol og ny E16 til Hønefoss må prioriteres høyt	Fokus på næringslivets behov for god framkommelighet. For E134 er det stor verdiskapning i Drammen-Kongsbergområdet. E16 til Hønefoss og rv 7 til Gol er viktige transportåre til Hallingdal og øst-vest. Rv 7 Hardangervidda viktig for næringslivet i Øvre Hallingdal og kan være viktig i beredskap for jernbanen	For lite samf.øk. analyser av hvordan vegvalgene påvirker lokalsamfunn. Utredningen bør oppdateres basert på KVVU for rv 7 og ny rapport om villrein	KVVU for rv 7 forventes ferdigstilt i september 2015. Metodikken for samfunnsøkonomiske analyser kommenteres i vår rapport om høringen.

Hvem Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	Hva og hvordan? Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	Hvorfor? Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	Hva mangler? Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	SVVs kommentar Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Rogaland fylkeskommune</b>	Anbefaler at konklusjoner og anbefalinger i utredningen legges til grunn for NTP 2018–2027. Støtter delt løsning og prioriteten for E134. Anbefaler at det samfunnsøkonomisk beste alternativet legges til grunn for ny trase for E134 og støtter at det utføres KVVU.		Ber om at sikkerhet og framkommelighet blir prioritert når investeringsrekkefølgen avgjøres. Lavstandardstrekninger må derfor prioriteres, (eks. E134 Solheim–Bakka). Forventer at trafikkveksten på høgjellet får konsekvenser for utforming av veien	Utformingen av veien avklares i den videre planleggingen, bl. a. på bakgrunn av forventet trafikkvekst.
<b>Hordaland fylkeskommune</b>	Støtter målsettingen om å prioritere nasjonale hovedvegsamband. E39 Stavanger–Bergen, E16 Voss–Bergen og Bergensbanen må ha førsteprioritet. Også prioritet av rv 7 som nasjonalt samband. E134 må prioriteres som nasjonalt hovedsamband. På sikt må det bygges en diagonal fra E134 mot Bergen	Rv 7 Hardangervidda må prioriteres ut fra landsdelsbehov. En Bergensdiagonal fra E134 vil gi stor trafikk, lavere reisetid og kunne gi store regionale effekter i fylket	Når KVVU for E134–Bergen skal gjennomføres, må samtlige mulige diagonaltraseer vurderes.	Hva som vil inngå i KVVUen vil bli bestemt gjennom mandatet fra departementet.
<b>Vestfold fylkeskommune</b>	Støtter anbefalingen om at E134 må være det ene av to prioriterte vegforbindelser. Støtter anbefaling om å gjennomføre en KVVU. Dette bør gjøres raskest mulig.		Ber om at tiltak for å styrke rv 36 tas med i videre planleggingsarbeid.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst–vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Hedmark fylkeskommune</b>	Støtter prioriteringen av E134 som første prioriterte rute i en nasjonal øst–vestforbindelse. Mener at E16 skal prioriteres som en av to hovedforbindelser og	E16 prioriteres for å sikre regionale og lokale effekter, særlig for Mjøsregionen. Viktig med styrket innsats for drift,	Betydningen av fv 33 og Mjøsregionen er ikke hensyntatt i utredningen. Mener at det er feil at E16 får mindre trafikk over Filefjell	Fv 33 er med i transportmodellen og analysene viser at E16 får trafikk fra Mjøsregionen. Analysene viser at i alternativer med utbedring av rv 7, og ikke av E16, vil en

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Møre og Romsdal fylkeskommune</b>	Ber SVV ta med E136 og rv 15 inn i arbeidet med høgfjellsovergangene mellom Østlandet og Vestlandet. Oppfølging av handlingsprogrammet for E136 og videre omlegging av E136, tiltak på Raumabanen. Ny tunnel Strynefjellsveien og tunnelarm til Geiranger	Rv 15 er i så dårlig forfatning (tunneler og rasfare) at den har avvisning for godstransport. Strynefjellstunnel vil avlaste E136 og sørge for bedre utnyttelse av potensialet til Kvivsvegen og Eiksundsambandet. Arm til Geiranger vil utløse helårsturisme i Geiranger	pga. at en del trafikk kjører fv 51. Fremhever potensialet for godstransport som kan gå nord for Oslo, og at nordlig rutealternativ øst-vest vil være strategisk viktig.	del trafikk fra E16 overføres fra Filefjell til Golsfjellet.  Vi avventer avklaring fra SD om tilleggsutredning til KVU for Strynefjell. E136 vil bli vurdert i det videre arbeidet med NTP. Arm til Geiranger er en fylkesveg som vi ikke har behandlet i utredningen.
<b>Oppland fylkeskommune</b>	Støtter prioriteringen av E134 som første prioriterte rute i en nasjonal øst-vestforbindelse. Mener at E16 skal prioriteres som en av to hovedforbindelser og forutsetter at tiltak på E16 i gjeldende NTP og neste 6-års periode videreføres.	E16 viktig trase for industri og næringsliv i innlandet, særlig for skognæringen. Samfunnsøkonomisk må det satses på E16 som den traseen som har færrest restkostnader	Fv33 er viktig lenke men omtales ikke. Utredning gir i liten grad svar på næringslivets behov i store områder nord for Oslo. Det bør utarbeides en tilleggsutrednings som belyser dette behovet, samt næringstransport utenom Oslo. Lite relevant at rv 52 gir noe kortere reisetid enn E16 fordi reiser mellom Oslo og Bergen vil gå langs E134 og nordlig alternativ vil ha andre målpunkt.	Området nord for Oslo inngår i transportanalysen. En stor andel av trafikken over Filefjell kommer fra disse områdene ifølge analysen. Det vises forøvrig også til utredningen «Bred godsanalyse».

