

Samferdselsutvalet



Petter Rukke (Ap)
Ordførar Hol kommune
Nestleiar



Pål Rørby (Sp)
Ordførar Hemsedal
kommune



Heidi Granli (Ap)
Ordførar Gol kommune
Leiar



Espen Karlsen
Representant
Høgre i Hallingdal



Bård Heio (H)
Kommunestyrerep.
Nesbyen kommune



Tor Egil Buøen (BL)
Kommunestyrerep.
Flå kommune



Roger Espeli
Adm.dir. Geilogruppen
Styreleiar Visit Geilo AS



Anders Buchardt
Styreleiar og medeigar
AB Invest A/S
Fyri Resort i Hemsedal



Gjermund Løyning
Regiondirektør
NHO Viken Oslo



Christine Knutsen
LO Viken Oslo



Knut Arne Gurigard
Adm. ressurs/sekretær
Regionrådet for Hallingdal



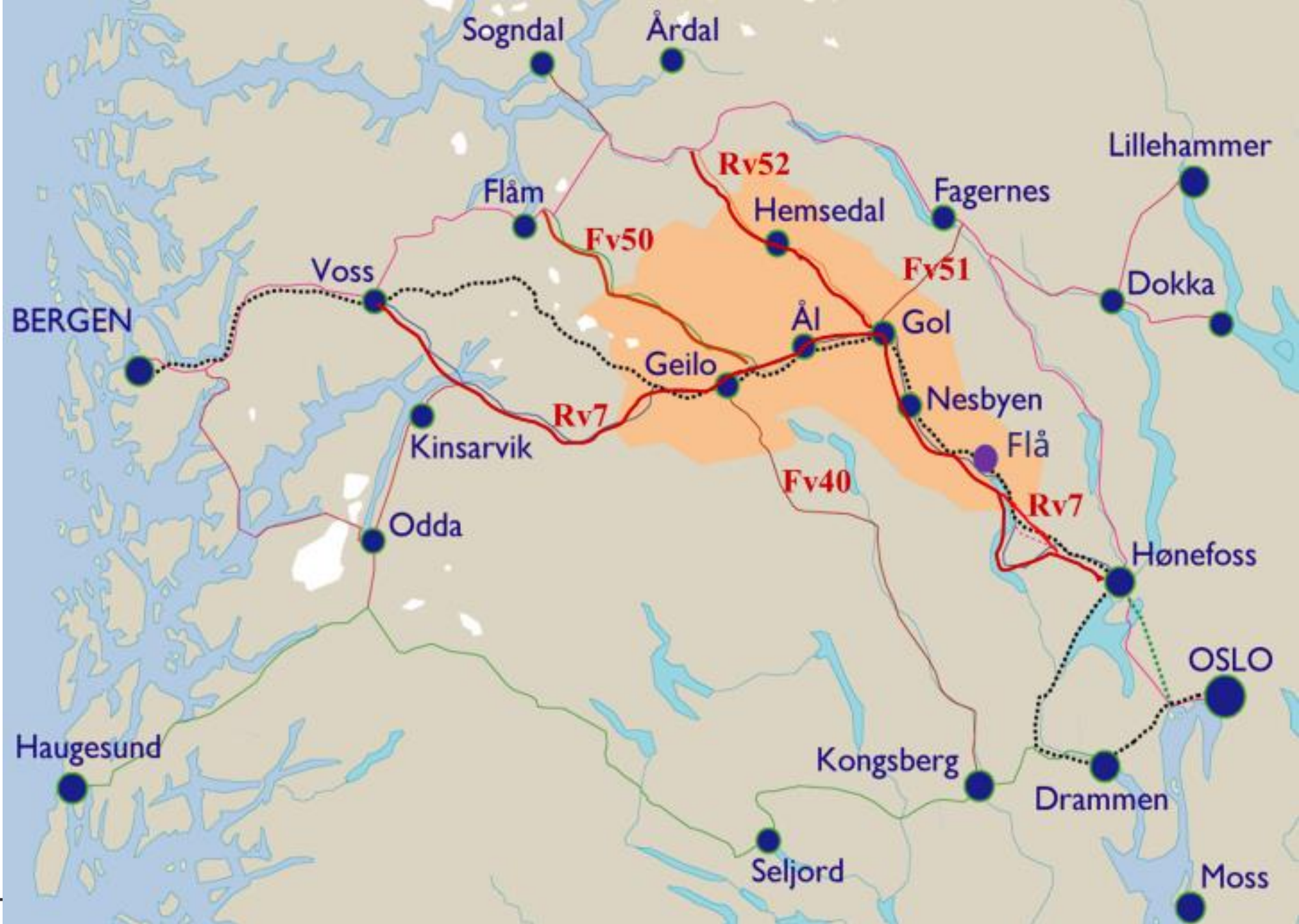
FØREMÅL

For at Hallingdal i endå større grad skal lykkast for å få realisert viktige satsingar innan veg og bane har Regionrådet for Hallingdal oppretta eit eige samferdselsutval.

- **Tverrpolitisk**
- **Engasjement**
- **Må sjå heile Hallingdal**
- **Både veg og bane**
- **Ta hand om funksjondelinga**



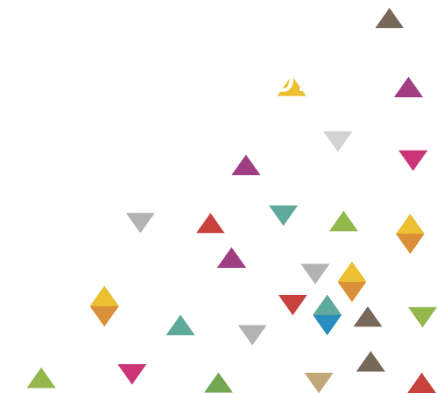
- 
- Regionrådet for
HALLINGDAL



MANDAT

Sak 54/21; Regionrådet for Hallingdal vedtek følgende mandat for samferdsleutvalet:

1. Samferdsleutvalet sitt oppdrag er å ta initiativ og arbeide for at Hallingdal skal lykkast for å få realisert viktige satsingar innan veg og bane.
2. Utvalet skal følgje opp Regionrådet sine prioriteringar og koma med forslag til mål og strategiar, inkl. kommunikasjonsstrategi.
3. Det er Regionrådet for Hallingdal som til ei kvar tid prioriterer satsingsområder, men utvalet kjem med forslag.
4. Samferdsleutvalet har, etter nærare avtale, høve til å engasjere rådgjevingshjelp om dette blir vurdert som nødvendig.
5. Samferdsleutvalet er ei nyordning der det vil vera rom for justering av mandat når det er gjort nærare erfaringar med ordninga.
6. Utvalet rapporterer til Hallingtinget 2 gonger pr. år.
7. Regionrådet stiller med administrativ ressurs

