

SAK 11/17 UTTALE, NTP 2018 – 2029, HANDLINGSPROGRAM TL STATENS VEGVESEN 2018-2023 (2029)

SAKSOPPLYSNING

I brev dat. 13.10.2017 (vedlegg 2) ber Buskerud fylkeskommune om innspel til Statens vegvesen sitt forslag til handlingsprogram 2018 – 2023 (vedlegg 3), som grunnlag for fylkeskommunen si uttale.

Hovudutvalet for samferdselssektoren skal handsame saka 16. november og fylkestinget 6. desember. Frist for innspel er 1.november.

Følgjande dokument kan m.a. vera relevant for saka:

- Regionrådet si uttale [sak 05-17](#), innspel til handlingsprogram for riksvegar 2018 – 2021
- [Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2018–2029](#)
- Meld. St. 33 (2016–2017) [Nasjonal transportplan \(NTP\) 2018-2029](#)
- Hallingtinget si uttale [sak 04-16](#) til grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018 – 2029
- Regionrådet for Hallingdal sine innspel til handlingsprogram for riksvegar 2014 – 2017, sak [52-12](#)
- [Riksvegutredningen 2015](#)
- [Riksvegutredningen 2015, rute 5b](#)
- [Forvaltningsplan Rv7 og Rv52](#)
- [Reiselivsnæringens transportbehov](#) i region sør, rapport Statens vegvesen

Nasjonal transportplan (NTP) er det store verktøyet for langsiktig prioritering og samferdselssatsing. Den formelle planperioden er no utvida frå 10 til 12 år, og det er lagt eit perspektiv mot 2050. NTP 2018 – 2029 vart handsama i [Stortinget 19.6.2017](#).

Den neste fasen i arbeidet med NTP er å konkretisere tiltak og prosjekt til eit handlingsprogram for den fyrste perioden 2018-2023. Handlingsprogrammet er ei fordeling av rammene avsett til dei øvrige programområda, og vil ta opp i seg dei endringar som følgjer av stortingsmeldinga og Stortinget si handsaming.

Riksvegnettet er delt inn i transportkorridorar og ruter, og riksvegrutene som spesielt er interessante for Hallingdal er transportkorridor 5 (Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø) og rute 5b som er Rv7 og Rv52 (346 km). Rute 5a er E134 og rute 5c er E16.

I forslag til uttale er det i fyrste rekke prøvd å sjå på større tiltak/prosjekt som bør ha stor interesse for Hallingdal. Det er utan tvil ei styrke, dersom Hallingdal kan stå samla om prioriteringane. Rutevis utgreiing rute 5b gjev ei rimeleg god oversikt over status og utfordringar. Kostnaden for å utvikle rute 5B fram til 2050 er grovt vurdert til ca. 22 mrd.kr.

Rv7 og Rv52 har to hovudføremål:

- Hovudvegar til/frå Hallingdal, der reiselivet sitt transportbehov i stor grad er med og legg føringar for utviklinga.
- Hovudvegar mellom aust og vest

Hallingdal har på linje med dei fleste distrikt og regionar, behov for god kommunikasjon for å ha ei positiv utvikling. Hallingdal er og i ei særstilling som den største reiselivsregionen i

landet, med ca. 5 – 6 mill. gjestedøgn. Ikkje for nokon annan region i landet har reiselivet så mykje å seia som for Hallingdal. Dette er godt dokumentert i fleire rapportar. Reiselivet i Hallingdal består i stor grad av turistar som skal til eitt bestemt mål (weekend trafikk, skituristar, kurs/konferansar og hyttefolk) her er reisetid og transportavstandar avgjerande faktorar. God kommunikasjon der reisetid og reisekomfort står sentralt er grunnleggjande for å oppretthalde dagens aktivitetsnivå og for vidareutvikling.

Dette er forhold som Hallingdal har teke opp ved fleire høve og det er to prosjekt i regi av Statens vegvesen, region sør som spesielt vurderer desse forholda:

- Reiselivsnæringens transportbehov i Region sør
- Forvaltningsplan riksveg 7 og riksveg 52

Analysane tydeleggjer Hallingdal sin spesielle situasjon i forhold til svært stor del trafikk som er reiselivsrelatert. Dette kjem og klart fram i Forvaltningsplan Rv 7/Rv52.

Hovudmålsettinga med forvaltningsplanen var:

- Påpeike og skapa forståing for samanhengen mellom kommunane/næringslivet sine ynskjer om næringsutvikling og vegen sin kapasitet i forhold til trafikkaue.
- Utvikle ein langsiktig, strategisk forvaltningsplan for å sikre ei balansert utvikling av vegen i eit regionalt perspektiv.