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Aust-Agder fylkeskommune</b>	Støtter anbefalingen om at E134 velges som en av hovedforbindelsene øst-vest	Utbygging av E134 vil i tillegg gi store regionale effekter		
<b>Fylkesmannen i Hordaland</b>	Bør satses på videreutvikling av flere øst-vestsamband, E134 og E16. Viktig å videreutvikle jernbanes konkurranse i gods- og persontransport. Støtter anbefaling om at det ikke bygges lange tunneler under Hardangervidda. Støtter mindre og lokale tiltak for å ta vare på villrein og reiseliv. Anbefaler at ny E16 mellom Bergen og Voss prioriteres samtidig med jernbanen på strekningen.	E134 og E16 gir god regional verdi og god flatedekning på Vestlandet. Ser E16 over Filefjell som fullgodt alternativ til Rv 52 Hemsedal. E16 er langt kommet i planlegging og gjennomføring og sikreste vegsambandet. Transportplanleggingen skal bidra til å redusere behov for transport og styrke grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer. E16 Bergen-Voss er svært ulykkesbelastet og rasutsatt og haster å få utbygd..	Fylkesmannen vil ta forbehold om å komme med tilbakemeldinger om ny E134 til Bergen i det videre planarbeidet. Hensynet til fremtidig bruløsning over Sognefjorden er den samme uavhengig av rrv52 eller E16.	Transportmodellen viser mer trafikk på rv 52 enn på E16 dersom man satses på utbygging av ny bru over Sognefjorden. Dette henger sammen med start- og målpunkter på sentrale Østlandet. I vår utredning har vi forutsatt utbygging av Bergensbanen.
<b>Fylkesmannen i Sogn og Fjordane</b>	Støtter hovedkonklusjonene. Støtter satsing på rv 52/rv 5 med bru over Sognefjorden.	En slik satsing vil gi Sunnmøre og neste hele Sogn og Fjordane vesentlig kortere kjøretid mot Østlandet og Bergen enn i dag og spare transportkostnader for næringslivet og andre.		

## Vedlegg 3

### Oppsummering av høringsuttalelser fra kommuner

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilråding? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Fyresdal kommune</b> <b>Telemark</b>	Kommunen ser det som viktig at E134 blir prioritert i kommende NTP	Kommunens og næringslivets behov for gode kommunikasjoner		
<b>Hjartdal kommune</b> <b>Telemark</b>	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen	Det haster med flere tiltak langs E134	Oppgradering av rv. 36 må også prioriteres	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Vinje kommune</b> <b>Telemark</b>	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser	KVU mot Bergen må prioriteres høyt, og være ferdig i 2016	Haukelitunnelene må sikre 100% vinterregularitet på E134	I videre planlegging blir det lagt stor vekt på god vinterregularitet
<b>Seljord kommune</b> <b>Telemark</b>	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser.	KVU mot Bergen må prioriteres høyt, og være ferdig i 2016. E134 er viktig nasjonalt samband	Oppgradering av rv. 36 må også prioriteres. Regionale prosesser må vektlegges.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Porsgrunn kommune</b> <b>Telemark</b>	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser	KVU mot Bergen må prioriteres høyt, og være ferdig i 2016. E134 er viktig nasjonalt samband	Oppgradering av rv. 36 må også prioriteres. Regionale prosesser må vektlegges.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Tokke kommune</b> <b>Telemark</b>	Støtter konklusjonen om E134 som den ene av to øst-vest-forbindelser	E134 er viktig nasjonalt samband. Det går på sikkerhet og framkommelighet.		

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Tinn kommune</b> Telemark	Støtter konklusjonen om E134 via Rauland som hovedtrase øst-vest	E134 er særlig viktig for næringsutvikling i Kongsberg-regionen		
<b>Notodden kommune</b> Telemark	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser	KVU mot Bergen må prioriteres høyt, og være ferdig i 2016. E134 er viktig nasjonalt samband	Regionale prosesser må vektlegges.	
<b>Skien kommune</b> Telemark 5400 innb.	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser	E134 er viktig nasjonalt samband, sikkerhet og fremkommelighet er sentralt	Oppgradering av rv. 36 må også prioriteres. Regionale prosesser må vektlegges.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Bamble kommune</b> Telemark 14100 innb.	Støtter konklusjonen om E134 som den ene av to øst-vest-forbindelser	E134 er viktig nasjonalt samband, sikkerhet og fremkommelighet er sentralt	Oppgradering av rv. 36 må også prioriteres.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Bø kommune</b> Telemark 6000 innb.	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser	KVU mot Bergen må prioriteres høyt, og være ferdig i 2016. E134 er viktig nasjonalt samband	Oppgradering av rv. 36 må også prioriteres. Regionale prosesser må vektlegges.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Bykle kommune</b> Aust-Agder 900 innb.	Støtter konklusjonen om E134 som den ene av to øst-vest-forbindelser	E134 er viktig nasjonalt samband.	Oppgradering av rv. 9 i Setesdal må også prioriteres.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 9 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Haugesund kommune</b> Rogaland 37000 innb.	Støtter E134 som en av hovedforbindelsene. Sammenhengende og helhetlig utbygging som realiseres trinnvis.	Samfunnsøkonomi. Vil sammen med ferjefri E39 betjene stort geografisk nedslagsfelt. Fremtidsrettet og miljøvennlig utforming/dimensjonering		

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Tysvær kommune</b> Rogaland 10900 innb.	Støtter konklusjonen om E134 som den ene av to øst-vest-forbindelser	E134 er viktig for utvikling av næringsliv i regionen. Samfunnsøkonomi og sikkerhet må vektlegges		
<b>Hjelmeland kommune</b> Rogaland 2800 innb.	Slutter seg til Ryfylkerådets innspill. Denne støtter konklusjonen om E134	Samfunnsnytte og sikkerhet.	Ved fullføring av Ryfast blir rv. 13 et viktig ledd i transport østover mot E134	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 13 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Suldal kommune</b> Rogaland 3900 innb.	Støtter konklusjonen om E134 som den ene av to øst-vest-forbindelser	E134 er viktig for utvikling av næringsliv i regionen. Samfunnsøkonomi og sikkerhet	Ved fullføring av Ryfast blir rv. 13 et viktig ledd i transport østover mot E134	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 13 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Sauda kommune</b> Rogaland 4800 innb.	Støtter konklusjonen om E134 som den ene av to øst-vest-forbindelser	E134 er viktig for utvikling av næringsliv i regionen. Samfunnsøkonomi og sikkerhet må vektlegges		
<b>Stavanger kommune</b> Rogaland 132000 innb.	Støtter konklusjonen om E134 som hovedforbindelse øst-vest			
<b>Kvinnherad kommune</b> Hordaland 13300 innb.	Støtter konklusjonen om E134 via Rauland og med arm til Bergen	Ber om KVVU for Odda-Bergen, der også etappe-utbygging blir vurdert	KVVU-en må også omfatte veg via Åkrafjorden, Kvinnherad og Tysnes til E39	
<b>Vaksdal kommune</b> Hordaland 4100 innb.	Framhever behovet for tiltak på veg og bane Voss-Arna	E16 Voss-Arna har mange trafikkulykker og en utfordrende skredsituasjon		Vi venter på avklaring av KVVU for Voss - Arna.
<b>Ulvik Herad</b> Hordaland 1100 innb.	KVVU Hardangervidda må gjennomføres.	Nedprioritering av rv 7 vil svekke Hardanger som reiselivsregion. Hensynet til villrein må ivaretas med tunnel. Rv 7 er den raskeste forbindelsen over fjellet.		KVVU Hardangervidda leveres i september 2015 og hensynet til villrein er blant annet ivaretatt i denne.

