



## Oppgradering av Lærdalstunnelen

Sogn regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Høyanger, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal, og har i møtet 9. desember 2022 vedteke følgjande uttale:

Sogn regionråd stiller seg særskilt kritisk til korleis Statens vegvesen og departementet har planlagt og førebudd arbeidet med vedlikehald av Lærdalstunnelen. Det gjeld heilt frå då Prop. 193 S (20-21) vart lagt fram for Stortinget og fram til i dag.

Korkje i proposisjonen eller komitéinnstillinga står det noko om samfunnsmessige konsekvensar, samfunnsøkonomi, kost/nytte, avbøtande tiltak, omkøyringsalternativ eller konsekvensar for brukarane, lokalt, regionalt og nasjonalt.

Det er i proposisjonen synt til ein KS2-rapport, men heller ikkje den har nokre slike analyser.

Sogn regionråd vil minne om at eit tilsvarande prosjekt truleg aldri har vore gjennomført tidlegare.

Lærdalstunnelen er:

- *Verdas lengste vegtunnel, 24,5 km. lang*
- *Heilt utan reelle omkøyringsalternativ*

Vedlikehaldsprosjektet saknar difor sidestykke. Det set store krav til både planlegging og gjennomføring. I tillegg burde det i forkant vore gjennomført omfattande konsekvensanalyse og skipa god dialog med brukarar både i organisasjons- og næringsliv og offentleg sektor, på alle nivå.

Stengingsregime burde dessutan ha vore på plass som del av sjølve planlegginga.

Rådet vil minne om at tunnelen er:

- *Sentralt bindeledd i det nordlege aust-vestsambandet i Sør-Noreg*
- *Vedteke av Stortinget i 2017 som det nordlege aust-vestalternativet for tungtransport*
- *Bitt saman ein stor bu- og arbeidsmarknad i Sogn med felles offentlege og private tenester og eit samanvevd, gjensidig avhengig organisasjons- og næringsliv*
- *Transportåre for store varetraumar aust-vest, og særleg av produkt frå Sogn til Bergen*

Sogn regionråd stillar seg undrande til at utgreiingsinstruksen ikkje er nytta. Stenging av Lærdalstunnelen påverkar *mange* i *stor grad*. Kriteria i instruksen tilseier ei samfunnsøkonomisk analyse.

Prosjektet har dessutan ei kostnadsramme på over 2,5 mrd. kr. Det er langt over minimumskriteria for ei omfattande analyse av konsekvensane.

Slik saka står i dag meiner rådet det er heilt uforsvarleg å starte arbeidet.

Rådet krev difor at vegstyresmaktene syter for at det vert gjennomført ei grundig analyse, i form av ei konseptvalutgreiing (KVU) eller tilsvarande.

Med helsing

Roy Egil Stadheim  
fungerande leiar

*Brevet er elektronisk og er utan handskriven underskrift*