Forvaltningsplanen vurderte trafikkaue som følgje av realisering av utbyggingar i vedtekne reguleringsplanar og omfang nedfelt i kommuneplanar i Hallingdal.

Ut frå dei vurderingar som vart gjort bør det ikkje vera tvil om at for Hallingdal er det heilt avgjerande med ei utvikling av Rv7, som står i forhold til den reiselivsutviklinga som skjer og som er planlagt. Me må ikkje koma i den situasjon at det blir standard og kapasitet på vegane som bestemmer om Hallingdal framleis skal vera ein distriktsregion og reiselivsregion i vekst. Dette vil i så fall stride mot alle gode nasjonale intensjonar om distriktsutvikling og framtidig reiselivsutvikling. Målet må vera at utviklinga av infrastrukturen er i framkant.

Som ei påminning, noko av konklusjonane frå Forvaltningsplan Rv7 og Rv52:

7.4 Forvaltningsmessige tiltak

Turismen er i sterk vekst både globalt og lokalt, og det utviklingsmønstret det legges opp til i Hallingdal er ekspansivt, men neppe urealistisk i et litt lengre tidsperspektiv. Det må tas høyde for at de effekter vi har beskrevet for vegen gjennom dalen vil kunne inntreffe. Dette er imidlertid effekter som er uønskede. Som sagt i avsnittene over, vil det naturlige virkemiddel være å investere i utvikling av vegnettet.

Hvis så ikke skjer, vil det kunne tenkes en begrenset arealutvikling som gir mindre trafikkvekst. Dette må i så fall innebære at vegmyndighetene går imot godkjenning av kommunale planer for utvikling av trafikkgenererende næringsvirksomhet et sted fordi trafikksituasjonen forverres et annet sted. Eksempel på en slik tankegang vil kunne være at turistutbygging i øvre del av Hallingdal ikke aksepteres fordi trafikkforholdene i nedre del av dalen forverres.

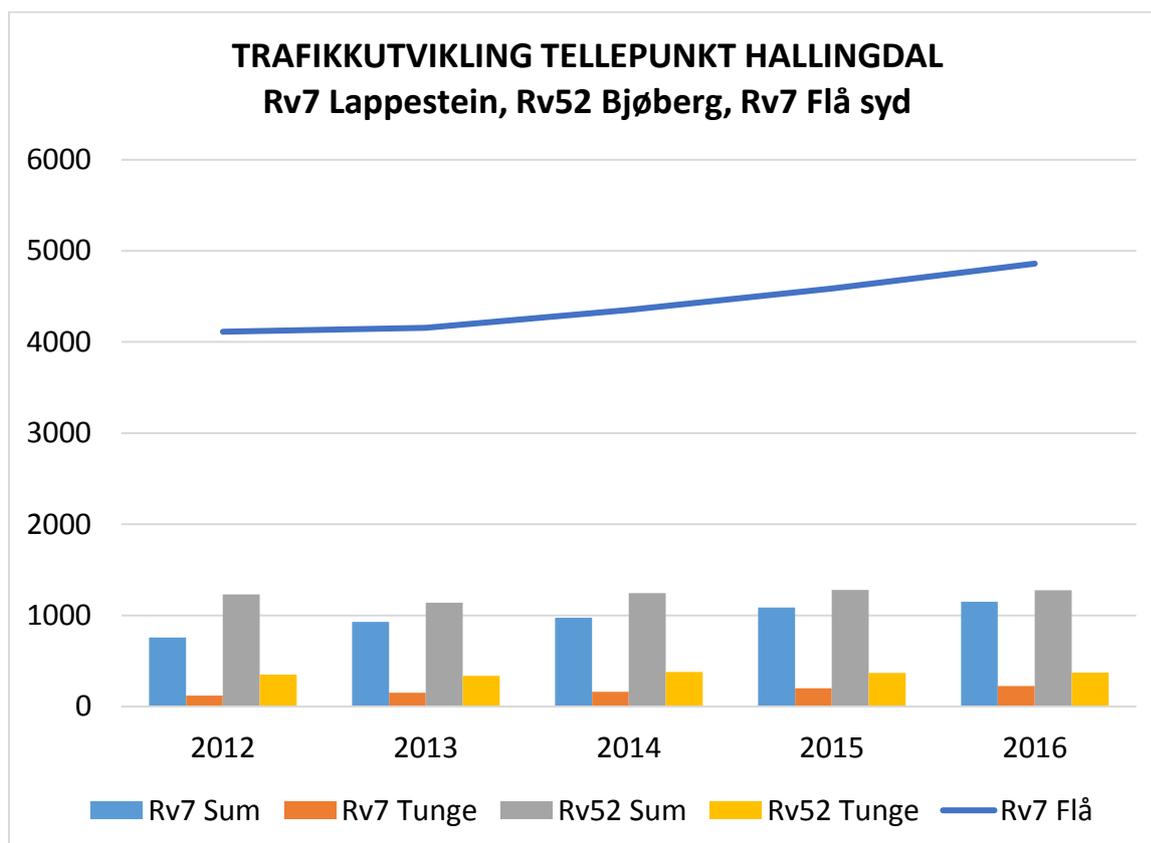
Statens vegvesen anser imidlertid at dette vil være for drastisk virkemiddel i forhold til næringsutvikling i Hallingdalsregionen. Vi vil derfor ikke trekke konklusjon om eller anbefale en slik forvaltningspraksis på grunnlag av det arbeidet som er utført som en del av denne utredningen. Som forvaltingsetat setter vi vår lit til at overordnet myndighet er sitt ansvar bevisst ved at infrastrukturutviklingen følger utviklingen ellers. Som eksempel på dette setter vi vår lit til at bevilgende myndigheter tar det ansvaret de har for utviklingen av stamvegnettet i tråd med trafikkutviklingen. Tilsvarende setter vi vår lit til at regional myndighet tar det ansvaret de blir tillagt for regionale veger (fylkesveger) som følge av Regionreformen slik den måtte bli vedtatt.