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilråding? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Kvam herad</b> <b>Hordaland</b> <b>8600 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser. Rv.7 Hardangervidda må også inn som nasjonalt samband	E134 er viktig for utvikling av næringsliv i regionen. Samfunnsøkonomi og sikkerhet må vektlegges	KVU for Bergen-Odda må prioriteres. Felles E16/134 Bergen-Kvam må utredes. Her ligger viktige regionale effekter	KVU Odda -Bergen er foreslått som oppfølging av øst-vest-utredningen
<b>Odda kommune</b> <b>Hordaland</b> <b>7000 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser.	E134 er viktig for utvikling av næringsliv i regionen. Samfunnsøkonomi og sikkerhet må vektlegges. Bergen-Odda får viktige regionale effekter		
<b>Fusa kommune</b> <b>Hordaland</b> <b>3800 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser. Rv.7/rv. 52 Hemsedal bør inn som den andre	Samfunnsøkonomi og sikkerhet må vektlegges. Bergen-Odda får viktige regionale effekter	KVU for Bergen-Odda må prioriteres. Den bør ikke omfatte Åkrafjorden/Kvinnherad	Avgrensing for KVU Odda-Bergen vil følge av mandatet fra Samferdselsdepartementet
<b>Ullensvang herad</b> <b>Hordaland</b> <b>3400 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 med arm til Bergen som den ene av to øst-vest-forbindelser.	Vintersikker veg	KVU Hardangervidda må fullføres, og legges til grunn for videre vurdering av rv. 7	KVU Hardangervidda vil bli levert i september 2015.
<b>Eidfjord herad</b> <b>Hordaland</b> <b>950 innb.</b>	Tilrår at rv. 7 Hardangervidda og E134 Haukeli blir valgt som hovedforbindelse øst-vest	Oppfølging av internasjonalt ansvar for villrein. Regionale effekter.	KVU Hardangervidda må fullføres, og legges til grunn for prioritering av rv. 7	KVU Hardangervidda vil bli levert i september 2015.
<b>Bergen kommune</b> <b>Hordaland</b> <b>275000 innb.</b>	Tilrår at rv. 7 Hardangervidda og E134 Haukeli blir valgt som hovedforbindelse øst-vest	Ulike trafikantgrupper har ulik prioritering av vegvalg. Rv. 7 Hardangervidda er 35 km kortere enn rv. 52 Hemsedal Oslo-Bergen.		Det er ikke hensiktsmessig å velge både E134 og rv 7 som ligger så nært hverandre.
<b>Voss kommune</b> <b>Hordaland</b> <b>14400 innb.</b>	Tilrår satsing på E16 Bergen-Voss. Som hovedforbindelse Oslo-Bergen blir rv. 7 Hardangervidda tilrådd	Hardangervidda er den korteste vegen Oslo-Bergen		E16 Voss-Arna er med i grunnlaget (0+) for øst-vest, dvs. inngår i alle alternativer.



<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilråding? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Hornindal kommune Sogn og Fjordane 1200 innb.</b>	Går ikke inn på øst-vest-tilråding, men ber om at KVV Strynefjellet må slutføres	Ber om at øst-vest og Ferjefri E39 ikke forsinker prosessen for Strynefjellet. Dagens rv. 15 har stor avvisningseffekt og dette rammer både reiseliv og øvrig næringsvirksomhet		Vi avventer avklaring fra SD om tilleggsutredning til KVV for Strynefjellet.
<b>Jølster kommune Sogn og Fjordane 3000 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 Haukeli og rv.7/rv.52 Hemsedal som øst-vest-forbindelser	Kombinasjonen av rv. 52 Hemsedal og ferjefri E39 gir store innkortinger og regionale virkninger på nordre del av Vestlandet		
<b>Årdal kommune Sogn og Fjordane 5400 innb.</b>	Tilrår at E16 gjennom Valdres fortsatt skal være hovedforbindelse øst-vest. KVV Sognefjellet må gjennomføres	Det er viktig at hele E16-strekningen blir fullført. Dette må kombineres med riksvegstatus for fylkesveg 53 Fodnes-Tyinkrysset		Rapporten dokumenterer en negativ samfunnsøkonomi for Sognefjell-tunnelene. Utbygging over Filefjell er forutsatt fullført. E16 får sin videre prioritering gjennom NTP
<b>Lærdal kommune Sogn og Fjordane 2200 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 Haukeli og rv.7/rv.52 Hemsedal som øst-vest-forbindelser. I tillegg må E16 Ljøsne/Filefjell/Valdres fullføres. KVV Sognefjellet må gjennomføres	Kombinasjonen av rv. 52 Hemsedal og ferjefri E39 gir store innkortinger og regionale virkninger på nordre del av Vestlandet		Rapporten dokumenterer en negativ samfunnsøkonomi for Sognefjell-tunnelene. Utbygging over Filefjell er forutsatt fullført. E16 får sin videre prioritering gjennom NTP
<b>Luster kommune Sogn og Fjordane 5100 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 Haukeli og rv.7/rv.52 Hemsedal som øst-vest-forbindelser. I tillegg må E16 Filefjell fullføres. KVV Sognefjellet må gjennomføres	Kombinasjonen av rv. 52 Hemsedal og ferjefri E39 gir store innkortinger og regionale virkninger på nordre del av Vestlandet		Rapporten dokumenterer en negativ samfunnsøkonomi for Sognefjell-tunnelene. Utbygging over Filefjell er forutsatt fullført. E16 får sin videre prioritering gjennom NTP
<b>Balestrand kommune Sogn og Fjordane 1300 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 Haukeli og rv.7/rv.52 Hemsedal som øst-vest-forbindelser. I	Kombinasjonen av rv. 52 Hemsedal og ferjefri E39 gir store innkortinger og regionale		Rapporten dokumenterer en negativ samfunnsøkonomi for Sognefjell-tunnelene.

