

Sammendrag:

Utfordringer og ringvirkninger for Hardanger og Setesdal knyttet til Rv9 og Rv13

På vegne av lokale interesser i Setesdal og Hardanger har TØI utredet betydningen av Rv13 og Rv9 som transportåre for godstransport og turisme. Potensiell trafikk som følge av veiutbedringer er vurdert med utgangspunkt i dagens trafikk på transportkorridoren Rv13/E134/Rv9 til Kristiansand og alternative vegruter.

Årsdøgntrafikken på utvalgte tellepunkter (Brimnes, Hovland, Haukeli og Hovden) ligger stort sett mellom 900 og 1100, avhengig av hvor stort innslaget av lokaltrafikk er. Andelen tunge biler ligger på mellom 10 og 20 prosent, som er vanlig på landsbasis.

Gjennomgangstrafikken mellom kommunene Odda, Ullensvang, Eidfjord, Ulvik, Granvin, Voss og Kvam og Aust- og Vest-Agder er liten. Veikanttellinger i februar-mars viste 17 biler pr dag, derav 12 personbiler. De fleste turene til/fra Hardanger hadde Østlandet som et av endepunktene for turen (ca. 100 pr dag). Trafikkmengden i februar-mars på tellepunktet Midtlæger ved Haukeli var ca 30 prosent lavere enn årsgjennomsnittet. Differansen mellom vintertrafikken og årssnittet på ca 300 biler pr dag utgjøres i stor grad av gjennomgående turisttrafikk på transportkorridoren i sommermånedene.

Et moment for dette er størrelsen på fergeruten Hirtshals – Kristiansand. Den frakket i 1999 nær 4000 busser og 248 000 personbiler. Dette utgjør hhv 26 og 37 prosent av trafikken på alle fergeruter mellom Norge og Danmark/Kiel. Fergen hadde også 1,13 mill passasjerer. Om lag 110 000 personbiler årlig til/fra Kristiansand er utenlandske. Utenlandsandelen på bussene er ukjent, men om lag ¾ av busstrafikken er konsentrert til perioden april - september.

I følge TØI's Gjesteundersøkelse besøkte 137 000 utenlandske bilturister Hardanger i sommersesongen 2000. 21-23 prosent av disse kom med ferge til Kristiansand. Videre var de fleste på en eller annen form for rundreise. Viktigste reise-mål for utenlandske bilturister som kommer via Kristiansand er Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal (34 %), Agder og Telemark (27 %) eller Rogaland 11%.

Dagens veistandard

En utbedring av flaskehalser og veistandard i denne transportkorridoren kan øke gods- og turismestrømmen mellom Hardanger og Setesdal. Selv om veistandarden på Rv9 synes å være noe bedre enn tilsvarende på Rv13, har Rv9 en god del strek-

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90

strekninger som bør utbedres. Rv9 har 16 strekninger på 1,3 til 6,7 km lengde med en felts vei på enkelte steder, svingete og uoversiktlige partier, svake kanter og enkelte tilfeller av rasutsatte strekninger som bør utbedres. Disse forbedringene for Rv9 er kostnadsberegnet i 1999 til 200 mill.

På Rv13 er det – foruten flaskehalsen representert ved fergen mellom Bruravik og Brimnes – spesielt strekningen fra Brimnes (fergeleie) til E134 (nær 80 km) hvor veistandarden er meget problematisk. Til tross for utbedringer de siste årene, er det fortsatt lange strekninger med innsnevring hvor to kjøretøyer neppe kan passere hverandre. På grunn av disse forholdene har Vegvesenet estimert gjennomsnittlig kjørehastighet på strekningen Brimnes – E134 på drøyt 55 km/t for lette biler og snaut 55 km/t for tunge biler. Dette er ca 10 km/t lavere hastighet enn strekningen Brimnes – Eidfjord hvor veistandarden er akseptabel.

Videre har strekningen Brimnes – E134 vært stengt 13 ganger pga ras, vanskelige kjøreforhold og bilberging i løpet av 2 år. Dette skaper problemer for trafikken både i form av direkte tidstap og i form av indirekte tidstap ved at det må legges inn ”buffertid” for å holde avtale mv. En tilfredsstillende opprusting av ovennevnte strekning på Rv13 til blant annet sammenhengende to kjørefelt er av Vegvesenet kostnadsberegnet til ca 800 mill i 1995 kroner.

Disse veiforbedringene vil sannsynligvis øke trafikken på Rv13 til fordel for befolkningen i om-rådet. Også næringslivet, inklusive turismen, får bedre rammevilkår. Potensialet avhenger også av kostnadene ved å velge alternative traséer for å komme til målet.

Alternative transporttraséer – gods

Hoveddelen av godstransporten til og fra Hardanger/Odda går til og fra Østlandet på Rv7 over Hardangervidda eller E134 over Haukeli. Deler av dette er eksport. En forbedring av transportkorridoren mellom Hardanger og Kristiansand kan, på grunn av kortere avstand i luftlinje, være gunstig for eksport og import.

Beregninger basert på SSB's database over utenrikshandel 1999 viser at bilbasert eksport/import til/fra Hordaland utgjorde en årsdøgnstrafikk på 35 lastebiler. Dette tilsvarer en andel på i underkant av 10% av den totale tungtransporten over Rv7, Rv52 og E134 (Haukeli). Om lag 60% av denne godstransportstrømmen passerte svenskegrensen på bil, mens resterende 40% ble fraktet ut av landet på lastebil/tilhenger på ferge. Fergetrafikken går i stor grad via Oslo havn eller andre havner på Østlandet.