Vi ser det derimot som en del av vår forvaltningsoppgave å bidra til at overordnet myndighet

til en hver tid er kjent med tilstanden og utviklingstrekkene på det vegnettet vi forvalter. Derigjennom kan vi også – sammen med andre – påpeke eventuelle mangler og behov også sett i et framtidsperspektiv. Denne planen er et eksempel på et redskap for å kunne gjøre nettopp dette. Videre ser vi det som en del av vår forvaltningsoppgave at vi i samarbeid med regionale myndigheter, kommuner og næringsinteresser sørger for at planer som fremmes lokalt får et innhold som på forsvarlig vis ivaretar de trafikale forholdene som trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø lokalt.

Ved utvikling av ny næringsvirksomhet er det en selvfølgelighet at annen infrastruktur må være på plass før økt bruk tillates. Det er ikke aktuelt å bygge nye hyttefelt eller hoteller hvor ikke elektrisk strømforsyning er sikret, hvor vannforsyningen ikke holder hygienisk standard eller hvor det ikke er etablert et avløpssystem som renser forbruksvann forsvarlig. Likeledes må løsninger for lokalvegnettet være på plass. Dessverre finnes ikke tilsvarende kobling mellom den lokalt besluttede utviklingen av arealene og investeringer i kapasitets- og trafiksikkerhetsmessig opprusting av hovedvegnettet.

Dersom ein ser på trafikkutviklinga i Hallingdal (Flå syd) er den større enn berekna trafikkutvikling i forvaltningsplan Rv7 og Rv52, med bakgrunn i vedtekne reguleringsplanar og generell trafikkvekst. Med andre ord er det heilt avgjerande at det no blir sett i gang ei planmessig opprusting av Rv7 aust for Gol. Dette gjeld både i forhold til framkomelegheit og trafikktryggleik. Det kan her vera verdt å merke seg at i Riksvegutredningen 2015, rute 5b er årssdøgntrafikken på strekninga Rv.7 Hønefoss-Gol berekna til 4500 i 2018, den var 4860 i 2016.



[Trafikkutviklinga på fjellovergangane](#) Rv7 Hardangervidda og Rv52 Hemsedalsfjellet har auka frå ÅDT på vel 800 i 2005 til ca. 1200 på Rv7 og ca.1300 på Rv52 i 2017. I forhold til

trafikk aust vest har Hallingdal over 50% av total trafikk. Ut frå aust – vest utgreiinga vil også den vesentlege trafikkauken skje her.

