

MØTEBOK HALLINGTINGET

TID: 6.mars 2015
STAD: Flå, Jakt- og Fiskesenteret

Desse møtte på Hallingtinget:

<u>Hol kommune</u> Tony Arild Kjøl Ingjerd Almås Anfinset Erik Kaupang Halvard Lilleslett Solveig Håtveit Markegård	<u>Hemsedal kommune</u> Oddvar Grøthe Tove Eggen Lien Marte Steimler Thorset Olav Støyten Odd Holde
<u>Ål kommune</u> Ivar Brevik, Torhild Helling Bergaplass Harald Varlid Ove Bråten	<u>Nes kommune</u> Tor Magnussen Kjell Ålien Gerd Eli Berge Endre Storhaug Geir Olav Brøto
<u>Gol kommune</u> Halvor Lilleslett Hanne Brunborg Tom Rune S. Blakkestad Heidi Granli Dag Wollebæk	<u>Flå kommune</u> Tor Egil Buøen Karsten Ekern Geir Vidme Stian Bakken Kristin Gullingsrud

Av rådmennene møtte: Tone Tveito Eidnes, Ål kommune, Hege Mørk, Gol kommune, Sveinung Halbjørhus, Hemsedal kommune, Torbjørn Hansen, Nes kommune, Odd Egil Stavn, Flå kommune.

Knut Arne Gurigard møtte som dagleg leiar
 Frå Buskerud fylkeskommune møtte fylkeskontaktane Anne Sandum og Tom Hauger og regionkontakt Tore Gilhuus.

SAK 01-15 UTTALE TIL UTGREIING OM VEGSAMBANDA MELLOM AUSTLANDET OG VESTLANDET

Instilling

- Hallingtinget ser på Rv7 Hardangervidda og Rv52 som likeverdige vegar som begge treng vesentleg standardheving og tiltak for å vera reelle vintersikre vegar. På denne bakgrunn støttar Hallingtinget forslaget om at Rv7/Rv52/ E16 er eit av hovudvegsambanda mellom Austlandet og Vestlandet, men kan på ingen måte akseptere at Rv7 Hardangervidda ikkje er prioritert som ein av hovudvegane.
- Med dei prioriteringar som er føreslege er realitetane at:
 - E16 via Valdres vil bli ein vintersikker heilårsveg som allereie er prioritert som ein form for hovudveg i dagens NTP. Alle planlagde tiltak blir gjennomført.
 - Rv7/Rv52 og E134 vil bli prioriterte hovudvegane.

- Ingen satsing på Rv7 Hardangervidda

Ut frå dette er Rv7 Hardangervidda den einaste vegen som ikkje har ein prioritet, m.a.o. nedprioritering av ein veg.

3. Det meste av trafikken er undervegs trafikk som i stor grad tener ulike område. For Hallingdal som den største reiselivsregionane i landet er aust – vest sambanda heilt avgjerande, også vinterstid.

Hallingtinget registrerar at dei regionale effektane reelt ikkje er vurdert i samband med aust-vest utgreiinga. Utgreiinga har konsentrert arbeidet om dei nasjonale oppgåvene som vegsambanda mellom aust og vest har.

Dette står i merkeleg kontrast til hovudkonklusjon i rapport frå 2006 for korridor 5 der hovudkonklusjonen var at dei ulike vegsambanda tener ulike område og den regionale utviklinga vart prioritert, eller som det står i rapporten:

*«Både i dagens situasjon og i de analyserte framtidige scenarier framstår regional utvikling som **et viktigere** argument for utvikling av vegsystemet enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Øst- og Vestlandet.»*

Det er med forundring at det ikkje er gjort eit aldri så lite forsøk på å vurdere dei regionale konsekvensane av dei strategiar som blir tilrådd, både ut frå eit historisk og fagleg perspektiv, ut frå dei vurderingar som vart gjort i 2005-2006 og det enorme engasjementet som blir synt lokalt og regionalt. Det er berre nytta runde verbale formuleringa.

Hallingtinget er klar over at det er vanskeleg å talfeste dei regionale konsekvensane. Men sjølv om det er vanskeleg kan ein ikkje la vera.

Det blir ikkje stilt kritiske spørsmål til konsekvensar for utvikling av regionar. Berre eit fokus, på veg og dei vegfarande. Dette er ikkje samfunnsutvikling.