Fergetrafikken via Oslo havn er det klart billigste alternativet for transport til og fra kontinentet, jfr tabell. Dette skyldes delvis lavere fergepriser sammenlignet med ferge fra Egersund eller Kristiansand. På veg mot Egersund må dessuten riksvegfergen Årsvågen - Mortavika på E 39 før Stavanger passerer (ca 550 kr pr vogntog).

I analysen er det mellom Brimnes og Oslo forutsatt bruk av Rv7 over Hardangervidda. Denne er belastet med vinterstenging og kolonnekjøring om vinteren og i blant heft på grunn av rush i Oslo. Disse problemene er ikke kostnadsvurdert, og kan sies å være tilnærmet fraværende i alternativet med ferge fra Egersund og i noe mindre grad med ferge fra Kristiansand. Dessuten vil en økende forhåndssor-

tering av fisk og en utbedring av distribusjonssystemet fra Vestlandet bidra til å redusere behovet for omlasting i Oslo og stordriftsfordelene ved dette. En utbedring av Rv9 og 13 vil redusere de generaliserte reisekostnadene (kjøre- og tidskostnader mv) for tunge kjøretøyer pr tur med mellom 100 og 200 kr. I tillegg vil en Hardangerbru redusere kostnadene pr tur med ca 200 kr. Hvorvidt dette er tilstrekkelig til at mange flere aktører velger f eks ferge fra Kristiansand, er – som det går fram foran – avhengig av flere andre faktorer, bl a fergepriser. I tabellen nedenfor er eksterne kostnader (skadelige utslipp mv) og kostnader for næringslivet satt opp for noen alternative ruter.

Transportkostnader ved alternative ruter fra Hardanger (Brimnes) til Kontinentet/Sverige i 2000

Alternative ruter fra Hardanger til	Eksterne kostnader*	Næringskostnader**
	Trailer + båt	Trailer + båt
Kontinentet (Nord-Jylland)		
Brimnes-Oslo-Fredrikshavn	1170	10400
Brimnes-Kristiansand-Hirtshals	1060	11750
Brimnes-Egersund-Hanstholm	930	11500
Brimnes-Oslo-Gøteborg-Fredrikshavn	1920	15150
Brimnes-Sandefjord-Gøteborg-Fredrikshavn	1670	14290

* Omfatter skadelige utslipp, støy-, kø- og ulykkeskostnader

** Inkluderer avgifter som dekker en betydelig andel av de eksterne kostnadene

De dårligste alternativene er via Gøteborg og ferge derfra. Da ca 60 % av eksportstrømmen fra Hordaland som passerte svenskegrensen på bil går til Sverige og Finland og de baltiske stater, er det likevel interessant å observere at det er billigere å kjøre over Haukeli (Rv13 og E134) og så benytte Sandefjord-Strømstad enn Rv7 om Oslo.

Alternative trasévalg – turisme

Om lag halvparten av turistene som ankommer Norge med ferge til Kristiansand og som besøker Hardangerfjorden med bil, kjører over Setesdal via Haukeli. Den andre halvparten kjører via Stavanger og videre på E39 eller Rv13. Ved trasévalg er veistandard et av flere forhold som er avgjørende. Med veistandard menes både graden av fremkommelighet (samlet kjøretid) og sikkerhet/komfort. Sentrale aktører har gitt uttrykk for at det aksepteres dårlig/enkel standard på naturskjønne veier eller for å nå ekstraordinære attraksjoner, men i liten grad der landskapet betraktes som mer ”ordinært”. I hvilken grad en utbedring av veistandarden på Rv9 vil påvirke trasévalget er vanskelig å kvantifisere. Problemet for Setesdal i denne sammenheng er å framstå interessant nok som landskap. Det er mange små attraksjoner i regionen, men ingen store og viktige nok for turoperatorene til å velge Setesdal av den grunn framfor Stavanger/Jæren.

Av andre viktige forhold for valg av trasé nevnes godt hotelltilbud kombinert med konkurransedyktige priser og at rutene gir muligheter for passende reiseavstand pr dag mellom overnattingssteder og mellom besøkssteder og overnattingssteder.

En utbedring av Rv13 vil generelt sett bidra til å gjøre Hardanger mer attraktivt for turistene, noe som også vil være en fordel for Setesdal. Det nevnes at en oppgradering av veistrekningen fra Brimnes til E134 til sammenhengende to

gradering av veistrekningen fra Brimnes til E134 til sammenhengende to kjørefelt kan heve gjennomsnittshastigheten med opptil 15 km/t for personbiler. Turbusser vil få en liknende fordel som nevnt for tunge lastebiler. Ikke minst vil forutsigbarhet i reisetid – ved fjerning av flaskehalsen som f.eks. fergetrafikk ved en ny bro – øke trafikken på Rv13.

Hardangerbru – effektivisering av kommuneadministrasjonen

En Hardangerbru som alternativ til ferge mellom Brimnes og Bruravik vil blant annet gi en helt ny situasjon hva angår tilgjengelighet og reisetid mellom kommunene i indre Hardanger. Politikere i indre Hardanger har på denne bakgrunn drøftet en kommunesammenslåing under forutsetning av at Hardangerbrua blir realisert. I prosjektet er det derfor foretatt en analyse av effektiviseringspotensialet ved sammenslåing av kommuneadministrasjonene i Eidfjord, Ulvik, Granvin og halve Ullensvang. Utfra data i en undersøkelse utført av Kaldset og Ratsø (1994) er det beregnet hva som kan spares inn av administrasjonsutgifter hvis kostnadsstrukturen på landsbasis legges til grunn. Nevnte kommunesammenslåing vil da gi en stordriftsfordel – lavere administrasjonskostnader pr innbygger – som tilsvarer 5 mill pr år i 2000 priser. I tillegg kan det ligge et besparingspotensiale i kommunale tjenestetilbud etter sammenslåing.