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
	t tillegg må E16 Filefjell/ Valdres fullføres. KVV Sognefjellet må gjennomføres	virksomheter på nordre del av Vestlandet		E16 får sin videre prioritering gjennom NTP
<b>Vestnes kommune</b> <b>Møre og Romsdal</b> <b>6700 innb.</b>	Ber Statens vegvesen prioritere arbeidet med helhetlig utbygging av E136 og nevner noen behov spesielt. Utbygginga av E136 kan legges til Eksportvegen AS	Vegen er en spesielt viktig transportåre for næringslivet med stor del tungtransport.		E136 blir vurdert i NTP
<b>Nord-Aurdal kommune</b> <b>Oppland</b> <b>6500 innb.</b>	Nord-Aurdal kommune har avgitt to uttalelser. De uttalte seg i januar og har også sluttet seg til alle punkt i oppsummeringen i uttalelsen fra Stamvegutvalget fra mars. Utbygging av E16 må gjennomføres og E16 skal opprettholdes som en av hovedforbindelsene mellom Oslo og Bergen.	Er allerede vintersikker fjellovergang – viktigere med pålitelighet enn reisetid. Hovedpulsåre i distrikter. Viktigste forbindelse mellom Vestlandet og Mjøsregionen (fv. 33). Binder sammen Midt-Norge og Vestlandet gjennom fv. 51 (om sommeren). E16 med rv. 5 kan gi positiv nytte til E16 på lik linje med rv. 52 og rv. 5. Viktig for grensekryssende trafikk mot Sverige. Viktig med sammenhengende utbygging for å unngå standardbrud (mange strekningen allerede utbygd). Utbyggingen er i tråd med NTP.	Overestimerte trafikkmengder i avsnitt 5.  Alternativet E16 + rv. 5 ikke vurdert Nytteberegningene tar ikke hensyn til vinterregularitet.	Modellene beregner hvert alternativ med samme metodikk og viser forskjeller mellom alternativer på enhetlig måte. Det påvirker ikke resultatet om trafikkmengdene eventuelt er noe overestimert. Se rapporten om høringen når det gjelder utredning av flere kombinasjoner og nytteberegningene.  Tiltak foreslått i utredningen gir god vinterregularitet på alle forbindelser.

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilråding? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Vang kommune</b> <b>Oppland</b> <b>1600 innb.</b>	Vang kommune slutter seg til alle punkt i oppsummeringen i uttalelsen fra Stamvegutvalget.	Se Nord-Aurdal	Se Nord-Aurdal	Se Nord-Aurdal
<b>Lom kommune</b> <b>Oppland</b> <b>2400 innb.</b>	KVU Sognefjelltunellene må gjennomføres	Billigste og raskeste trasé mellom Bergen og Trondheim. Store regionale virkninger av utbyggingen.	Utredningen er usikker når det gjelder framtidige trafikk tall og kost-nytte vurderinger.	Vi anbefaler ikke KVU for Sognefjell tunneler, da effekten av disse er for liten for å forsvare de høye kostnadene.
<b>Nedre Eiker kommune</b> <b>Buskerud</b> <b>24000 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 som den ene av to øst-vest-forbindelser. E134 må få sterkere preg av å være en hovedveg mer enn lokalveg	Samfunnsøkonomi, tettstedutvikling og sikkerhet må stå sentralt	Planlegging ved Mjøndalen/Buskerudbyen må prioriteres. Behov for 4-feltsveg må vurderes	Utforming og standard må vurderes nærmere i kommende planlegging.
<b>Hemsedal kommune</b> <b>Buskerud</b> <b>2400 innb.</b>	Støtter konklusjonen om E134 Haukeli og rv.7/rv.52 Hemsedal som øst-vest-forbindelser. Mindre sikkerhetstiltak må prioriteres i starten.	Kombinasjonen av rv. 52 Hemsedal og ferjefri E39 gir store innkortinger og regionale virkninger på nordre del av Vestlandet.	Rv. 52 må omfatte tunnel Bjøberg-Borlaug og omlegging ved tettsteder. Gol og Håbakken må utvikles som knutepunkt.	Utforming og standard må vurderes nærmere i kommende planlegging. Kommunen blir sentral i planarbeid for tettstedene
<b>Ål kommune</b> <b>Buskerud</b> <b>4700 innb.</b>	Ser på rv.7 Hardangervidda og rv.52 som likeverdige veger.	Begge veger må være vintersikre Fjerntrafikken er liten i forhold til lokaltrafikken, dette må vektlegges	Regionale virkninger er mangelfullt utredet. Samfunnsøkonomi for flere kombinasjoner etterlyses.	Detaljert beregning av regionale virkninger er ikke gjennomført. Se rapporten om høringen. NTP-prosessen vil også ta opp temaet på overordnet nivå.
<b>Hol kommune</b> <b>Buskerud</b> <b>4500 innb.</b>	Ser på rv.7 Hardangervidda og rv.52 som likeverdige veger.	Begge veger må være vintersikre		Rv.7 Hardangervidda blir utredet i egen KVU, basert på øst-vest-tilråding. Den skal leveres i september 2015