Regionale/lokale konsekvensar, positive og negative, må vurderast på ein mykje betre måte enn det som er gjort i gjeldande utgreiing. Dette må gjerast slik det er gjort reelle vurderingar før endeleg handsaming.

4. Hallingtinget stiller og store spørsmål ved om det er rett strategi å prioritere nokre hovudvegar, ut frå at det relativ sett er små trafikkmengdar der det meste av trafikken i utgangspunktet tener ulike område/regionar. Det kan stillast spørsmål ved om vegane i for stor grad lever sitt eige liv utan at denne infrastrukturen blir sett inn i eit heilskapleg bilde. Hallingtinget stiller og spørsmål ved om grunnlaget er godt nok til å trekkje omfattande konklusjonar ut frå Statens vegvesen si eigen erkjenning om at ”Selv om det er stor usikkerhet knyttet til de absolutte tallene i nytteberegningene, mener vi at forskjellene mellom alternativene er mer sikre.”
5. Det er ikkje analysert samfunnsøkonomisk lønsemd av kombinerte satsingar på anna enn anbefalt alternativ, og her ei ”enkel samfunnsøkonomisk analyse”. Det er trekt konklusjonar utan at andre kombinerte alternativ i det heile teke er analysert, noko som blir oppfatta som oppsiktsvekkjande. Det må gjerast samfunnsøkonomisk vurderingar av alle reelle alternativ før endeleg handsaming.
6. Hallingtinget føreset at utbygging av E16 Sandvika –Hønefoss og Voss – Bergen blir gjennomført uavhengig av val av eventuell utviklingsstrategi.

Utbygging av desse vegstrekningane vil gangne vegsambanda aust – vest, både E16 via Valdres, Rv7 og Rv52 i tillegg Fv.50.

Framlegg frå Gol og Hemsedal kommune

Vegvesenet legg til grunn i sin rapport at det skal være to hovudveggar mellom Austlandet og Vestlandet. E 134 er prioritert som den sørlege hovudvegen og korridoren Rv7/Rv52 over Hemsedalsfjellet som den nordlege.

Dei prioriterte strekningane Sandvika – Hønefoss og Arna – Voss vil ha stor nytte for Hallingdalsregionen og for aust-vest sambandet. Desse to parsellane må sikrast ei rask realisering.

1. Hallingtinget støtter at den nordlege hovudvegen skal vera Rv7/Rv 52 over Hemsedalsfjellet
2. Hallingtinget støttar framlegget frå SvV der E 134 er ein av hovudvegane, men meiner ikkje det er rett å bygge ut armen Jøsendal via Odda til Bergen..
3. Hallingtinget registrerer at SvV meiner dei regionale og lokale effektane ikkje har avgjerande betydning for prioriteringa av hovudvegsambanda. Arbeidet har hatt prioritet på dei nasjonale oppgåvene som vegsambandet mellom aust og vest har. Det meste av trafikken er undervegstrafikk som i stor grad tener ulike områder. For Hallingdal som den største reiselivsdestinasjonen i landet er aust-vest sambanda avgjerande både sommar og vinter..
Rv 7 over Hardangervidda er ein svært viktig veg mellom øvre Hallingdal og Hardanger/Bergen. I rapporten står det:
«← Ingen stor satsing på rv 7 over Hardanger-vidda, men noen enkelte tiltak for villrein og reiseliv. Dette må vurderes i pågående KVU for Rv 7 over Hardangervidda.»
Hallingtinget synes ikkje dette er godt nok. Når det gjeld Hardangervidda, er det viktig at det snarast blir sett i verk tiltak som betrar regulariteten, både med omsyn til uver og villreinproblematikk. Det pågåande KVU arbeidet må gjennomførast med mandat slik den er starta opp.
4. Hallingtinget er klar over at det kjem til å bli behov for ei sterk prioritering av samferdselsmidlane dei neste 30-40 åra og Hallingtinget meiner at:
 - a) Mindre prosjekt med stor nytte både på Rv 7 og Rv 52 må prioriterast for raskt gjennomføring.
 - b) Dei tyngre prosjekta må delas inn etter kostnad og nytte og bør plasserast inn i 10-års bolkar i periodane fram mot 2050. Dette skaper naudsynt forutsigbarheit for alle interessentar
5. Bergensbanen er sentral i kommunikasjon aust-vest mellom Oslo og Bergen, både for gods- og persontrafikk, og må få den skisserte utbygginga med Ringeriksbanen, kryssingsspor, tiltak på strekningen Haugastøl – Myrdal og bygging av strekningen Arna – Voss. Innkorting og styrka regularitet er svært viktig for auka bruk av Bergensbanen både for persontrafikk og gods.
6. Hallingtinget vil få understreke at det vert viktig å velje miljømessig gode løysingar i framtidige utbyggingar. Mellom anna satse på betre kollektive transportløysingar for distrikta. Her vil Gol vera eit nyttig kollektivtrafikkpunkt for kombinasjon av ekspressbussar og jernbane.