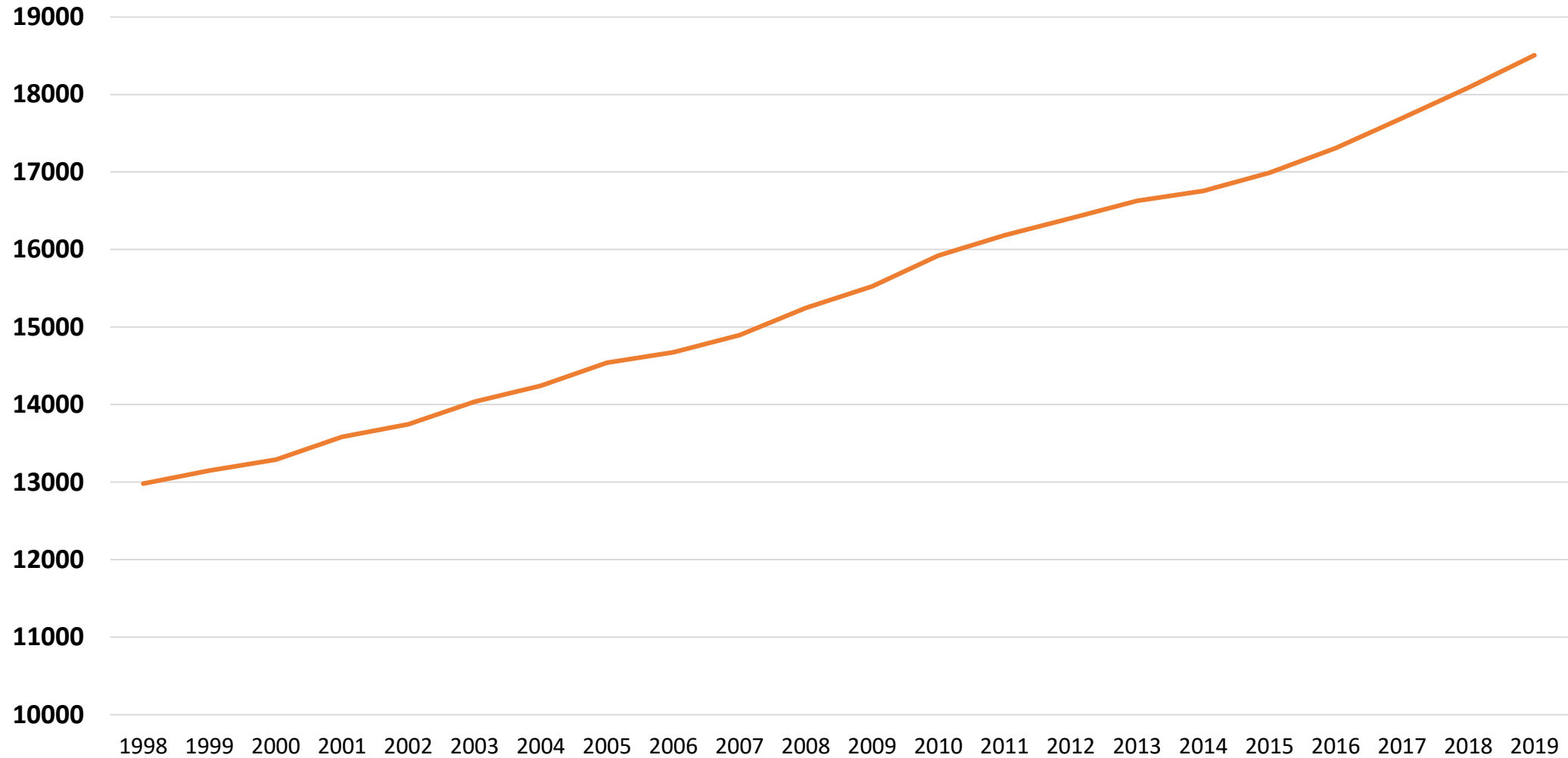


Arbeidsområder

- Veg
- Jernbane
- Kollektivtransport
- Trafikktryggleik

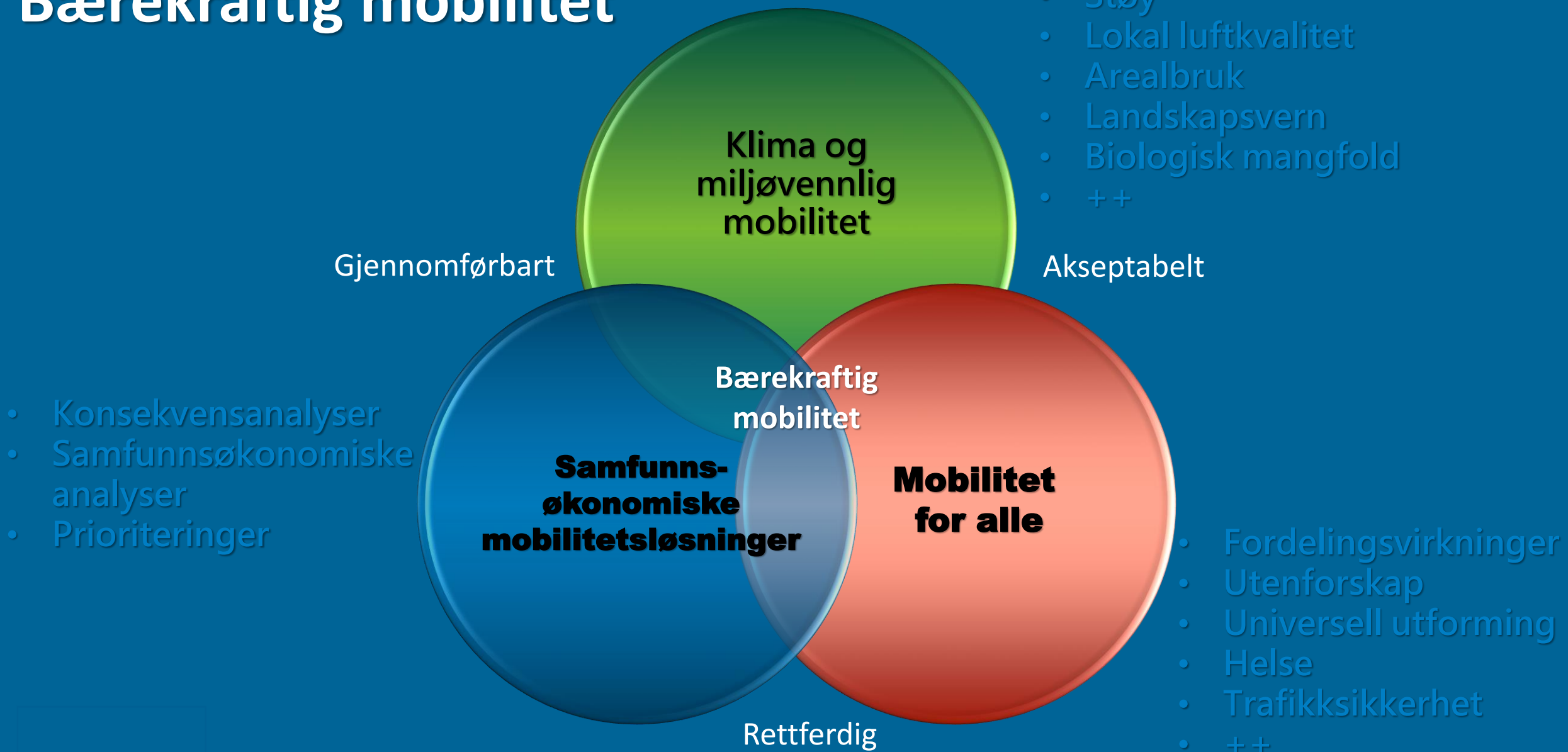


FRITIDSBUSTADAR HALLINGDAL





Bærekraftig mobilitet





Forum Nye Bergensbanen
Ein bane for framtida



Samferdselsdepartementet



Brakar



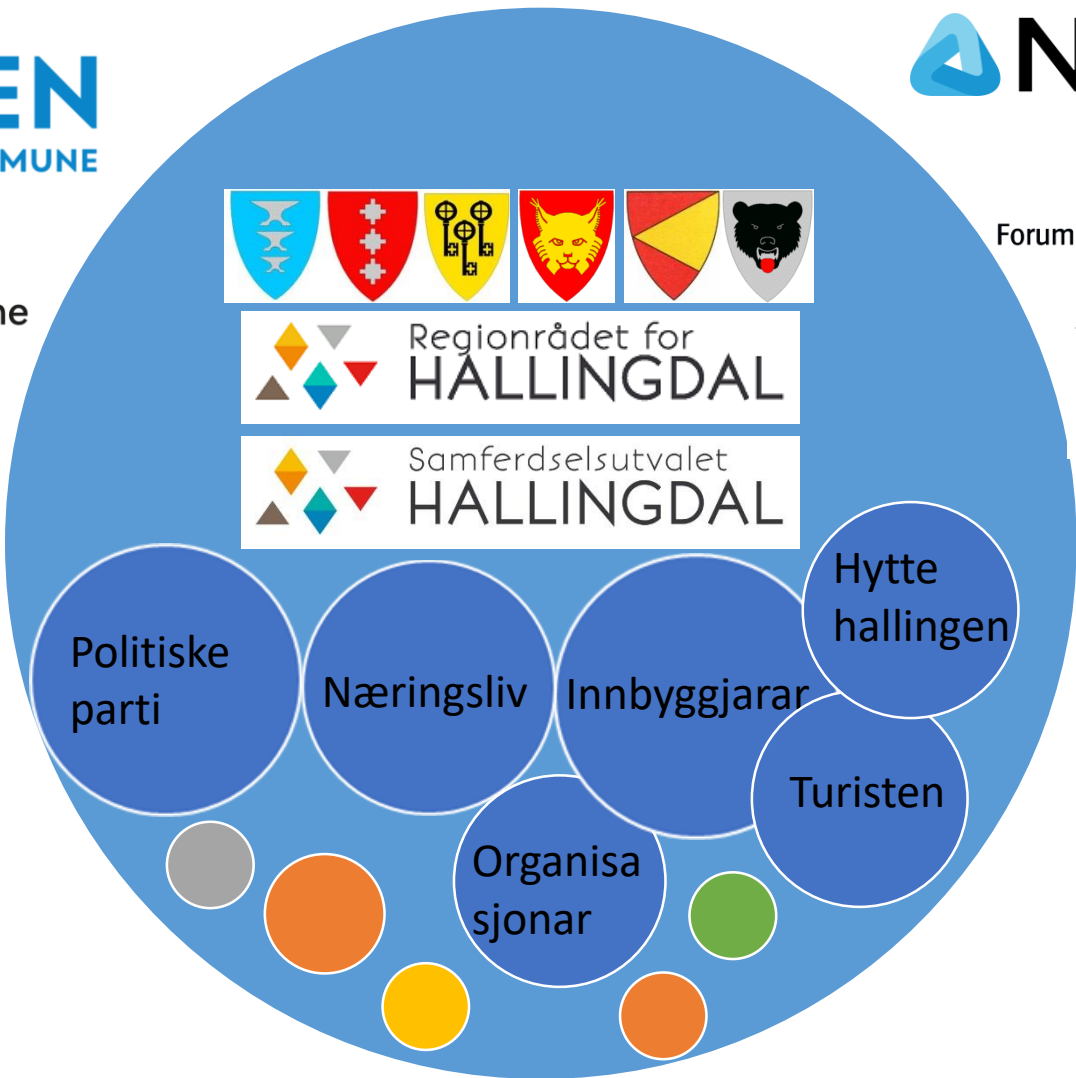
Statens vegvesen



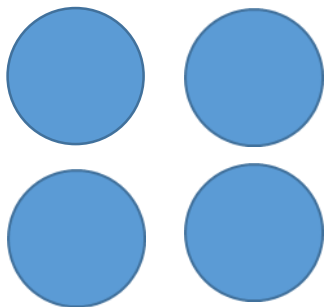
Jernbane-
direktoratet



BANE NOR



TRYGG TRAFIKK



AKTØRDIAGRAM, VER. 1.1

STATUS RINGERIKSPORTEFØLJEN(tidlegare FRE16)



Hovedargumentasjonen vår er:

- SD må lande at NV og JD har nådd effektmåla
- Gjeldande reguleringsplan skal ikkje endrast
- Utbyggingsavtale med NV må på plass i 2023
- Investeringsbeslutning i samband med budsjettet for 2024
- Utbygging startar i 2024 (noko førebuande arbeidd kan starte i 2023)
- Vi må behalde dei 500 mill. som ligg i budsjett 2022
- Budsjett 2023 må ligge inne med i storleik 500 mill.
- Driftskreditten på 1 mrd. (desember 2021) må NV kunne nytte til førebuande arbeider
- Men obs!
 - 6,6 mrd, 2022 – 2027
 - 18,7 mrd. 2028 - 2033

■ Pandemi og krig kan sinke E16 og Ringeriksbanen:

- Mer for pengene viktigere enn noen

- Mer for pengene er viktigere enn noen gang. Pandemi og krig påvirker priser, og alle berøres.