## Vedlegg 4

### Oppsummering av høringsuttalelser fra regionale aktører

Hvem Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	Hva og hvordan? Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	Hvorfor? Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	Hva mangler? Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	SVVs kommentar Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Hardangerbrua AS</b>  <b>Finansieringsselskap eid av 4 kommuner og fylkeskommunen.</b>	Støtter ikke rapporten og mener rv 7 er den korteste og raskeste vegen mellom øst og vest.	Mener rv 7 er kortere og raskere. Frykter næringsutvikling i regionen og at inntektsgrunnlaget for broen forsvinner.	Mener regionale virkninger ikke er analysert. Mener det ikke er tatt hensyn til nasjonalt sett viktige reiselivsområder.	Se eget avsnitt om regionale virkninger m.m. i rapporten om høringen.
<b>Stamvegutvalget for E39 Sogn og Fjordane</b>  <b>Interesseutvalg med ordførere fra 10 kommuner, fylkeskommunen og NLF, NAF og NHO regionalt.</b>	Støtter anbefaling om tunnel fra Borlaug til Bjøberg og opprusting av rv 52 og tilkobling av rv 5.  Støtter E134 som sørlig trasé.	God og vintersikker hovedveg som dekker størst mulig del av Øst- og Vestlandet. Vil gi god regional effekt for fylket.	Forutsetter at E16 over Filefjell fullføres som planlagt og at KVVU for Hardangervidda inneholder avbøtende tiltak som vintersikrer strekningen og hensyntar næringslivet	Det foreslås at tiltak på Filefjell fullføres som planlagt. KVVU Hardangervidda legges frem i september 2015.
<b>E134 Haukelivegen AS</b>	Støtter E134. Støtter KVVU for arm til Bergen, som de mener må bli statlig veg. Støtter KVVU, evt enklere prosess, for E134 Gvammen-Grungedal.	Mener E134 vil gi betydelig samfunnsøkonomisk gevinst	Mener Rv 23 og rv 36 er en del av Øst-Vestforbindelsen som bør hhv bygges ut som firefelts motorveg og oppgraderes. Mest mulig sammenhengende utbygging og framtidsrettet og miljøvennlig utforming og dimensjonering ønskes.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 og rv 23 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Setesdal Regionråd</b>  <b>Samarbeid mellom 5 kommuner.</b>	Støtter E134.	Trygg og effektiv veg med god vinterregularitet over Haukeli vil gi positiv utvikling i Setesdal både for næringsliv og fastboende.	Mener rv 9 må prioriteres i videre utvikling av riksvegnettet som sammenkobling til E134.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 9 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.

Hvem Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	Hva og hvordan? Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	Hvorfor? Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	Hva mangler? Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	SVVs kommentar Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Hardangerviddatunellene AS</b>	Ønsker rv7 og tunnel over Hardangervidda. Kritisk til at rapporten legges frem før KVV Hardangervidda og mener den farger KVV'en.	Mener Rv7 vil være den korteste vegen og det vil være et kontinuerlig press på forbedring av vegen uansett andre løsninger. Peker på at tunnel over vidda gir permanent løsning på villreinproblematikk.	Mener rapportens anbefalinger innebærer at alle øst-vestakser unntatt rv7 prioriteres fordi tiltak på E16 skal gjennomføres som planlagt.	KVV Hardangervidda legges frem i september 2015 og er gjennomført som separat prosess i tråd med ordinær KVV-metodikk. Konklusjonene må imidlertid også baseres på resultat fra øst-vest-utredningen.
<b>Nord-Gudbrandsdal Næringsforening</b>	Ønsker E134 og E16 som hovedforbindelser mellom øst og vest. Ønsker videre at rv 15 og E136 prioriteres.	Gir ikke argumentasjon for sine synspunkter.		
<b>Fikse Næringsutvikling Etne og Vindafjord</b>	Støtter E134 med ferjefri arm mot Bergen.	E134 gir nytte for mange, er viktig for næringslivet og for nasjonal konkurransevne. Samfunnsøkonomi, vintersikkerhet, reduserte utslipp.		Det foreslås en KVV for arm til Bergen.
<b>Ryfylke IKS</b>	Positiv til E134 som hovedveg. Peker på rv 13 som tilknytningsveg til E134.	Viser til at Rv 13 er viktig tilknytningsveg for Nord-Jæren og Ryfylke til E134.	Åpning av Ryfast i 2019 vil styrke Rv 13s betydning både for transport og privatreiser.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 13 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Regionråd for fem kommuner. Sogn regionråd</b>	Støtter behov for to hovedveger mellom øst og vest. Støtter E134 som søndre forbindelse. Tiltak på E16 må fullføres som planlagt, støtter tunnel fra Børslaug til Bjøberg, videre opprustning av Rv 52 med tilkopling til rv 5 og ferjefritt samband Mannheller-Fodnes.	Regional effekt for Sogn og Fjordane og godt hovedsamband mellom Florø og Oslo.	Mener KVV for Sognefjellstunnelene må gjennomføres.	Vi anbefaler ikke KVV for Sognefjellstunneler, da effekten av disse er for liten for å forsvare de høye kostnadene.
<b>Hardangerrådet iks</b>	Tilråd E134 med arm mot Bergen og Rv7.	Mener E134 med arm mot Bergen vil gi stor trafikk, lavere	Peker på Fv 7 som avlastningsveg for E16.	Omkjøringsveger kartlegges i sammenheng med regionenes

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Regionråd for 7 kommuner.</b>	KVU-arbeid for arm mot Bergen må settes i gang snarest.	reisetid og store regionale og nasjonale effekter.		trafikkberedskapsplaner. Det er riktig at fv 7 fungerer som avlastningsveg for E16.
<b>Haugaland vekst</b> <b>10 kommuner og Rogaland fylkeskommune.</b>	Støtter E134 og anbefalingene om KVU for arm til Bergen og Gvammen-Grungedal på E134, alternativt at sistnevnte får enklere prosess. Anbefaler arm til Bergen bør bygges ut som statlig utbyggingsprosjekt. Anbefaler sammenhengende og helhetlig, trinnvis utbygging.	Trafikkmengde, samfunnsøkonomisk nytte og bred støtte om E134.	Peker på at Rv 36 er en viktig del av et samlet vegsystem knyttet til E134.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Interesseselskapet rv 52/rv 5</b>  <b>Fem kommuner og næringsliv i området Gol, Hemsedal og Sogn.</b>	Støtter i hovedsak rapportens tilrådninger.	Alternativene har størst nytte og liten konkurranseflate. Peker på at trafikktviklingen de senere år har vist dette.	Understreker betydningen av økt kollektivtransport mellom Østlandet og Vestlandet for å nå klimamålene.	Utredningen har utgått fra at Bergensbanen vil bli utbedret.
<b>Is Rv7</b>	Ønsker rv 7 som hovedforbindelse mellom øst og vest.  Pågående KVU må avklare tiltak på Rv 7.	Rv 7 er kortest og raskest vegsamband mellom Oslo og Bergen og mellom deler av Østlandet og Vestlandet.	Regionale konsekvenser er ikke belyst. Stiller spørsmål ved referansealternativer i nytte-kostnadsanalysene. Kombinerte satsinger er ikke godt nok vurdert.	Se avsnitt om referansealternativ, kombinerte alternativer, samfunnsøkonomiske analyser og regionale effekter i rapporten om høringen. KVU Hardangervidda leveres i september 2015.
<b>Stamvegutvalget E16 stamvegen Øst-vest</b>	Ønsker E16 opprettholdt som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Ønsker planlagte strekninger	Gjennomføring av planlagte strekninger vil gi E16 ensartet standard og 100 % vinterregularitet. Regionen har ikke andre transportalternativer	Mener beskrivelsen av trafikkveksten de siste årene er misvisende pga periode med mye vegarbeid.	Se avsnitt om trafikkanalyser m.m. i rapporten om høringen. Det foreslås i utredningen at pågående utbygging på E16 fullføres. Det foreslås utredning av brukryssing Mannheller -