Avstemming

Instilling fekk røyster 19.

Framlegg frå Gol og Hemsedal kommune fekk 10 røyster.

VEDTAK

1. Hallingtinget ser på Rv7 Hardangervidda og Rv52 som likeverdige vegar som begge treng vesentleg standardheving og tiltak for å vera reelle vintersikre vegar. På denne bakgrunn støttar Hallingtinget forslaget om at Rv7/Rv52/ E16 er eit av hovudvegsambanda mellom Austlandet og Vestlandet, men kan på ingen måte akseptere at Rv7 Hardangervidda ikkje er prioritert som ein av hovudvegane.

2. Med dei prioriteringar som er føreslege er realitetane at:

- E16 via Valdres vil bli ein vintersikker heilårsveg som allereie er prioritert som ein form for hovudveg i dagens NTP. Alle planlagde tiltak blir gjennomført.
- Rv7/Rv52 og E134 vil bli prioriterte hovudvegane.
- Ingen satsing på Rv7 Hardangervidda

Ut frå dette er Rv7 Hardangervidda den einaste vegen som ikkje har ein prioritet, m.a.o. nedprioritering av ein veg.

3. Det meste av trafikken er undervegs trafikk som i stor grad tener ulike område. For Hallingdal som den største reiselivsregionane i landet er aust – vest sambanda heilt avgjerande, også vinterstid.

Hallingtinget registrerar at dei regionale effektane reelt ikkje er vurdert i samband med aust-vest utgreiinga. Utgreiinga har konsentrert arbeidet om dei nasjonale oppgåvene som vegsambanda mellom aust og vest har.

Dette står i merkeleg kontrast til hovudkonklusjon i rapport frå 2006 for korridor 5 der hovudkonklusjonen var at dei ulike vegsambanda tener ulike område og den regionale utviklinga vart prioritert, eller som det står i rapporten:

*«Både i dagens situasjon og i de analyserte framtidige scenarier framstår regional utvikling som **et viktigere** argument for utvikling av vegsystemet enn bedret framkommelighet for vegtrafikken mellom Øst- og Vestlandet.»*

Det er med forundring at det ikkje er gjort eit aldri så lite forsøk på å vurdere dei regionale konsekvensane av dei strategiar som blir tilrådd, både ut frå eit historisk og fagleg perspektiv, ut frå dei vurderingar som vart gjort i 2005-2006 og det enorme engasjementet som blir synt lokalt og regionalt. Det er berre nytta runde verbale formuleringa.

Hallingtinget er klar over at det er vanskeleg å talfeste dei regionale konsekvensane. Men sjølv om det er vanskeleg kan ein ikkje la vera.

Det blir ikkje stilt kritiske spørsmål til konsekvensar for utvikling av regionar. Berre eit fokus, på veg og dei vegfarande. Dette er ikkje samfunnsutvikling.

Regionale/lokale konsekvensar, positive og negative, må vurderast på ein mykje betre måte enn det som er gjort i gjeldande utgreiing. Dette må gjerast slik det er gjort reelle vurderingar før endeleg handsaming.

4. Hallingtinget stiller og store spørsmål ved om det er rett strategi å prioritere nokre hovudvegane, ut frå at det relativ sett er små trafikkmengdar der det meste av trafikken i

utgangspunktet tener ulike område/regionar. Det kan stillast spørsmål ved om vegane i for stor grad lever sitt eige liv utan at denne infrastrukturen blir sett inn i eit heilskapleg bilde. Hallingtinget stiller og spørsmål ved om grunnlaget er godt nok til å trekkje omfattande konklusjonar ut frå Statens vegvesen si eigen erkjenning om at ”Selv om det er stor usikkerhet knyttet til de absolutte tallene i nytteberegningene, mener vi at forskjellene mellom alternativene er mer sikre.”