SISSEL SKJERVUM BJERKEHAGEN
ssb@ringblad.no

Slik innledet prosjektdirektør i Nye veier, Morten Klokke, da han skulle gi Hole-politikerne siste nytt om Ringeriksporteføljen.

Statsminister Jonas Gahr Støre uttalte dette etter presentasjon av Ukraina-pakken på 14,4 milliarder kroner:

- Vi må sørge for at vi ikke får en overopphetet økonomi. Vi får økte utgifter til forsvar, flyktninger og strøm. Da er det noe annet som må få mindre vekt og betydning.

I tillegg har vi prisøkninger som gjør at alt blir dyrere, også samferdselsprosjekter.



Milliardsprekk og utsettelse etter kvikkleirefunn i Moss

Nok en gang får kvikkleire i Østfold togprosjekter til å sprekke med flere milliarder. Denne gangen lover imidlertid regjeringen at utbyggingen ikke vil bli stanset.



Caroline Bergli Tølfsen
Journalist

Sara Vilde Solås
Journalist

Amalie Fagerhaug Evjen
Journalist

Vi rapporterer fra Moss

Publisert 12. mai 2021 kl. 17:08

Prosjektet hadde opprinnelig en kostnadsramme på 10,5 milliarder kroner. Nå har regjeringen tatt høyde for at det kan koste inntil 17,9 milliarder kroner å bygge 10 km med jernbane gjennom Moss. Selv ikke den kostnaden tør Bane NOR garantere vil være nok.



GLEMT: Én av mange grunner til at 4,5 milliarder kroner har økt til 28 milliarder, er at man glemte at man må bygge stasjoner på en T-bane, ikke bare tunneler. Foto: Zaha Hadid Architects

Fornebubanen skulle koste 4,5 milliarder - nå kan prisen bli over 28 milliarder

Hvordan kan man bomme med over 500 prosent?

Av Magnus Blaker

Publisert: 09.04.22 16:59

Kva kan føre til ytterlegare utsetjingar

- Krig
- Overskridingar på andre store jernbaneprosjekt
- Ynskje om ytterlegare innsparingar for å betre K/N
- Tilspissa kamp mellom regionar
- Det er ikkje engasjement for prosjektet i SD

RINGERIKSPORTEFØLJEN, KVA GJER ME NO?

- Faktbasert informasjon, felles budskap
- Arbeide via etablerte kanalar som FNB, Regionrådet...
- Politisk påverking, statsråd, komite, parti,
- Embetsverket
- Folkeleg engasjement
- Engasjere næringslivet, ref. tidlegare brev (ikkje berre reiseliv)
- **Kva kan den framtidige Bergensbanen bli for Hallingdal i framtida? Utfordre VY**
- Samferdselsutvalet samarbeida med nyoppretta utval i Ringeriksregionen

Passe på:

- Framdrift SD
- Midlar 2022 og 2023

NYHETER

TIPS OSS!
474 40 000

tips@ringblad.no

Kontakt oss på
sentraltbord: 32 17 95 00

Nyhetsleder i dag
32 17 95 30

FELLESPROSJEKTET E16 OG RINGERIKSBANEN

- Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen skal gi en trafikkssikker vei med god og forutsigbar fremkommelighet.
- Ringeriksbanen vil korte inn reisetiden med tog mellom Hønefoss og Oslo med nær én time. Samtidig kuttes reisetiden med Bergensbanen tilsvarende.
- Det skal også bygges ny firefelts veg på strekningen Sandvika-Hønefoss. Dobbeltsporet jernbane og ny fire felts veg knytter Ringeriksregionen tettere til Osloregionen og vil gi et felles bo- og arbeidsmarked.

KILDE: STATENS VEGVESEN



SKUFFET: Ordfører i Ringerike Kirsten Orebråten og ordfører i Jevnaker Morten Lafton liker ikke at oppstart av Fellesprosjektet Ringeriksbanen ny E16 tidligst kan komme i 2024. Kanskje blir det ytterligere forsinkelser.

FOTO: SISSEL SKJERVUM BJERKEHAGEN

■ Ringeriksbanen og E16 med tidligst oppstart i 2024:

- Vi er skuffet

De lokale ordførerne er skuffet etter et møte om Ringeriksbanen og ny E16 med samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap). Utsettelsen av bane og vei er ikke over.

ESPEN ØDEGÅRD
espen.odegaard@ringblad.no

- Vi skulle ønske at vi hadde fått noen klare svar og en mer optimistisk framtidsplan, sier Kirsten Orebråten (Ringerike) og Morten Lafton (Jevnaker) etter tirsdagens møte med statsråden.

Verken Lafton eller Orebråten ser på møtet som veldig oppløftende, men de har fortsatt troen på at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 vil bli bygd.

Ullent svar

- Vi fikk noen svar på de spørsmålene vi hadde, men jeg føler at vi fikk et ullent svar, sier en

ærlig Lafton.

Likevel ga statsråden noen signaler om framdriften og de var ikke så oppløftende synes ordførerne.

- Samferdselsministeren sier det tidligst kan bli inngått en utbyggingsavtale seint i 2023 og at spaden i jorda først kan komme i jorda seint i 2024. I det han sier ligger det også at det kan bli seinere. Dette er vi skuffet over, sier Lafton.

Han understreker at dette har de gitt tydelig beskjed om til statsråden.

- Hva har dere fått som forklaring på hvorfor man ikke kan få byggestart tidligere?

- Vi har fått beskjed om at det er mye som påvirker økonomien i Norge nå. Vi har akkurat vært gjennom en koronapandemi, vi har krigen i Ukraina og prisene på byggevarer stiger betydelig. Det gjør at regjeringen vil se på kostnader og hva som skal prioriteres av samferdselsprosjekter. Jeg kan forstå det, samtidig er det så viktig at nettopp dette prosjektet pri-

oriteres. Vi har spurt om hva som må til for det, men har ikke fått noen klare svar på det, svarer Lafton.

Det var i vinter de første an-tydningene om nok en forsinkelse om Ringeriksbanen kom og at prosjektet trolig ville bli utsatt til 2024. Nå kan det bli enda seinere.

Politiske prioriteringer

Han understreker at det blir ekstremt viktig å få penger til Fellesprosjektet inn på statsbudsjettene for 2023 og 2024 og årene videre.

- Vi har også spurt om det er noe som mangler på planleggingen. Det skal det ikke være. Nye Veier skal ha overlevd det de skal. Nå er det bare snakk om politiske prioriteringer og å prioritere dette prosjektet opp mot andre prosjekter, sier Lafton.

Kirsten Orebråten forsikrer at alle de fem ordførerne i Ringeriksregionen jobber veldig godt sammen og at de fortsatt vil jobbe ufortrødent videre med å

påvirke i alle de kanaler de kan.

- Vi skal påvirke alle de steder der vi kan påvirke, sier hun.

Bjørum-Skaret går som planlagt

Lafton understreker at dette er en jobb som må gjøres av alle partier og hvor man skal fortsette å ha med seg næringslivet på den viktige jobben. De samarbeider også med andre regioner som Hallingdal, Valdres og Hordaland som også vil nyte godt av Ringeriksbanen og Bergensbanens forkortelse.

I tillegg til Orebråten og Lafton deltok også ordfører Syver Leivestad (Hole), Knut Martin Glesne (Krødsherad) og Sunni Grøndahl Aamodt (Modum) på møtet.

Byggingen av ny E16 Bjørum-Skaret (over Sollihøgda) er ikke en del av dette prosjektet og går sin gang uansett.



Sendt: 28.04.2022

Til behandling

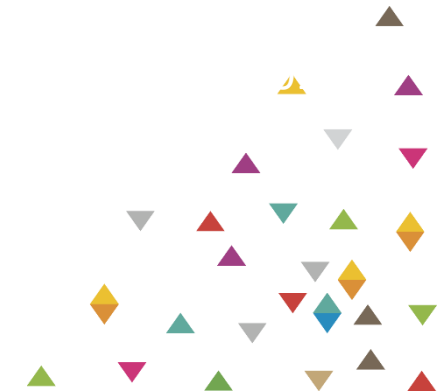


Spørsmål

Sandra Bruflot (H): Hva vil statsråden gjøre for at det kan skaffes tilstrekkelig finansiering til at hovedentreprisene på Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss kan starte opp i 2024, slik Nye Veier legger til grunn? Nye Veier arbeider i den forbindelse etter en plan med vedtak av Utbyggingsavtale i 2023, vil statsråden legge til rette for at denne tidsplanen kan oppfylles?

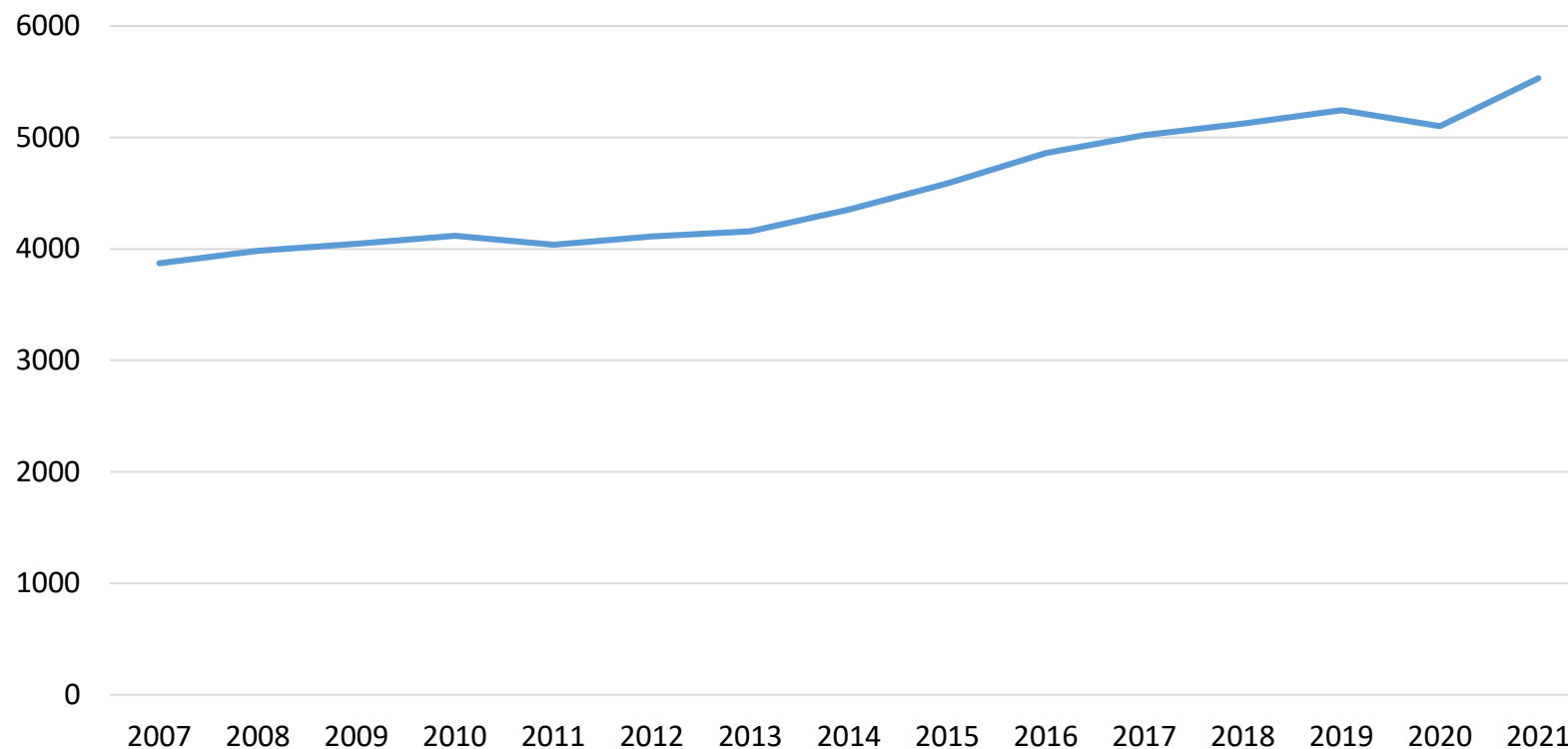
Begrunnelse

Oppstart av arbeidet med den lange jernbanetunnelen fra Jong til Sundvolden i 2024, vil være helt avgjørende for å unngå ytterligere forsinkelser av vei- og baneprosjektet. For å få til dette, må Nye Veier også få anledning til å igangsette forberedende oppstartsarbeider i 2023. Det er avsatt 6,6 milliarder kroner til Ringeriksbanen i første seksårsperiode av NTP. I tillegg har Viken fylkeskommune forpliktet å gi en bompengegaranti på 3 milliarder kroner, mens Staten har gitt en driftskreditt på 1 milliard kroner. Dermed er det til sammen 10,6 milliarder kroner til disposisjon for prosjektet i første NTP-periode. Dette er tilstrekkelig for å sikre byggestart i 2024, dersom Regjeringen vil.





Trafikkutvikling, Rv7 - Flå syd



**30% auke dei
siste 8 åra**

► Transportanalyse hovedveger øst-vest

Dokumentasjon av beregninger med RTM Vest

Oppdragsnr.: 5190196 Dokumentnr.: R-5190196-1 Versjon: v1-1 Dato: 2019-03-13

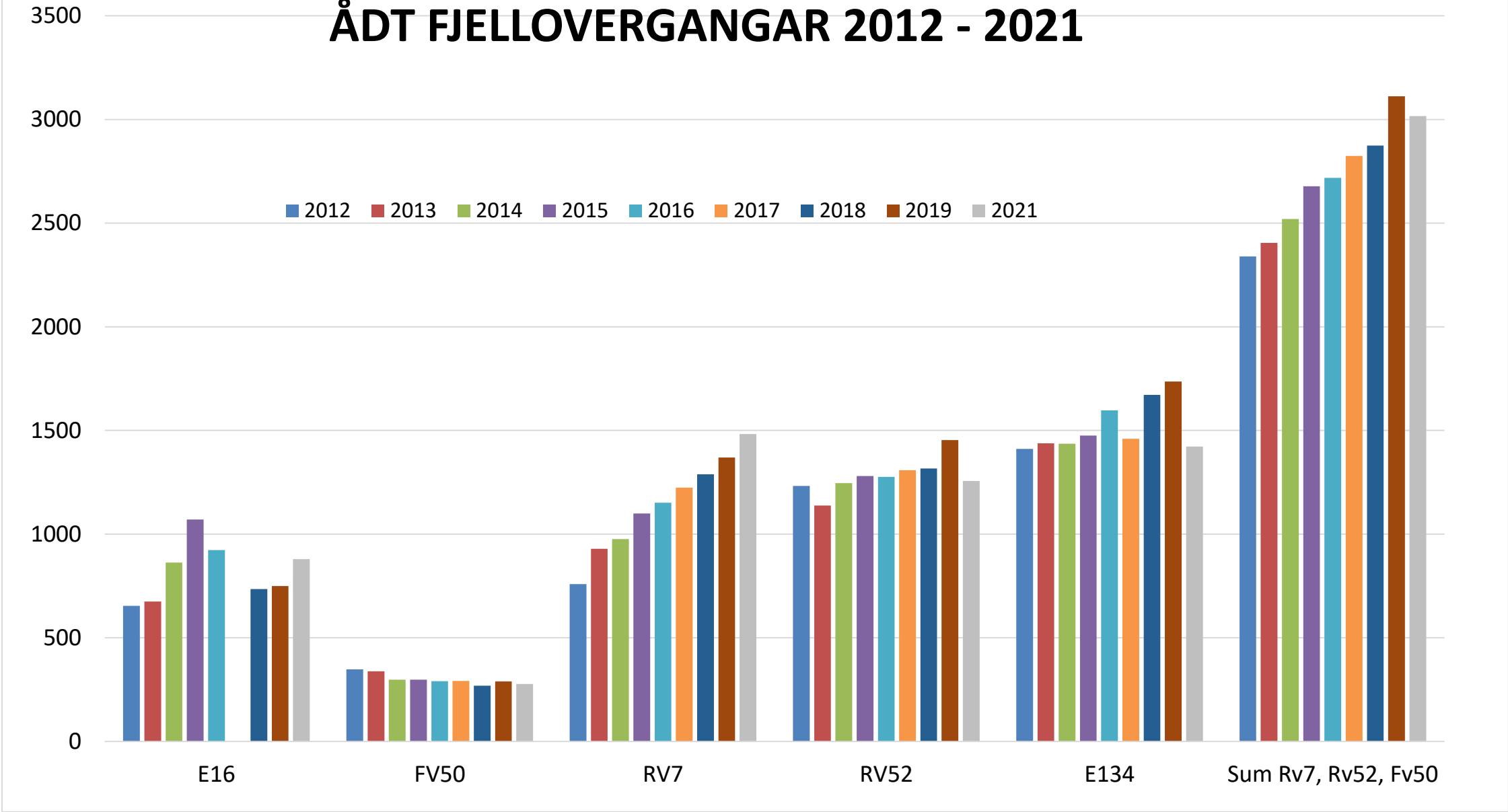


Norconsult

Trafikk i referansealternativet (NTP2050)

Bregningene viser at i referansealternativet vil trafikken i 2050 langs rv. 7 være på om lag 8100 - 9500 biler i gjennomsnitt per døgn (ÅDT) sør for Gol.

ÅDT FJELLOVERGANGAR 2012 - 2021



Tidsoppløsning

TIMETRAFIKK

Kjøretøylengde



Alle

Felt og retning



Alle

Dato



10.03.2019



FLÅ SYD

RV7 HP 5 Meter 8414 ▾

Diagram

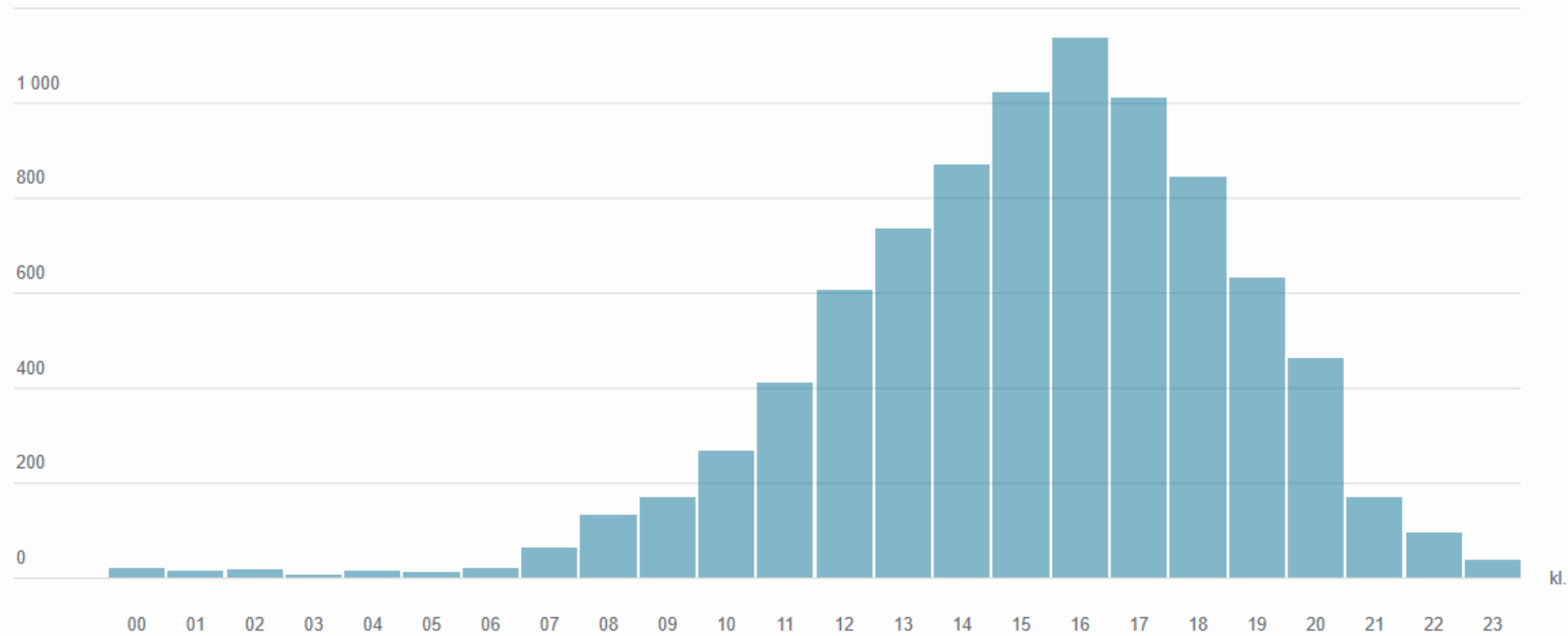
Tabell



Sidene er under utvikling. Nå er informasjon om datakvalitet tilgjengelig i CSV-eksport. Les mer under [Om trafikkdata](#).

Passeringer

1 200



Tabell 61 Kostnader fordelt på hovedstrekninger 2050

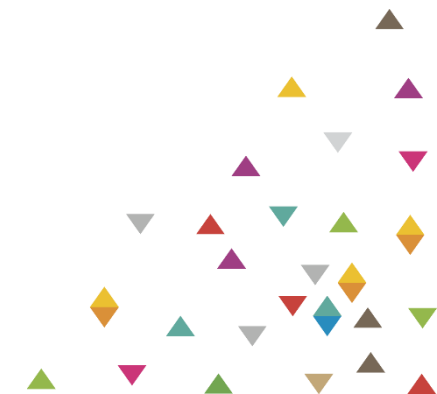
Hovedstrekning	Kostnad 2050 mill kr
Rv.7 Hønefoss – Gol øst	10 291
Rv.7 Gol øst – Hordaland grense	6 960
Rv.7 Buskerud grense – Øvre Eidfjord	3105
Rv.7 Øvre Eidfjord – Bu	582
Rv.52 Gol – Sogn og Fjordane grense	4 674
Rv.52 Buskerud grense – Borlaug	6600
Sum	32 212

Behov Rv7 aust for Gol

- 7 Mrd
- Med løyving 66,7 mill.
pr. år
- **105 år!**

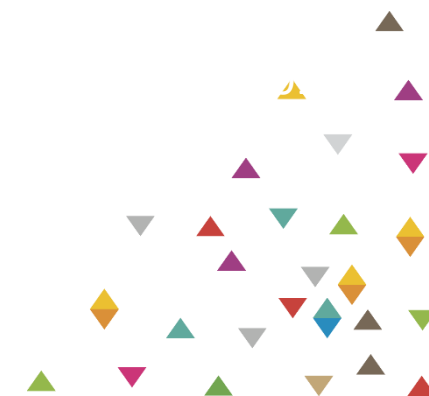
Tabell 62 Avstander i 2050 Alternativ 1

Hovedstrekning	Avstand i 2050 [km]
Rv.7 Hønefoss – Gol øst	109
Rv.7 Gol øst – Hordaland grense	94,1
Rv.7 Buskerud grense – Øvre Eidfjord	40
Rv.7 Øvre Eidfjord – Bu	20,5
Rv.52 Gol – Sogn og Fjordane grense	59,1
Rv.52 Buskerud grense – Borlaug	20
Sum	342,7

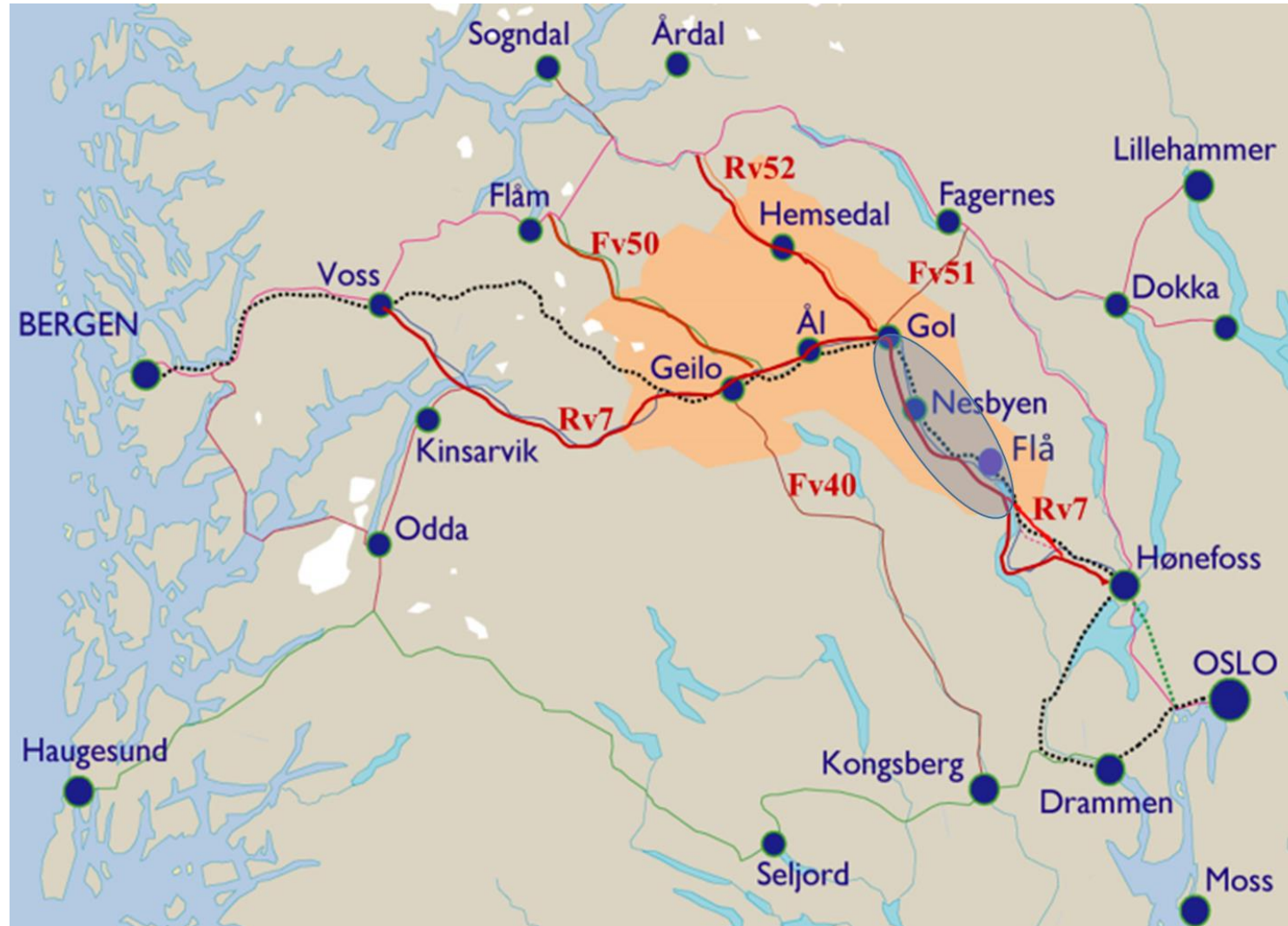


Tabell 12.2 Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022–2027, periodisering pr. mars 2021. Mill. kroner¹