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>3 fylkeskommuner og 16 kommuner langs E16 er medlemmer</b>	gjennomført så raskt som mulig. Ønsker også følgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>• KVV Mannheller – Fodnes</li> <li>• KVV rv 51 Valdresflya</li> <li>• Planlegging Nymoen–Eggemoen</li> <li>• KVV Sognefjelltunnelene</li> <li>• Økt vinterberedskap</li> </ul>	og E16 ivaretar viktige funksjoner ut over den nasjonale. E16 har lavest investeringskostnad og kan starte raskt opp.	Skeptisk til metodikk der all trafikk ledes til raskeste rute og ikke tar hensyn til vinterregularitet, stigning og opplevelser.	Fodnes. KVV for Sognefjelltunnelene anbefales ikke. Utredningen har ikke behandlet Valdresflya. Det pågår kommunedelplanlegging av E16 mellom Nymoen og Eggemoen. Videre prioritering av planlegging og utbygging skjer i NTP.
<b>Sognefjellstunellane</b>	Ønsker konseptvalgutredning for Sognefjellstunellene.	Viser til NTP 2014–2023	Mener trafikkprognoser for en vinterstengt fylkesveg ikke gir tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for SVVs analyser.	Vi anbefaler ikke KVV for Sognefjellstunellane, da effekten av disse er for liten for å forsvare de høye kostnadene.
<b>Fellesuttalelse fra næringsliv tilknyttet E134</b>	Støtter E134 med ferjefri arm mot Bergen som fremtidig hovedforbindelse øst–vest.	Nyttig for befolkning og næringsliv, vintersikker og pålitelig veg, samfunnsøkonomisk lønnsom, vil redusere utslipp.		
<b>Undertegnet 12 næringsforeninger mv</b>				
<b>Vestnorsk Transportarbeiderforening, Godsutvalg Hordaland</b>	E134 med arm til Bergen må prioriteres for Sør–Vestlandet (og ferjefri Bergen–Stavanger). E16 over Rv 52 og ned til rv 7 bør være alternativ to. Rv 7 over Hardangervidda anbefales ikke.	E134 er kortest. E16 er nesten ferdig og bør ferdigstilles både som øst–vest og nord–sør Bergen–Trondheim sammen med fv 55. Rv 7 dekker kun Oslo–Bergen og det er gunstig for turisme og miljø å ikke ha tungtrafikk over Hardangervidda.	Viktig å tilrettelegge for godkjente hvileplasser langs strekninger.	Det er behov for flere døgnhvileplasser. Prioriteringen av disse blir vurdert i NTP.
<b>Arbeidsgiverorganisasjon bestående av yrkessjåfører innen godstransport.</b>	E16 må ferdigstilles først.			Det foreslås å fullføre pågående utbygging av E16.
<b>Samarbeidsrådet for Sunnhordaland</b>	Støtter rapportens anbefaling om E134 med arm til Bergen. KVV for Bergen–Haukeli må	Støtter analysearbeidet som er gjort.		
<b>Åtte kommuner.</b>	vurdere alle mulige alternativer. Bør håndteres som ett prosjekt.			

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Regionrådet i Gjøvikregionen</b>	Ønsker E16 opprettholdt som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Ønsker planlagte strekninger gjennomført så raskt som mulig	Gjennomføring av planlagte strekninger vil gi E16 ensartet standard og 100 % vinterregularitet.	Støtter Stamnettutvalgets høringssvar.	Se kommentar til Stamvegutvalget over.
<b>Vegforum Innlandet</b>  <b>Regionalt forum bestående av 6 regionale avdelinger av nasjonale nærings- og bilistorganisasjoner.</b>	E16 bør prioriteres.	E16 inngår i Europavegen til Gävle i Sverige.	Transport til og fra Mjøsregionen vektlegges i svært liten grad i rapporten. ÅDT-tall i rapporten bygger på periode med omfattende vegarbeid på E16 som gjør at trafikkøkning på E16 undervurderes betydelig.	Det vises i rapporten at E16 har stor andel trafikk fra Mjøsregionen og Gudbrandsdalen. Det er riktig at en periode med mye vegarbeid har påvirket trafikkutviklingen på E16 de siste årene. Dette sies også i utredningen.
<b>Valdres Natur- og Kulturpark.</b>	Ønsker E16 opprettholdt som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Ønsker planlagte strekninger gjennomført så raskt som mulig	Gjennomføring av planlagte strekninger vil gi E16 ensartet standard og 100 % vinterregularitet. E16 ivaretar regional funksjon og viktig fordi Valdres ikke har jernbane, mye helgetrafikk og stor reiselivsnæring.	Støtter Stamvegutvalgets høringssvar.	Se kommentarer til Stamvegutvalget over.
<b>Vest-Telemarkrådet</b>	Støtter rapportens konklusjoner om å satse på to korridorer og gi E134 høyest prioritert.	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ferjefri tilknytning med Rogfast. Haukeliekspressen sikrer kollektivtilbud på strekning uten togtilbud.	Intet anført.	
<b>Bergen Næringsråd</b>  <b>Næringsorganisasjon for Bergensregionen med over 3000 medlemmer.</b>	E134 og rv 7.	Mener Rv 7 betjener Bergensregionen best ut fra avstand og reisetid. Vil trekke veksler på investeringer i Vossapakken, Hardangerbrua og Sokna-Ørgenvika.	Fraråder ensidig vektlegging av dagens ÅDT målinger og mener lokale og regionale virkninger som turisme og bo- og arbeidsmarkedsforstørring, må belyses.	Se avsnitt om regionale virkninger m.m. i rapporten om høringen.