Forslag handlingsprogram

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
Store prosjekter		
Programområdetiltak	929	
- Utbedringstiltak	806	
- Tilrettelegging for gående og syklende	46	
- Trafikksikkerhetstiltak	38	
- Miljøtiltak		
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	8	
- Servicetiltak	31	
Fornyelse	193	
Planlegging	151	
Grunnerverv	2	
Post 30 Riksveginvesteringer	1 275	0
Post 31 Skredsikring riksveg	42	0

Økonomisk ramme for rute 5b for perioden 2018-2023 (mill. 2018-kroner), i forlag til handlingsprogram

Som ein ser er det planlagt å nytte 800 mill. kroner til utbedringstiltak på på rute 5b dei neste 6 åra. **Dersom ein legg denne investeringstakta til grunn vil utvikling av Rv7 og Rv52 til naudsynt standard ikkje ta 30 år, men 130 år!**

Utbedringsstrekning rv 52, Skøyten bru inkl Venåsbakken	B	Buskerud		66,0
Utbedringsstrekning rv 52, tiltak Hemsedal	A	Buskerud		390,0
Utbedringsstrekning rv 52, mindre tiltak Hemsedal nord- Sogn F grense	A	Buskerud		50,0
Utbedringsstrekning rv 7, Ørgenvika -Svenkerud, delstrekninger	A	Buskerud		300,0
Sum				806,0

Forslag utbedringstiltak 2018 - 2023

Rv 7 Kollektivknutepunkt Hagafoss	K	Buskerud		5,3
Rv 7 Ustadoset holdeplass	H	Buskerud		2,5
Sum				7,8

Forslag kollektivtrafikktiltak og universell utforming 2018 - 2023

Rv 7 Døgnvileplass Gol	D	Buskerud	x	22,0
Rv 7 Oppgradering rasteplass Bromma	R	Buskerud		1,0
Rv 52 Oppgradering rasteplass Eikredammen	R	Buskerud		2,5
Rv 7 Oppgradering rasteplass Haugastøl	R	Buskerud		2,5
Friteksttavler (ITS) rute 5b	A	Sogn og Fjordane		2,7
Sum				30,7

Forslag servicetiltak 2018 - 2023

Rv 7 Storegjeltunnelen	T	Hordaland		44,9
Rv 7 Måbøtunnelen	T	Hordaland		108,1
Rv 7 Kvemhushaugtunnelen	T	Hordaland		39,8
Sum				192,8

Forslag planlegging 2018 - 2023

Det er ikkje foreslått midlar for tilrettelegging for gåande og syklande på riksveggar i Hallingdal.



Illustrasjon, to av hovudutfordringane

FORSLAG UTTALE TIL HANDLINGSPROGRAM

1. STØRRE VEGPROSJEKT

1.1. Generelt

I forhold til større vegprosjekt er det valt å dele rute 5b inn i tre prioriterte hovuddelar:

- Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol)
- Rv7 vest for Gol (Gol – Bu)
- Rv52 Gol – Borlaug

I forslag til handlingsprogram er det for Rv7 og Rv52 vurdert investeringar som skal gjennomførast i perioden 2018 – 2023. Men det kan sjå ut som om det ikkje er gjort vurderingar av oppstart større prosjekt i fyrste del av perioden, med vidareføring dei neste 6 åra. Med ei slik tilnærming vil det kunne vera vanskeleg å få gjennomført store og heilt nødvendige prosjekt på Rv7 og Rv52.

I forhold til Riksvegutgreiing rute 5b 2015, der det er sett på nødvendige investeringa i eit 2050 perspektiv er det alarmerande at dersom ein legg planlagt investeringstakt til grunn vil utvikling av Rv7 og Rv52 til naudsynt standard ikkje ta 30 år, men 130 år!



1.2. Vegpakke Hallingdal

Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggast og utførast under eitt.

Regionrådet syner og til Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen, 460 S (2016–2017), i forhold til Nasjonal transportplan 2018–2029.

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 7 har fått en betydelig standardheving på noen strekninger, med ny vei vest for Hønefoss (Ramsrudhellingane), innkortingene Sokna–Ørgenvika og utbedring vest for Flå. Det gjenstår imidlertid flere partier med lav standard, som skaper store sprang i veistandard og som er ulykkesutsatte. Rv. 7 (Hønefoss–Gol) som

det mest trafikkerte øst–vest-sambandet og vil, som en fremtidig hovedvei, trenge ytterligere utbedringer. For å oppnå en gjennomgående og høyere standard, vil lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.»