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Vei	5	Viken	Rv. 52 Gol–Vestland grense	Utbedrings- prosjekt	453		
Vei	5	Viken	Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	Utbedrings- prosjekt	500	300	



VEGPAKKE HALLINGDAL



Samferdselsutvalet
HALLINGDAL

Strategisk utredning Vegpakke Hallingsdal



Svenkerud 4

Nesbyen 3

Bromma

2

Flå

Gulsvik

Kittilsvik

1

Hallingdøle

Lindelia

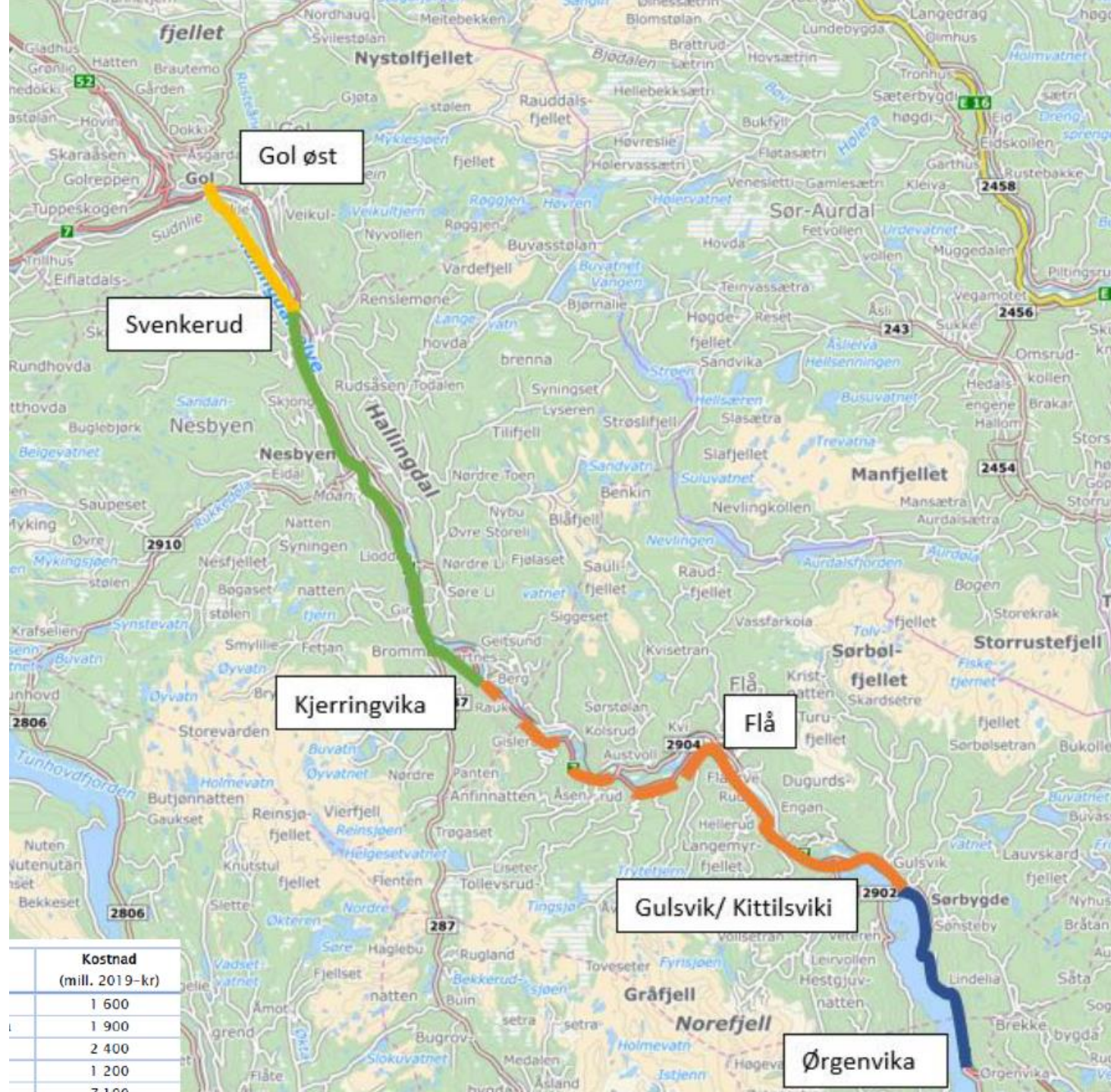
Ørgenvika

Tabell 5 Estimat for netto inntekter i bomstasjonene avhengig av valgt gjennomsnittstakst (mill. 2020-kr). NB: Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregninger på dette stadiet.

Valgt gjennomsnittstakst i hver bomstasjon:	20 kr	30 kr	40 kr
Bomstasjon på delstrekning:			
Ørgenvika – Gulsvik, finansierer om lag:	380 mill. kr	540 mill. kr	700 mill. kr
Gulsvik –Kjerringvika, finansierer om lag:	340 mill. kr	450 mill. kr	570 mill. kr
Kjerringvika – Svenkerud, finansierer om lag:	470 mill. kr	650 mill. kr	840 mill. kr
Svenkerud – Gol øst, finansierer om lag:	440 mill. kr	630 mill. kr	810 mill. kr
Rv. 7 Ørgenvika – Gol øst Fire bomstasjoner finansierer om lag:	1,6 mrd. kr	2,3 mrd. kr	2,9 mrd. kr



- Reguleringsplan Ørgenvika – Lindelien er vedteken.
- Arbeidet med reguleringsplan Lindelien – Kittilsviken starta opp, men vart stoppa p.g.a. manglande planleggingsmidlar!
- Er no i gang att!! Klar tidelg 2023
- Parallelt har arbeidet med grunnlag bompengeprop. starta



Støttar utbygging av riksveg 7 med delfinansiering frå bompengar

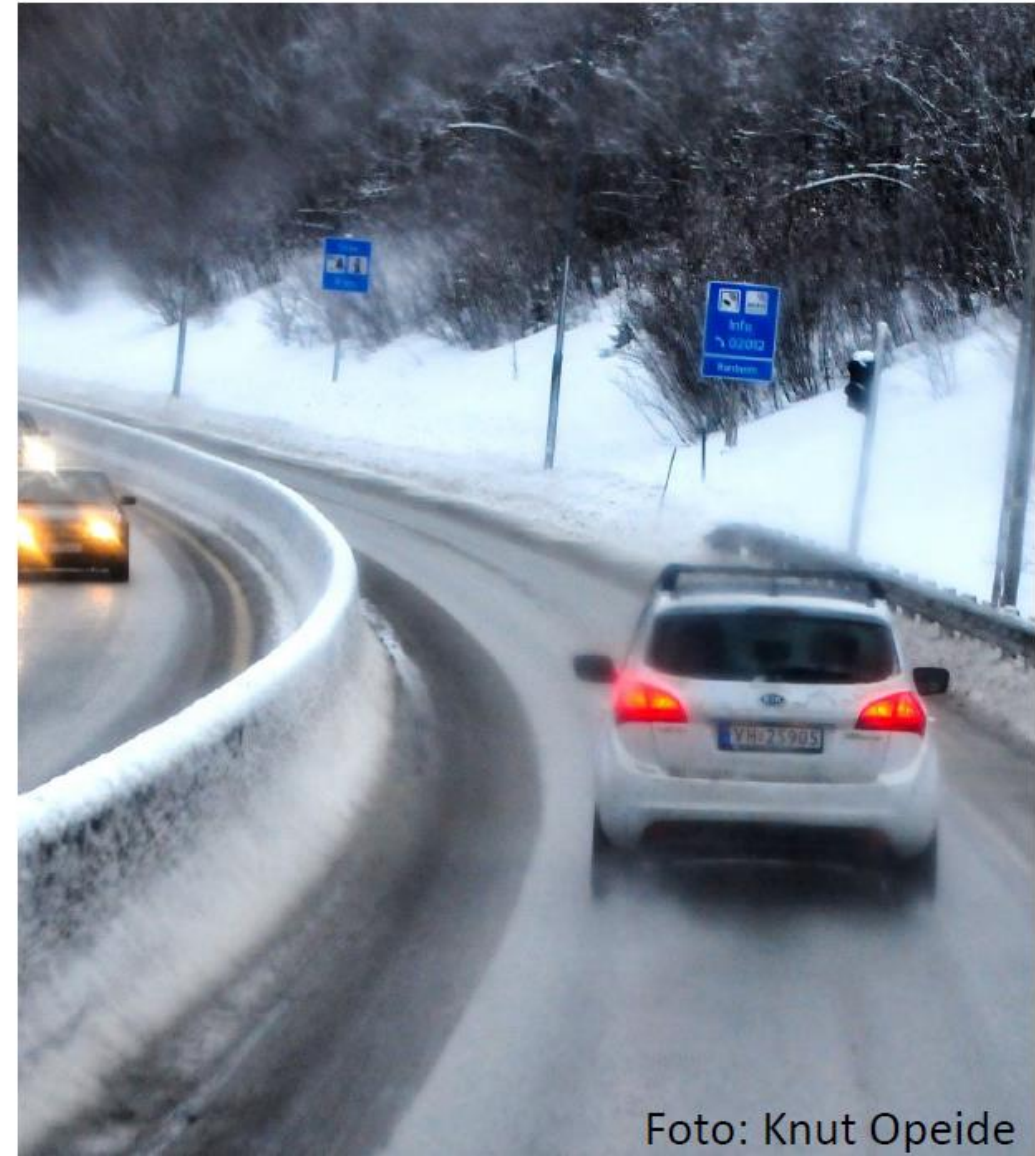
Fylkestinget fattet følgende vedtak

- Viken fylkeskommune gir prinsipiell tilslutning til at utbygging av rv. 7 på strekningen Ørgenvika – Gol kan delfinansieres med bompenger. Det legges opp til at strekningen Ørgenvika – Kittilsviken (Gulsvik) er første etappe.
- Fastsetting av endelig bompengereordning skjer på grunnlag av en mer detaljert bompengeutredning på et senere tidspunkt.
- Viken fylkeskommune ber om å få framlagt sak med bompengeutredning fra Statens vegvesen der alle relevante forhold er utredet, så snart som mulig.



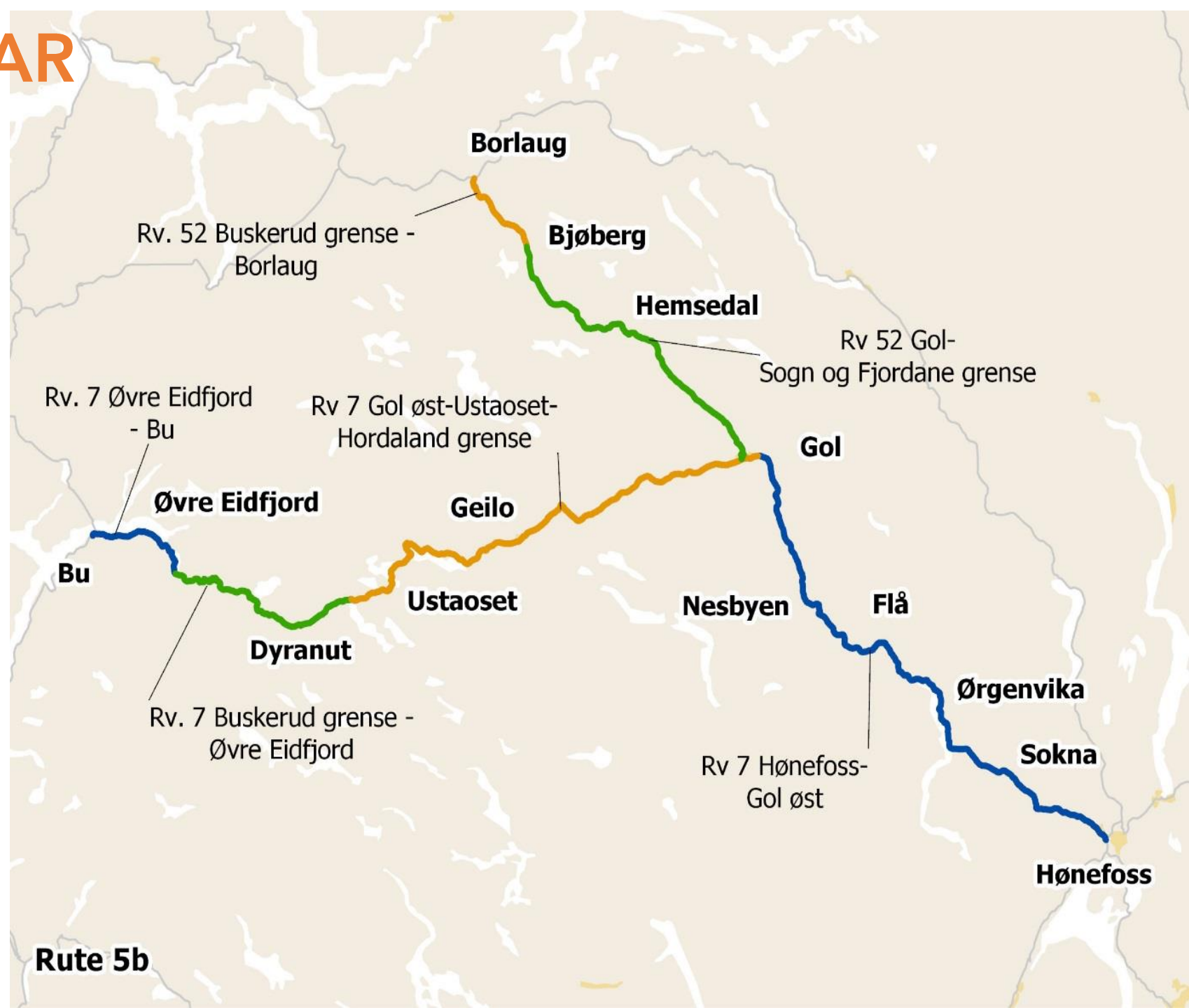
Mulig fremdriftsplan

- Våren 2022: Utarbeide faglig grunnlag for første delstrekning rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviken.
- Mai/juni 2022: sende til lokalpolitisk behandling i Krødsherad og Flå, samt Viken fylkeskommune.
- Høst 2022: vedtak i kommunene og fylkeskommunen.
- Våren 2023: Grunnlagsdokument KS 2- legge fram til KS2 gjennomgang
- Vinter 2023/ vår 2024: Bompengeproposisjonen kan tidligst vedtas i Stortinget.

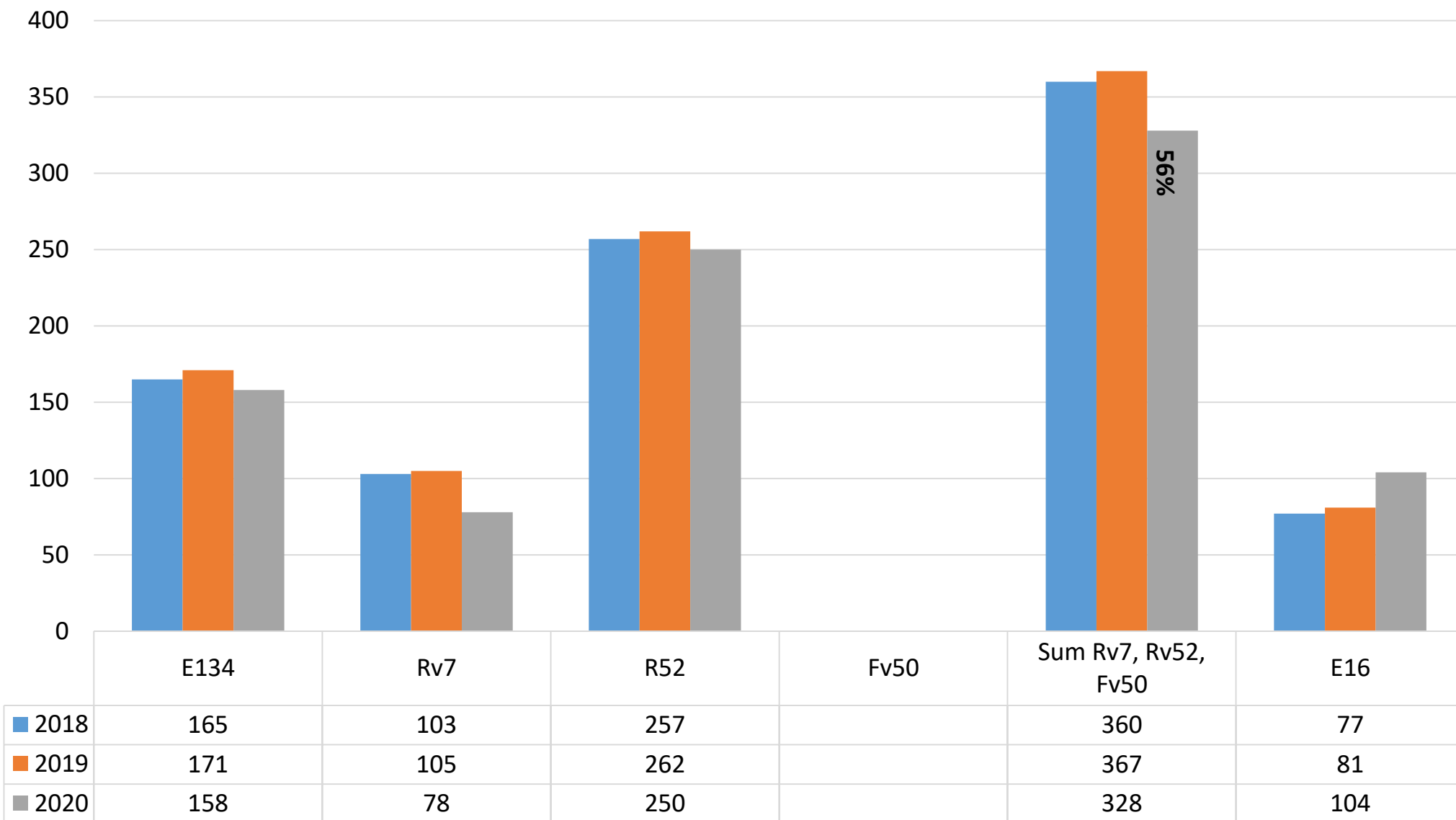


FJELLOVERGANGAR

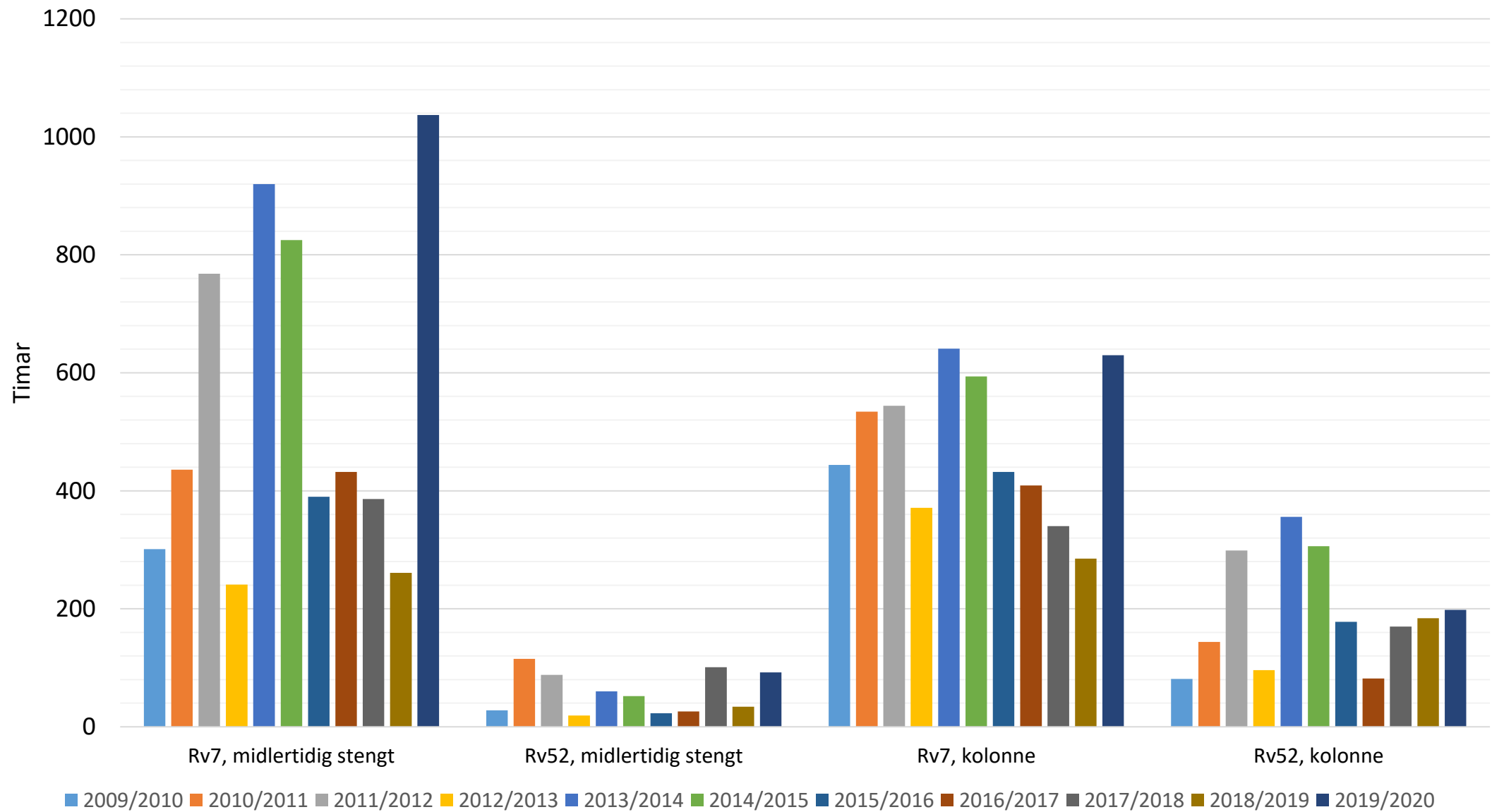
Også i gjeldande Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt opp til ei funksjonsdeling mellom Rv 52 og Rv 7. Rv 52 vil vera hovudvegsambandet for næringstrafikk mellom Austlandet og Vestlandet. Rv 7 vil vera hovudvegsambandet for reiseliv og persontrafikk.



Trafikk fjellovergangar, køyretøy over 12,5 meter



RV7 OG RV52, TIMAR MIDLERTIDIG STENGT OG KOLONNE



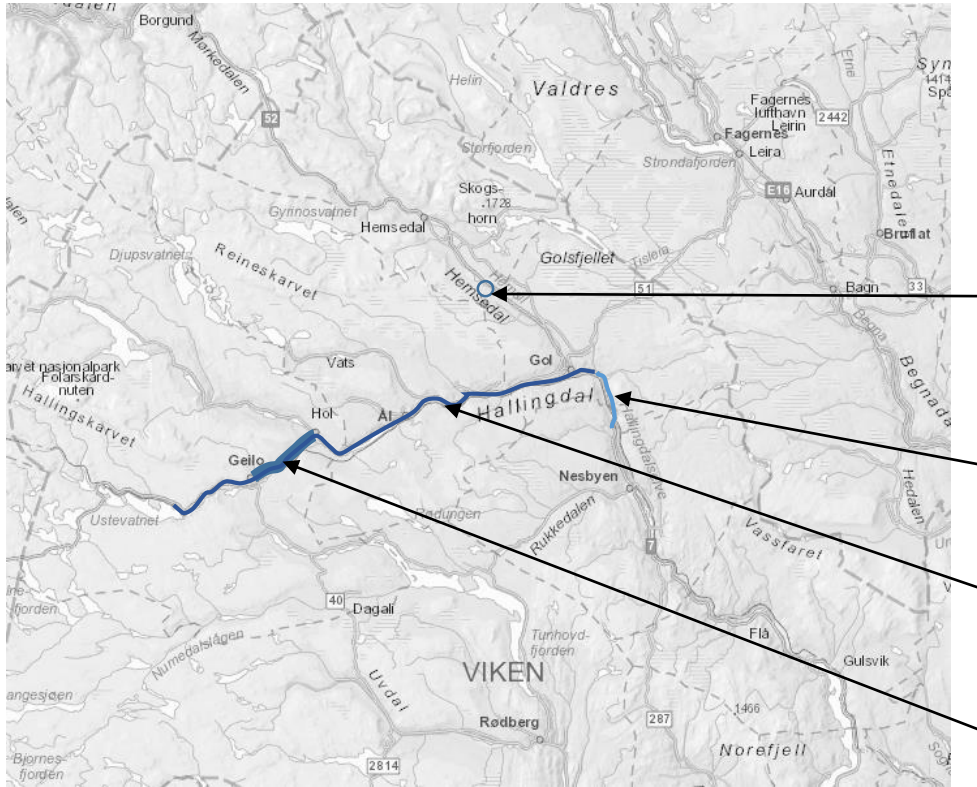




Brustøp 9.2.22



Gjennomføringsplan 2022-27 (investeringstiltak)



Investeringstiltak på rv. 7 og rv. 52 i regi av Drift og vedlikehold øst

Rv. 52. Eikredammen, oppgradering av rasteplass	Mindre oppgradering av eksisterende rasteplass.
Rv. 7 Svenkerud – Gol øst	Tiltak mot utforkjøringsulykker (rekkverk, sideterreng m.m).
Rv. 7 Gol øst - Utaoaset	Tiltak mot utforkjøringsulykker (rekkverk, sideterreng m.m). Kun oppstart i perioden 2022-27
Rv. 7 Hagafoss – Geilo, utbedring	Utbedring av veg, inkl. kurveutbedring, breddeutvidelse m.m. «Design to cost», dvs. at omfang av tiltak tilpasses gitt ramme. Kun oppstart i perioden 2022-27. Mer info på neste side

Arbeid, utfordringar framover

- Arbeide for betre forståing av Rv7 og Rv52 sin rolle
- Arbeide for at midlar med bakgrunn i NTP blir løyvd
- Arbeide for at framdrift på planlagde prosjekt blir helde
- Arbeide for betre regularitet på fjellovergane
- Arbeide for auka løyvingar
 - Vegpakke Hallingdal
 - Rv52, Gol – Robru, Hemsedal sentrum, Hemsedalsfjellet
 - Rv7, parsellar vest for Gol, Hardangervidda
- Utfordringar i forhold til konkurrerande vegar?





Riksvegutredningen 2019

Rute 5b

DELRAPPORT



I januar 2015 ble etatenes tilråding lagt fram for Samferdselsdepartementet og deretter sendt på ekstern høring. Rapporten ble lagt til grunn i det pågående arbeidet med NTP.

I nasjonal transportplan 2018-2029 prioriteres E134 som en av hovedvegforbindelsene østvest **og som en langsiktig løsning for øst-vest-trafikken for området fra Stavanger til Bergen.** For nordre del av Vestlandet, inkludert Sunnmøre blir det tilrådd en satsing på rv. 7 og rv. 52 via Hemsedal. **Inntil ferdigstilling av ny veg Bergen-Odda vil rv. 52 over Hemsedal fortsatt være viktig for trafikk mot Bergen.**



KVU E134 Arm til Bergen





Samferdselsutvalet
HALLINGDAL

Kontrast

Del siden

Tekststørrels

Hva kan vi hjelpe deg med?

Søk

Aktuelt

Om oss

Prosjekt

Dokumentarkiv

Lenkar