<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Midt-Telemarkrådet.</b>	Støtter rapportens tilrådning om E134 som en av de to prioriterte hovedvegene, og mener E134 må prioriteres høyest av de to. Støtter KVU for E134 med arm til Bergen.	Intet anført.	Mener oppgradering av rv 36 som samband mellom E134 og E18/havnene må utredes.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP.
<b>Valdres Næringsforum</b>	Støtter to hovedtraséer øst-vest og E134 som raskeste forbindelse. Ønsker E16 som den andre forbindelsen.	Mener de to hovedtraséene må velges ut fra ulike kriterier. Støtter E134 som raskeste forbindelse og mener E16 best dekker skog- og trenæringen i Hedmark og Oppland og reiselivet i Valdres.	Mener transportbehovene for skog- og trenæringen og reiselivsnæringen ikke er nytteberegnet.	Se avsnitt om regionale virkninger m.m. i rapporten om høringen.
<b>Vegforum Øst-Vest</b>	Støtter i hovedsak rapportens anbefaling. Ønsker tunnel fra Røldal til Vågsli. Støtter KVU for arm til Bergen. Ønsker E134 videreført til Oslofjord-området og videre mot Gøteborg og kontinentet. Legger firefelts motorveg til grunn. Mener statlig reguleringsplan bør benyttes på store veier som binder landsdelene sammen.	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet, regionale virkninger, sammenhengende arbeidsmarked Haugesund-Bergen-Odda.	Fremhever politisk målsetting om å halvere planleggingstid for store samferdselsprosjekter og har merket seg at Regjeringen for særskilt prioriterte prosjekt anbefaler statlig reguleringsplan.	Standard på og utforming av foreslåtte utbygginger vil bli vurdert i kommende planlegging. Det gjelder både i kommende KVUer og planlegging etter Plan- og bygningsloven. Det vil da også bli vurdert om det er hensiktsmessig med statlig plan.
<b>Haugesundsregionens Næringsforening</b>	Støtter rapportens analyser og konklusjoner. Anbefaler sammenhengende og helhetlig utbygging og påpeker mulighet for rask oppstart der planarbeidet har kommet langt.	Samfunnsøkonomisk gevinst.		

Hvem Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	Hva og hvordan? Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	Hvorfor? Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	Hva mangler? Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	SVVs kommentar Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Regionrådet Nord-Gudbrandsdal</b>  <b>Næringsliv og politikere fra Stryn, Geiranger og Oppland fylkeskommune.</b>	E134 og E16 prioriteres som øst-vestforbindelser. Rv 15 med tunnelarm til Geiranger og E136 og fortsatt utbedring av jernbane og E6 til Otta forutsettes prioritert i NTP. Fv 51 over Valdresflya bør bli helårsveg med riksvegstatus.	E134: samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ferjefri E39 øker betydningen av denne utbyggingen. E16: regional funksjon for Oppland og Mjøsområdet og mulighet for kobling både til Bergen og Trondheim.	Dagens trafikk på rv 15 skulle ha vært større om standarden på vegen over Strynefjellet hadde vært bedre.	Vurdering av prioriteringen av rv 15 og E136 skjer i NTP. Vi avventer også regjeringens behandling av tilleggsutredning for KVV Strynefjellet. Utredningen har ikke behandlet Fv 51 over Valdresflya.
<b>LO Kongsberg og Numedal</b>	Støtter E134 med arm til Bergen.	Nytte for samfunn og næringsliv, vintersikkerhet og reduserte utslipp. Sammenkobling til investeringer som allerede er gjort eller underveis.		
<b>Rv 9 Setesdal</b>	Støtter E134.	Trygg og effektiv veg over Haukeli med god vinterregularitet vil være positivt for utviklingen i Setesdal.		
<b>Region Vestviken</b>  <b>Sammenslutning av Røyken, Hurum og Lier kommuner</b>	Støtter uttalelse fra Haukelivegen AS.			
<b>SMB Hardanger</b>  <b>Paraplyorganisasjon for industri og næringsliv i Odda og indre Hardanger</b>	Støtter E134 med Hordalandsdiagonalen.	Samfunnsøkonomi og næringsliv.		
<b>Vestlandsrådet</b>  <b>Samarbeidsråd for de fire fylkeskommunene på Vestlandet.</b>	Støtter forslaget i utredningen. Strekningen E16 Arna-Voss er viktigst. E16 over Filefjell bør også fullføres. KVV for Strynefjellet må avklares.			Strekningen E16 Arna-Voss ligger til grunn i alle alternativene.

## Vedlegg 5

### Oppsummering av høringsuttalelser fra nasjonale aktører

Hvem Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	Hva og hvordan? Tilslutning til rapporten eller annen tilråding? Innspill til gjennomføring?	Hvorfor? Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	Hva mangler? Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	SVVs kommentar Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
NSB	Tar anbefalingen til etterretning		Bra med satsing på rv 52 da dette gir bedre bussforbindelse når Bergensbanen er stengt. Bekymret for mindre gods på jernbane og mer på veg	I utredningen er det forutsatt utbygging av Bergensbanen.
NHO	Støtter anbefaling om satsing på E134 og rv 52.	SVV har presentert en god faglig utredning.	Utbedring E 16 Fillefjell må fullføres Ønsker mer vintersikker rv 7 over Hardangervidda Etterlyser bedre regionale virkninger	
OFV	Støtter anbefaling om E134 som hovedforbindelse, og mener det kan være gunstig for samfunnssikkerhet og pålitelighet med ytterligere en hovedforbinelse.	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og reduserte transportkostnader	Utredningen burde avklare vegstandard. Sterkere fokus på forfall Mer fokus på klimautfordringen	Standard, forfall og klima avklares i NTP og senere planfaser
LO	Foreløpig støtte til anbefaling om E 134 og rv 52. Endelig konklusjon avventer utredning om terminalstruktur.	Samfunnsøkonomi	Mer gods på bane Døgnhvileplasser for tungtransporten	Bergensbanen er forutsett å bli utbygget. Døgnhvileplasser for tungtransporten er en del av NTP.
Norges Jeger og Fiskerforbund	Tar ikke stilling til valg av hovedforbindelse		Forutsetter at hensyn til naturgrunnlag og biologisk mangfold ivaretas uavhengig av valg av hovedforbindelse.	Forhold til villrein på Hardangervidda avklares gjennom pågående KVVU. Den blir ferdig i september 2015.

Hvem Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	Hva og hvordan? Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	Hvorfor? Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	Hva mangler? Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	SVVs kommentar Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
			Ønsker lang tunnel rv 7 under Hardangervidda	
<b>NAF</b>	Prinsipielt feil å prioritere en eller to forbindelser	Alle fjellovergangene er viktige nasjonale veiruter		Det var en forutsetning for oppdraget å foreslå en prioritering av øst-vest forbindelsene, fordi det ikke ble sett som realistisk å bygge ut alle samtidig til helt vintersikre vegger.
<b>Naturvernforbundet Natur og ungdom Framtiden i våre hender</b>	Avviser ikke tanken om å konsentrere innsatsen slik at den totale ressursinnsatsen kan begrenses, men konkluderer ikke	Utredningen har store svakheter	Burde brukt fire trinns metodikk som i KVU. Forutsatt trafikkvekst uforenlig med klimaforlik. Kritisk til bruk av transportmodeller. Prioriter heller bedre vedlikehold og mindre utbedringer. Stor vegsatsing undergraver trafikkgrunlaget for jernbanen.	Forutsetningen for oppdraget er utvikling av effektive forbindelser med høy standard og store reisetidsbesparelser, dvs. primært trinn 4 i fire trinns metodikken. Mange transportpoliske vurderinger i uttalelsen blir vurdert i NTP, bl. a. forholdet mellom trafikkvekst og klima og relativ satsing veitransport/togtransport. I utredningen er det utgått fra omfattende utbygging av jernbanen i alle alternativer.
<b>Norges Lastebileier Forbund NLF</b>	Støtter anbefaling om E134 og rv 52	Vektlegger betydningen av vinterregularitet og pålitelig transport	Rv 36 fra Grenland må også oppgraderes. Opprusting av E 16 må fullføres.	Vi har begrenset oss til å se på hovedforbindelsene øst-vest. Rv 36 vil bli vurdert i arbeidet med NTP. Fullføring av E16 over Filefjell er foreslått.
<b>Stiftelsen aksjon bedre vei ABV</b>	Mener E134 bør være hovedforbindelsen	Samfunnsøkonomi og lokale interesser	Mener det er trafikkgrunnlag for fire felts motorveg også over fjellet. Unødvendig med KVU i Telemark. Argumenterer for lang tunnel under Haukelifjell.	Utforming og standard avgjøres i kommende planlegging, men firefelts motorveg over Haukelifjell vil etter vår vurdering være en overinvestering som går ut over andre prioriterte prosjekter på samme vegrute.

## Vedlegg 6

### Oppsummering av høringsuttalelser fra andre

Hvem Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	Hva og hvordan? Tilslutning til rapporten eller annen tilråding? Innspill til gjennomføring?	Hvorfor? Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	Hva mangler? Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	SVVs kommentar Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Willy Haraldsen</b> Privatperson	Argumenterer for E 16 gjennom Valdres som hovedveg mellom Oslo og Bergen	Lokal tilknytning	Mener grunnen til at E 16 kommer dårlig ut vår analyse er feil forutsetninger om bl. a. kjørefart.	Det er felles forutsetninger for kjørefart i alle alternativene.
<b>Knut Thorvald Hatteberg</b> Privatperson og vegbruker i vest	Går inn for tunnel under Hardangervidda	Egentlig ingen argumenter	Kommenterer ikke utredningen	
<b>Børre Nygårdsvik</b> Privatperson Bergen	Går inn for tunnel under Hardangervidda	Korteste vei i km og tid med størst trafikkgrunnlag	Kommenterer ikke utredningen	Viser til KVU rv 7 Hardangervidda
<b>Firda Billag</b> Stor transportør med sete i Førde	Rv 52 over Hemsedal vil være best for billaget	Beste rute for hovedtyngden av billagets daglige turer øst-vest	Kommenterer ikke utredningen	
<b>Ustaoset Vel</b>	Ønsker tunnel under Hardangervidda	Best for trafikk til/ fra Ustaoset	Kommenterer ikke utredningen. Ønsker gs veg mellom Haugastøl og Geilo Ønsker ts tiltak gjennom Ustaoset sentrum og andre punkttiltak	
<b>Hardangervidda villreinutval</b>	Ønsker lang tunnel under Hardangervidda	Dette er beste løsning for villreinstammene	Kommenterer ikke utredningen	KVU Hardangervidda blir ferdig i september 2015.
<b>Odda høyre</b>	Går helhjertet inn for E134 med arm til Bergen	Best for Odda samfunnet	Kommenterer ikke utredningen	

<b>Hvem</b> Kort beskrivelse av hvem de representerer og geografisk tilknytning	<b>Hva og hvordan?</b> Tilslutning til rapporten eller annen tilrådning? Innspill til gjennomføring?	<b>Hvorfor?</b> Hovedargumentene for høringsinstansens syn.	<b>Hva mangler?</b> Synspunkter på analyse, metodikk, forutsetninger o.l.?	<b>SVVs kommentar</b> Stikkordsmessig vurdering, evt henvisning til drøftingene i rapporten.
<b>Hans Stormo</b> privatperson	Støtter rapportens anbefaling om E134 som en av hovedforbindelsene, men ønsker at traseen går fra Vågsli til Nesflaten, videre til Røldal (nord) og mot Ryfylke (Stavanger). Mener dette er korteste veg for Bergen, Hord og Stavanger mot Oslo.	Vil redusere Rogfast og overføre trafikk til Ryfast og Ryfylkevegen. Vintersikker veg	Mener alternativet ikke er utredet.	Det er oppgitt ca. 22 km for kort avstand fra Vågsli til Nesflaten. Dette endrer både trafikkbilde og kostnader.
<b>Vestlandske limtre industri AS/Begna Bruk AS</b>	Avgjørende at E16 bygges ferdig til fullverdig europavegstandard på hele strekningen. Midlene til foreslått utbygging av rv 52 kan brukes får å bedre standarden på andre veger.			
<b>To industriselskaper som samarbeider over fjellet mellom Vestlandet og Østlandet</b>				
<b>Eidfjord ungdomsråd</b>	Prioriterer rv 7 over Hardangervidda som en av to hovedveger mellom Øst og Vest.			
<b>Senterpartiet Sogn og Fjordane</b>	Støtter valg av rv 52 og ny bru Manheller – Forda. Samtidig må E16 fullføres.			