Med bakgrunn i vedteken NTP er det i forslag til handlingsprogram for perioden 2018 – 2023 lagt inn 300 mill. kroner til utbetningsstrekningar, Ørgenvika -Svenkerud, med oppstart 2020. I NTP 2018 – 2029 ligg det ikkje inne midlar utover dei føreslegne 300 mill.kroner. Regionrådet for Hallingdal ser det som svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna – Ørgenvika på Rv7 er ferdig utbygd. Men det vil vera halvgjort arbeid, dersom det no ikkje blir lagt til rette for ei meir kraftfull og intensiv utvikling av Rv7 Hønefoss – Gol, som er og vil vera eit av hovudvegsambanda aust – vest. I denne samanheng er det og på sin plass å syne til Forvaltningsplan Rv7 og Rv52.

Den investeringstakta det er lagt opp til på strekninga Ørgenvika – Gol er på ingen måte god nok, sett i lys av dagens standard trafikk og forventa trafikkutvikling og som ein prioritert hovudveg aust - vest. Regionrådet for Hallingdal har m.a. med bakgrunn i komitéinnstillinga; *«Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.»* sett på alternative løysingar.

For å oppnå ein gjennomgåande og høgare standard på Rv7 innan rimeleg tid, må det sjåast på alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer. Ut frå Stortinget si handsaming av NTP har Regionrådet for Hallingdal starta eit innleiande arbeid for å synleggjera mogelegheita. Regionrådet for Hallingdal er av den klare oppfatning at Sokna – Ørgenvika som delvis bompengeprojektet må vidareførast i ei eller annan form. Sokna – Ørgenvika er eit svært vellykka prosjekt, som ser ut til å bli nedbetalt 4 år før planlagt. I tillegg var det full oppslutning for gjennomføring av prosjektet, både frå næringslivet og frå politisk hald.

Vedlegg 1 syner nokre alternative prinsipløysingar. Skisserte alternativ er sjølvsagt ikkje nokon fasit, men førebelse anslag på kor mykje midlar som kan frigjerast til nye investeringar til Vegpakke Hallingdal, ved å vidareføre og eventuelt utvide eksisterande bompengoordning for prosjektet Sokna - Ørgenvika.

Regionrådet for Hallingdal vil og presisere at nye vegstrekningar på Rv7 Hønefoss – Gol må byggjast ut etter dimensjoneringsklasse H5, nasjonale hovudvegar, ÅDT 6000 – 12000 og fartsgrense 90 km/t. Det vil vera ei svært kortsiktig tilnærming, dersom framkomelegheit ikkje blir vektlagt i større grad, i vidare utvikling av Rv7.

Ut frå svært gode erfaringar for å få på plass prosjektet Sokna – Ørgenvika, ynskjer Regionrådet for Hallingdal at tilsvarende modell blir etablert for Vegpakke Hallingdal. I korte trekk eit treparts samarbeid mellom Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Regionrådet for Hallingdal.

1.3. Rv7 vest for Gol

I tillegg til utbetringstiltak er det for Rv7 vest for Gol fleire større prosjekt som må realiserast, m.a:

- Hagafoss - Geilo
- Rv7 Hardangervidda

For at Rv7 over Hardangervidda skal bli ein reell vintersikker hovudveg vil det vera nødvendig med tiltak på Hardangervidda. I forslag til handlingsprogram vedr. KVVU for Rv 7 og Rv 52 Gol – Voss, blir det m.a. sagt:

«KVVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2017. Regjeringen har tidligere besluttet at den ene hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet skal gå via E134 over Haukeli. I KVVUen for rv 7 og rv 52 Gol – Voss ble det vurdert om den andre hovedvegforbindelsen skal gå over Hardangervidda eller via Hemsedal. KVVUen anbefalte via Hemsedal. Bl.a. på grunnlag av KVVUen har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at rv 7 og rv 52 sammen skal utgjøre den andre hovedvegforbindelsen øst-vest. Det legges opp til en funksjonsdeling mellom korridorane, hvor rv 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mens det skal satses på rv 7 som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Når KS1 er gjennomført, vil Samferdselsdepartementet ta stilling til ambisjonsnivå for videre planlegging av utbedringer på strekningen på rv 7 over Hardangervidda.»

Regionrådet for Hallingdal vil presisere at det er Stortinget som har bestemt at både Rv7 og Rv52 skal vera hovudvegsamband aust – vest, og at det skal vera ei funksjonsdeling mellom Rv7 og Rv52. Utgangspunktet er St.meld. 33 (2016-2017), Nasjonal Transportplan 2108 - 2029.

Største utfordringa for Rv7 som aust – vest samband er vinterregulariteten over Hardangervidda, med midlertidig stenging pr. vinter, som regel fordelt over 20-30 dagar. Når det gjeld kolonnekøyring er det opp mot 30 dagar på Rv7. Rv7 over Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om i mange år. Problemstillingane har vore ut frå to tilnærmingar:

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

Konseptvalutgreiing Rv. 7 over Hardangervidda (okt. 2015) har vurdert følgjande alternativ:

- Nullkonseptet (K0)
- Utbedringskonseptet (K1)
- Konsept korte tunnelar (K2)
- Konsept lang tunnel (K3)

Statens vegvesen har anbefalt ein redusert variant av konsept K2, «Korte tunnelar», som er konseptet med lågast investeringskostnad blant konseptane med tilfredsstillande måloppnåing. Anbefalinga inneberer bygging av Dyranuttunnelen på ca. 6,25 km. Overskotsmassar frå utbygginga kan nyttast til bygging av høg fjellsprofil, eventuelt også til utbetringar på andre, utsette strekningar. Dyranuttunnelen aleine vil gje stor forbetring av forholda, både for villrein og vinterregularitet, men heving av vegen vil også slå positivt ut. På litt lengre sikt vil heile konsept K2 kunne realiserast, ned etappevis utbygging av opptil fire andre tunnelar på Hardangervidda, vidare austover mot Haugastøl.

Ut frå den funksjonsdelinga som er gjort mellom Rv7 og Rv52 synest det ikkje lenger realistisk med konseptet lang tunnel (K3).

Ut frå Stortinget sitt vedtak med Rv7 som hovudveg aust - vest, kan det ikkje vera tvil om at regulariteten Rv7 Hardangervidda må betrast vesentleg, og at dette er eit arbeid som bør

startast snarast råd. Regionrådet for Hallingdal forventar at KS1 no blir gjennomført, og at ein kjem i gang med arbeidet for å sikre Rv7 som eit hovudvegsamband med god vinterregularitet. Ut frå dette vil Regionrådet for Hallingdal rå til at planlagde midlar til Rv7 på 300 mill. kroner blir nytta på Rv7 Hardangervidda. Regionrådet for Hallingdal forventar at naudsynte avklaringar og planlegging blir gjennomført, slik at konkrete tiltak kan starte seinast i 2020

1.4. Rv52 Gol – Borlaug

I tillegg til utbetringstiltak er det for Rv52 Gol – Borlaug fleire større prosjekt som må realiserast:

- Gol – Robru
- Ny veg utanom sentrum i Trøim sentrum
- Hemsedalsfjellet

Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Robru svært dårleg standard og er ein flaskehals. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum.

Regionrådet for Hallingdal ber om at planarbeidet på denne strekninga blir prioritert så raskt som mogeleg i perioden 2018-23. Løysinga må sjåast i samanheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud- Gol.

Ut frå at investeringar blir vurdert fram t.o.m. 2023, utan vurdering av vidareføring dei neste 6 åra kan det synast vanskeleg å få gjennomført store og heilt nødvendige prosjekt på Rv52. Regionrådet for Hallingdal ber om at det blir gjort nærare vurderingar og meir langsiktig planlegging av tiltak på Rv52, før ein bestemmer seg for kva tiltak som skal gjennomførast fyrst. Etter Regionrådet sitt syn må det vurderast større tiltak som strekkjer seg utover fyrste 6-års perioden.

1.5. Oppsummering

1. Regionrådet for Hallingdal er sterkt bekymra for den låge investeringstakta det er lagt opp til på Rv7 og Rv52, i forhold til dagens behov og framtidig trafikkauke. Ut frå dette meiner Regionrådet det er heilt naudsynt å m.a. vurdere alternative finansieringsløysingar og utbyggingsformer. Ut frå at investeringar blir vurdert fram t.o.m. 2023, utan vurdering av vidareføring dei neste 6 åra kan det synast vanskeleg å få gjennomført store og heilt nødvendige prosjekt på Rv7 og Rv52.
2. Regionrådet for Hallingdal vil på det sterkaste oppmode om at Vegpakke Hallingdal blir vurdert som ei samla pakke, der utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløysingar og utbyggingsformer blir vurdert nærare.
3. Regionrådet for Hallingdal ber om at Vegpakke Hallingdal blir vurdert som eit delvis bompengefinansiert prosjekt, der vidareføring av bompengeprojektet Sokna – Ørgenvika er ein del av løysinga.
4. Nye vegstrekningar på Rv7 Hønefoss – Gol må byggjast ut etter dimensjoneringsklasse H5, nasjonale hovudvegar, ÅDT 6000 – 12000 og fartsgrense 90 km/t. Det vil vera ei svært kortsiktig tilnærming, dersom framkomelegheit ikkje blir vektlagt i større grad, i vidare utvikling av Rv7.
5. Ut frå svært positive erfaringar med prosess for gjennomføring av vegprosjektet Sokna – Ørgenvika, ber Regionrådet for Hallingdal om at det snarast blir etablert eit treparts samarbeid mellom Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Regionrådet for Hallingdal.

6. Ut frå Stortinget sitt vedtak med Rv7 som hovudveg aust - vest, kan det ikkje vera tvil om at regulariteten Rv7 Hardangervidda må betrast vesentleg, og at dette er eit arbeid som bør startast snarast råd. Regionrådet for Hallingdal forventar at KS1 no blir gjennomført, og at ein kjem i gang med arbeidet for å sikre Rv7 som eit hovudvegsamband med god vinterregularitet. Ut frå dette vil Regionrådet for Hallingdal rå til at planlagde midlar til Rv7 på 300 mill. kroner blir nytta på Rv7 Hardangervidda. Regionrådet for Hallingdal forventar at naudsynte avklaringar og planlegging blir gjennomført, slik at konkrete tiltak kan starte seinast i 2020.
7. Regionrådet for Hallingdal ber om at det blir gjort nærare vurderingar og meir langsiktig planlegging av tiltak på Rv52, før ein bestemmer seg for kva tiltak som skal gjennomførast fyrst. Etter Regionrådet sitt syn må det vurderast større tiltak som strekkjer seg utover fyrste 6-års perioden. Regionrådet ber om at dette arbeidet blir sett i gang umiddelbart i nært samarbeid med Hallingdal og Buskerud fylkeskommune.
8. Strekninga mellom Gol og Robru har svært dårleg standard og er ein flaskehals. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum. Regionrådet for Hallingdal ber om at planarbeidet på denne strekninga blir prioritert så raskt som mogeleg i perioden 2018-23. Løysinga må sjåast i samanheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud- Gol.
9. Regionrådet for Hallingdal vil oppmode til ein tettare dialog med Statens vegvesen i samband med utvikling av Rv7 og Rv52.

2. Trafikktryggleik/tilrettelegging for gåande og syklende

- Hallingdal opplever at det er vanskeleg å koma opp på prioriteringslista i forhold til gang/sykkelvegar. Regionrådet for Hallingdal ynskjer at det i eit samarbeid blir gjort ei samla vurdering av behovet for gang/sykkelvegar langs Rv7/Rv52.
- Lyssetting av busslommer langs RV7 som i stor grad blir nytta i samband med skuleskyss må prioriterast.
- Utvikling av kollektivknutepunkt Hagafoss Rv7, må framskunde frå 2019 til 2018

3. Rasteplassar

For Hallingdal som den største reiselivsregionen i landet er det avgjerande at det finns gode vegserviceanlegg og rasteplassar. Rasteplassane må utviklast der det er triveleg å stoppe. Generelt må rasteplassane langs Rv7 og Rv52 bli gjeve ei standardheving og drifta må koma inn i meir ordna former.

Ål 22.10.2017
Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg

1. Vegpakke Hallingdal, eks. finaniseringsmodell
2. Høyringsbrev Buskerud fylkekommune, 13.10.2017
3. [Statens vegvesen, forslag handlingsprogram 2018–2023 \(2029\)](#)

VEDLEGG 1, VEGPAKKE HALLINGDAL, FINANSIERINGSMODELL

Utgangspunkt, vidareføre og eventuelt utvide eksisterande bompengordning for prosjektet rv. 7 Sokna - Ørgenvika.



FØRESETNADAR

- Rekskap for Vegfinans Hallingporten AS 2016 som syner balanse samt driftsinntekter og driftskostnadar og langsiktig gjeld pr. 31.12.2016 på ca. 818 mill.kr
 - Attståande statleg attendebetaling av forskottering på 118 mill.kr. (2017)
 - ÅDT 2016 ca. 3.400 kjt/døgn
 - Gjennomsnittleg bompengeinntekt på ca. kr. 75 pr. køyretøypassering
 - Langsiktig rente på 3,86%
- Trafikkutvikling i tråd med føresetnadane i St.prp. (1,1% årlig trafikkvekst)
- Driftskostnadar innkrevjing på ca. 4,5 mill.kr. pr. år.
- For nye investeringar på rv.7, føresetnad 50% statleg finansiering.
- Elles som føresetnadar som i St.prp. (årlig prisstigning mv.)

BEREKNINGSALTERNATIV

Utgangspunktet er at med dagens renteførsetnadar og trafikknivå vil eksisterande bompengeprojekt vera nedbetalt etter ca. 11-12 år, dvs. 2024 eller 2025. Ved å utvide eksisterande ordning kan det «frigjerast» midlar til vidare utbetring av rv.7 (Vegpakke Hallingdal)

Det er sett på tre ulike prinsipløysingar, begge med variantar på hhv. 15 års og 20 års bompengeperiode

PRINSIPPLØYSINGAR

Prinsipppløysing	Beskrivelse
Alt.1 Opprettalde eksisterande bompenggeordning til 2029 (2034)	<ul style="list-style-type: none"> Eksisterende bompenggeordning i 15 år (20 år), dvs. nedbetaling i 2029 (2034) Nye investeringar på rv.7, jamt fordelt i perioden 2024-2029 føresetnad 50% statlig delfinansiering
Alt. 2 Ny bompenggeordning f.o.m. 2020 med ny nedbetalings-periode på 15 år (20 år).	<ul style="list-style-type: none"> Ny bompenggeperiode på enten 15 år eller 20 år f.o.m. 2020, dvs. t.o.m. år 2034 eller 2039. Nye investeringar på rv.7, jamt fordelt i perioden 2020-2025 føresetnad 50% statlig delfinansiering.
Alt. 3 Ny bompenggeordning f.o.m. 2024 med ny nedbetalings-periode på 15 år (20 år).	<ul style="list-style-type: none"> Ny bompenggeperiode på enten 15 år eller 20 år f.o.m. 2024, dvs. t.o.m. år 2038 eller 2043. Nye investeringar på rv.7, jamt fordelt i perioden 2024-2029 føresetnad 50% statlig delfinansiering.

I alternativ 2 og 3 og er det gjort følgjande føresetnad ved ny bompenggeordning:

- Det blir etablert bompenggeinnkrevjing for trafikk som køyrer rv.7 og vidare fv. 280 mot Drammen pga. nytte av nye tiltak på rv. 7. Det er føresettt halv takst i forhold til Sokna – Ørgenvika.
- 20% ekstraordinær takstauke alt 2, 10% takstauke alt. 3 på Sokna – Ørgenvika (pga. nytte av nye tiltak på rv.7)
- 5% trafikkavvising pga. auke i bompengar

RESULTAT (mill. kr)

Alternativ	Dagens ordning	Utviding/ny ordning			
		Nedbetalt		Investering	
		15 år	20 år	15 år	20 år
Alt. 0 Eksisterande bompenggeordning	2024				
Alt. 1 Forlenge eksisterande ordning		2029	2034	1000	1800
At. 2 Ny bompenggeperiode f.o.m. 2020		2034	2039	2400	3600
At. 3 Ny bompenggeperiode f.o.m. 2024		2038	2043	3300	4500



Statens vegvesen

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Behandlende enhet: Region sør Saksbehandler/telefon: Hilde Albrigtsen / 90181496 Vår referanse: 17/174991-1 Deres referanse: Vår dato: 13.10.2017

Utkast til handlingsprogram 2018–2023 (2029) til uttalelse hos fylkeskommunen

Handlingsprogrammet for riksvegnettet for perioden 2018–2023 (2029) er Statens vegvesens gjennomføringsplan for første seksårsperiode av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Innst. S. 460 (2016–2017). I Samferdselsdepartementets foreløpige retningslinjer til transportetatene av 6. juni 2017 framgår det at utkast til handlingsprogrammer skal sendes fylkeskommunene og de største bykommunene til uttalelse 13. oktober 2017, med frist for uttalelse 1. januar 2018. Handlingsprogrammet skal offentliggjøres ca. 1. februar 2018.

Utkastet til handlingsprogram er lagt ut på Statens vegvesens side på internett, www.vegvesen.no. Det er samtidig sendt ut pressemeldinger.

Fylkeskommunene vil bli bedt om å utarbeide forslag til fordeling av rammer til skredsikringstiltak på fylkesveg innen 20. desember 2017.

Med hilsen

Albrigtsen Hilde

1 vedlegg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 ARENDAL

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Likelydende brev sendt til

Aust-Agder fylkeskommune, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

Buskerud fylkeskommune, Postboks 3563, 3007 DRAMMEN

Telemark fylkeskommune, Postboks 2844, 3702 SKIEN

Vest-Agder fylkeskommune, Postboks 517 Lund, 4605 KRISTIANSAND S

Vestfold fylkeskommune, Postboks 2163, 3103 TØNSBERG