5. Det er ikkje analysert samfunnsøkonomisk lønsemd av kombinerte satsingar på anna enn anbefalt alternativ, og her ei ”enkel samfunnsøkonomisk analyse”. Det er trekt konklusjonar utan at andre kombinerte alternativ i det heile teke er analysert, noko som blir oppfatta som oppsiktsvekkjande. Det må gjerast samfunnsøkonomisk vurderingar av alle reelle alternativ før endeleg handsaming.
6. Hallingtinget føreset at utbygging av E16 Sandvika –Hønefoss og Voss – Bergen blir gjennomført uavhengig av val av eventuell utviklingsstrategi. Utbygging av desse vegstrekningane vil gangne vegsambanda aust – vest, både E16 via Valdres, Rv7 og Rv52 i tillegg Fv.50.

Protokolltilførsel frå Gol og Hemsedal kommune

Vegvesenet legg til grunn i sin rapport at det skal være to hovudvegar mellom Austlandet og Vestlandet. E 134 er prioritert som den sørlege hovudvegen og korridoren Rv7/Rv52 over Hemsedalsfjellet som den nordlege.

Dei prioriterte strekningane Sandvika – Hønefoss og Arna – Voss vil ha stor nytte for Hallingdalsregionen og for aust-vest sambandet. Desse to parsellane må sikrast ei rask realisering.

1. Hallingtinget støtter at den nordlege hovudvegen skal vera Rv7/Rv 52 over Hemsedalsfjellet
2. Hallingtinget støttar framlegget frå SvV der E 134 er ein av hovudvegane, men meiner ikkje det er rett å bygge ut armen Jøsendal via Odda til Bergen..
3. Hallingtinget registrerer at SvV meiner dei regionale og lokale effektane ikkje har avgjerande betydning for prioriteringa av hovudvegsambanda. Arbeidet har hatt prioritet på dei nasjonale oppgåvene som vegsambandet mellom aust og vest har. Det meste av trafikken er undervegstrafikk som i stor grad tener ulike områder. For Hallingdal som den største reiselivsdestinasjonen i landet er aust-vest sambanda avgjerande både sommar og vinter..
Rv 7 over Hardangervidda er ein svært viktig veg mellom øvre Hallingdal og Hardanger/Bergen. I rapporten står det:
«– Ingen stor satsing på rv 7 over Hardanger-vidda, men noen enkelte tiltak for villrein og reiseliv. Dette må vurderes i pågående KVU for Rv 7 over Hardangervidda.»
Hallingtinget synes ikkje dette er godt nok. Når det gjeld Hardangervidda, er det viktig at det snarast blir sett i verk tiltak som betrar regulariteten, både med omsyn til uver og villreinproblematikk. Det pågåande KVU arbeidet må gjennomførast med mandat slik den er starta opp.
4. Hallingtinget er klar over at det kjem til å bli behov for ei sterk prioritering av samferdselsmidlane dei neste 30-40 åra og Hallingtinget meiner at:
 - a) Mindre prosjekt med stor nytte både på Rv 7 og Rv 52 må prioriterast for raskt

gjennomføring.

b) Dei tyngre prosjekta må delast inn etter kostnad og nytte og bør plasserast inn i 10-års bolkar i periodane fram mot 2050. Dette skapar naudsynt forutsigbarheit for alle interessentar

5. Bergensbanen er sentral i kommunikasjon aust-vest mellom Oslo og Bergen, både for gods- og persontrafikk, og må få den skisserte utbygginga med Ringeriksbanen, kryssingsspor, tiltak på strekningen Haugastøl – Myrdal og bygging av strekningen Arna – Voss. Innkorting og styrka regularitet er svært viktig for auka bruk av Bergensbanen både for persontrafikk og gods.
6. Hallingtinget vil få understreke at det vert viktig å velje miljømessig gode løysingar i framtidige utbyggingar. Mellom anna satse på betre kollektive transportløysingar for distrikta. Her vil Gol vera eit nyttig kollektivtrafikkpunkt for kombinasjon av ekspressbussar og jernbane.

Ål 6.3.2015

Rett utskrift



Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar