

SAK 07/21 ETABLERING AV SAMFERDSELSUTVAL

Saksopplysing

Samferdsel har vore og er framleis ei prioritert oppgåve for Regionrådet for Hallingdal. I Strategisk plan for Hallingdal 2021 – 2024 er samferdsel og eit prioritert innsatsområde. Det er eit ynskje frå Regionrådet for Hallingdal at det blir eit sterkare organisert tverrpolitisk samarbeid for å styrke innsatsen for betre veg og bane i og til Hallingdal.

For store delar av næringslivet i Hallingdal er gode kommunikasjonsløysingar eit alfa og omega, og der næringslivet har vore og er ein aktiv bidragsytar for å betre situasjonen. Det er eit ynskje å få med deltaking frå næringslivet i eit sterkare organisert samarbeid.

Nasjonal transportplan (NTP) er det overordna plandokumentet for langsiktig prioritering og samferdselssatsing. Den formelle planperioden er 12 år, og det er lagt eit perspektiv mot 2050. Di første seks åra er med konkrete prosjekt/strekningar/løysingar og for dei siste seks åra er det fordeling på dei ulike transportkorridorar.

Meld. St. 20 (2020–2021), [Nasjonal Transportplan 2022 – 2033](#) skal handsamast i Stortinget 14. juni 2021. Transport- og kommunikasjonskomiteen gav si [innstilling 7. juni 2021](#).

I sak 10/20 vedtok Regionrådet for Hallingdal innspel til Viken fylkeskommune, i høve til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033. I tillegg til utvikling av Bergensbanen med m.a. Ringeriksbanen vart det gjort slik prioritering i forhold til veg i prioritert rekkefølge:

1. Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol)

Regionrådet for Hallingdal ber om at Vegpakke Hallingdal blir vurdert som eit delvis bompengefinsiert prosjekt. 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 framkomeleghet ikkje blir vektlagt i større grad, i vidare utvikling av Rv7.

2. Rv 7 og Rv 52, funksjonsfordeling

Med bakgrunn i Regjeringa og Stortinget sine prioriteringar og vedtak NTP 2018 – 2029 om funksjonsdeling mellom hovudvegane Rv7 og Rv52, prioritera Regionrådet for Hallingdal desse tiltaka:

- *Rv52. strekninga mellom Gol og Robru har svært dårlig 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. Løysinga må sjåast i samanheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud- Gol.*
- *Fjellovergangane aust – vest (Rv7 og Rv52) har stor betydning for alle typar transport mellom Austlandet og Vestlandet, og er avgjerande for Hallingdal. Eit wintersikkert vefsamband har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og busetting. Ut frå Stortinget sitt vedtak om Rv7 som hovudveg aust – vest for persontrafikk og turisttrafikk, 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.*

- Rv 52 går i dag gjennom Trøim sentrum. Rv 52 har ein svært høg del tungtransport, nærmere 30% eller om lag 400 køyretøy pr. døgn. Ein høg andel tungtrasport i periodar av døgnet, med eit sentrum med svært stor reiselivsaktivitet, er ei svært därleg blanding. Både i forhold til fastbuande, trafikktryggleik, miljø og reiselivsnæringa er det heilt nødvendig at Rv52 blir lagt utanom Trøim sentrum, noko det og føreligg planar for og det er bandlagt areal.

Langsiktig satsingsområder, transportkorridor

Ein av dei viktigaste transportkorridorene mellom aust og vest går gjennom Hallingdal. Bergensbanen går gjennom Hallingdal, der det ligg inne konkret tiltak som på sikt vil redusere reisetida Oslo – Bergen til i overkant 4 timer, og bli eit reelt alternativ til fly. Det må prioriterast og vidareføre arbeidet med trafikknutepunkt på jernbane i Hallingdal. Rv7 og Rv52 er dei raskaste og mest brukte vegane mellom aust og vest. Utviklinga av E16 Sandvika – Hønefoss og E16 Voss mot Bergen vil forsterke Rv7 og Rv 52 som hovudvegar. Ut frå dette må både Rv7 og Rv52 utviklast som hovudvegar i forhold til dei funksjonar dei faktisk er tildelt. Dette gjeld m.a. i forhold til:

- Generell vegstandard
- Hovudvegar – tettstader
- Vinterregularitet på fjellovergangar
- Gangvegar

Opp gjennom åra har Hallingdal i grove trekk vore samla om prioriteringar innan samferdsel (vedlegg 2). I 2014/2015 då Statens vegvesen la fram si aust – vest utgreiing starta ein innbyrdes kamp i Hallingdal om prioritering av Rv7 eller Rv 52, ut frå ei tilnærming om at ein veg skulle prioriteras. Dette gjorde nok at Hallingdal mista noko av si samlande kraft i ein periode. Regionrådet for Hallingdal ser det no som svært viktig å samle innsatsen, noko som blir vurdert som svært realistisk, ikkje minst ut frå funksjonsdelsvedtaket for Rv7 og Rv52, som også er vidareført i ny NTP.

Som ein start på eit sterkare tverrpolutisk samarbeid om samferdsel i Hallingdal vart det 31.mai 2021 arrangert eit første møte der veg var tema. Arbeidstittel for arbeidet er «Hallingdalsløysinga», vedlagt presentasjon.

Målet er å oppnå ei meir heilskapleg og høgare standard for både Rv7 og Rv52, der utgangspunkt vil vera funksjonsdelinga Rv7/Rv52 og Vegpakke Hallingdal.

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

Vurdering

Samferdsel er utan tvil ei av dei oppgåvane Regionrådet brukar mest tid på. Og det er ei prioritert oppgåve. Det vil dei nærmeste året bli teke mange viktige avgjerder i forhold til samferdselsspørsmål, som vil kunne få store konsekvensar for Hallingdal.

I NTP 2022 – 2033 er Bergensbanen med satsinga på Ringeriksbanen og Vossebanen Arna-Stanghelle svært viktig prosjekt for Hallingdal. Vegpakke Hallingdal er positivt omtala og det er peika på utfordringane i forhold til fjellovergangane.

På vegsida ligg det godt til rette for oppstart Vegpakke Hallingdal, der Ørgenvika – Kittelsviki vil vera fyrste etappe. Alle kommunane i Hallingdal har no gjort positive prinsippvedtak om delvis bompengefinsansiering. Men det er ei kjennsgjerning at realisering av samferdselsprosjekt ikkje kjem av seg sjølv. Prioriteringar og grunnlag for prioriteringar endrar seg stadig. Kommunar, regionar og fylke må heile tida kjempe for «sine» prosjekt, for å nå opp i kampen om prioritet og midlar. For at Hallingdal i endå større grad skal lykkast i denne kampen er det avgjerande at Hallingdal evnar å stå samla og at det blir arbeidd langsiktig og planmessig med nødvendig innsats.

Det er her viktig å ha med seg at det i dag er ulike interesseorganisasjonar for Bergensbanen, Rv52 og Rv7. Medlemmene i Forum Nye Bergensbanen (FNB) er i grove trekk kommunane langs Bergensbanen og fylkeskommunane Viken og Vestland. Det blir vurdert som naturleg at kommunane i Hallingdal framleis støttar opp om FNB som den samlande krafta i forhold til Bergensbanen. Eit offensivt samferdselsutval blir vurdert som ei styrke for FNB.

Når det gjeld interesseorganisasjonar for Rv52 og Rv7 er det organisasjonar som har medlemmer og alliansar på begge sider av fjellovergangane. Det er viktig å ha respekt for det arbeidet som blir gjort i forhold til både Rv52 og Rv7. Om dette arbeidet skal organiserast på andre måtar i framtida blir ikkje drøfta vidare i denne saka. Men det blir viktig at det blir etablert gode samarbeidsformer mellom dei ulike interesseorganisasjonane og samferdselsutvalet.

Forslag til vedtak

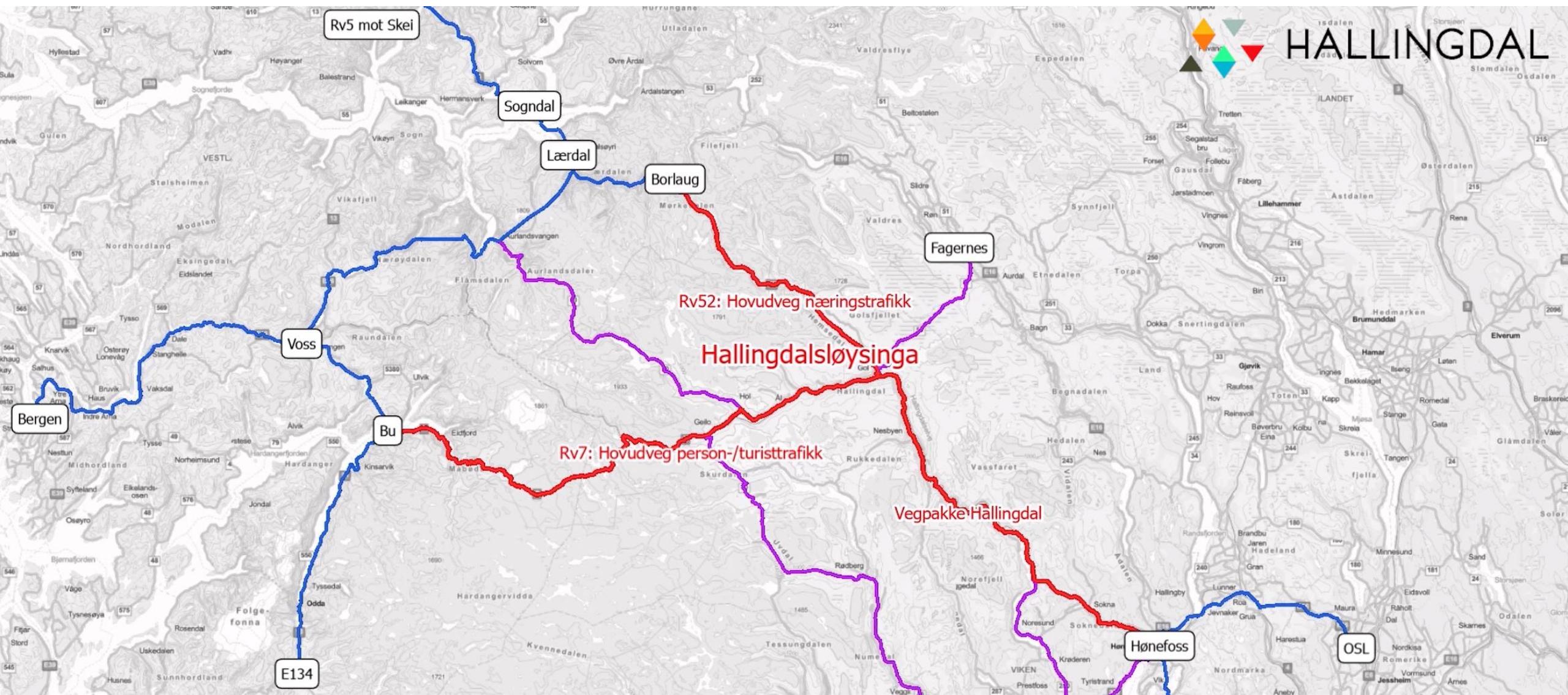
1. Hallingtinget ser på arbeidet med å styrke innsatsen for betre veg og bane i og til Hallingdal som ei prioritert oppgåve, der det er nødvendig med ein forsterka innsats.
2. Det er blir oppretta eit eige samferdselsutval under Regionrådet for Hallingdal, som skal ha som arbeidsoppgåve å arbeide med samferdseloppgåver, etter nærmere prioriteringar, gjeve av Regionrådet for Hallingdal.
3. Samferdselsutvalet skal ha følgjande samansetning:
 - To representantar frå Regionrådet for Hallingdal
 - Ein til to representantar frå Hallingtinget som underbyggjer eit tverrpolitiske samarbeid (avhengig av samansetninga i Regionrådet for Hallingdal).
 - To representantar frå næringslivet
 - Ein representant frå NHO (kanskje)Endring av samansetning skjer i samband med kommuneval og nytt Regionråd/Hallingting.
4. Samferdselutvalet rapportera direkte til Regionrådet for Hallingdal etter nærmere fastlagte retningslinjer.
5. Regionrådet for Hallingdal stiller administrativ ressurs til disposisjon for samferdselsutvalet. Her er det ei målsetting etter kvart å kunne finansiere ei 100% stilling.

Ål 10.6.2021

Knut Arne Gurigard
Regionrådet for Hallingdal

Vedlegg 1: Presentasjon Hallingdalsløysinga
Vedlegg 2: Notat, Hallingdal og hovudvegar (revidert kortversjon), 24.1.2016

HALLINGDAL



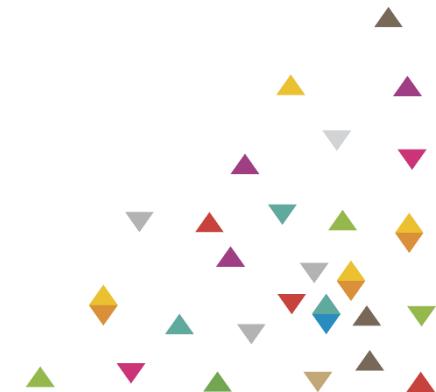
TVERRPOLITISK SAMARBEID OM SAMFERDSEL I HALLINGDAL

- Regionrådet for Hallingdal vil invitere til eit sterkare tverrpolutisk samarbeid om samferdsel i Hallingdal.
- Ei konkret satsing vil vera «Hallingdalsløysinga», med mål å oppnå ei meir heilskapleg og høgare standard for både Rv7 og Rv52, der utgangspunkt vil vera Vegpakke Hallingdal



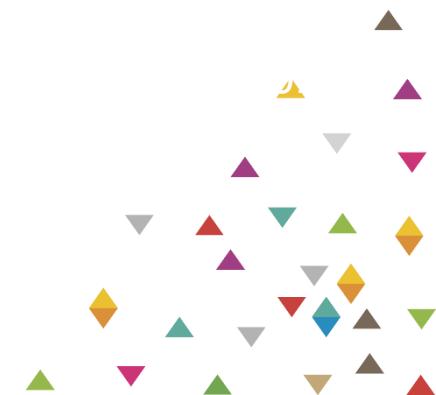
KVIFOR HALLINGDALSLØYSINGA - BODSKAP

- Hallingdal: arbeide for raskare utbygging av Rv7 og Rv52, som avgjerande føresetnadar for vidare utvikling av Hallingdal
- Aust –vest: Med bakgrunn i funksjonsdelinga, utvikle hovudvegane aust – vest (Rv7 og Rv52), som trygge vegar med god framkomelegheit



Komitehandsaming NTP 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), innkortingen 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.»

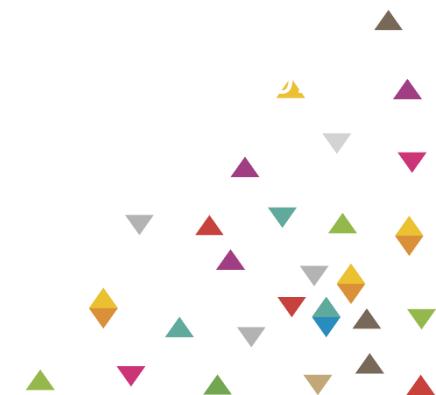
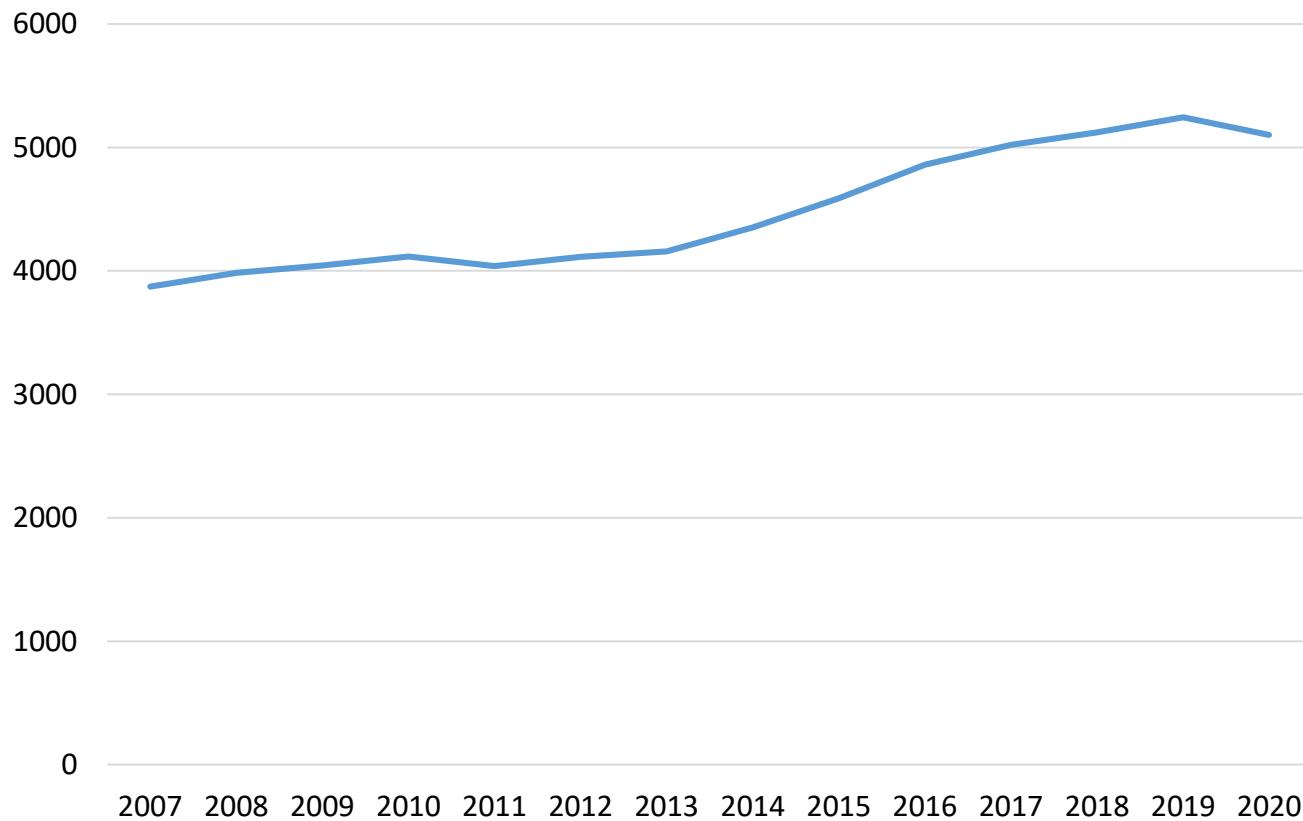


St.meld. nr. 22 2016-2017

«Regjeringen vil prioritere E134 som én av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet.»

«Som den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet legger regjeringen opp til en funksjonsdeling mellom rv 52 og rv 7. Rv 52 vil være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Rv 52 er allerede i dag den fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet med høyest andel tungtransport. Vegen er noe lengre enn rv 7, men har bedre vinterregularitet og mindre stigningsforhold. Rv 7 vil bli satset på som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Rv 7 er den korteste vegen mellom Oslo og Bergen, og det er en viktig veg for bl.a. reiselivet på begge sider av Hardangervidda. Rv 7 har også status som nasjonal turistveg. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil gjennomføre en ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVU for rv 7 over Hardangervidda. Etter at KS1 er gjennomført vil regjeringen ta stilling til ambisjonsnivå for videre planlegging av utbedringer på strekningen over Hardangervidda.»

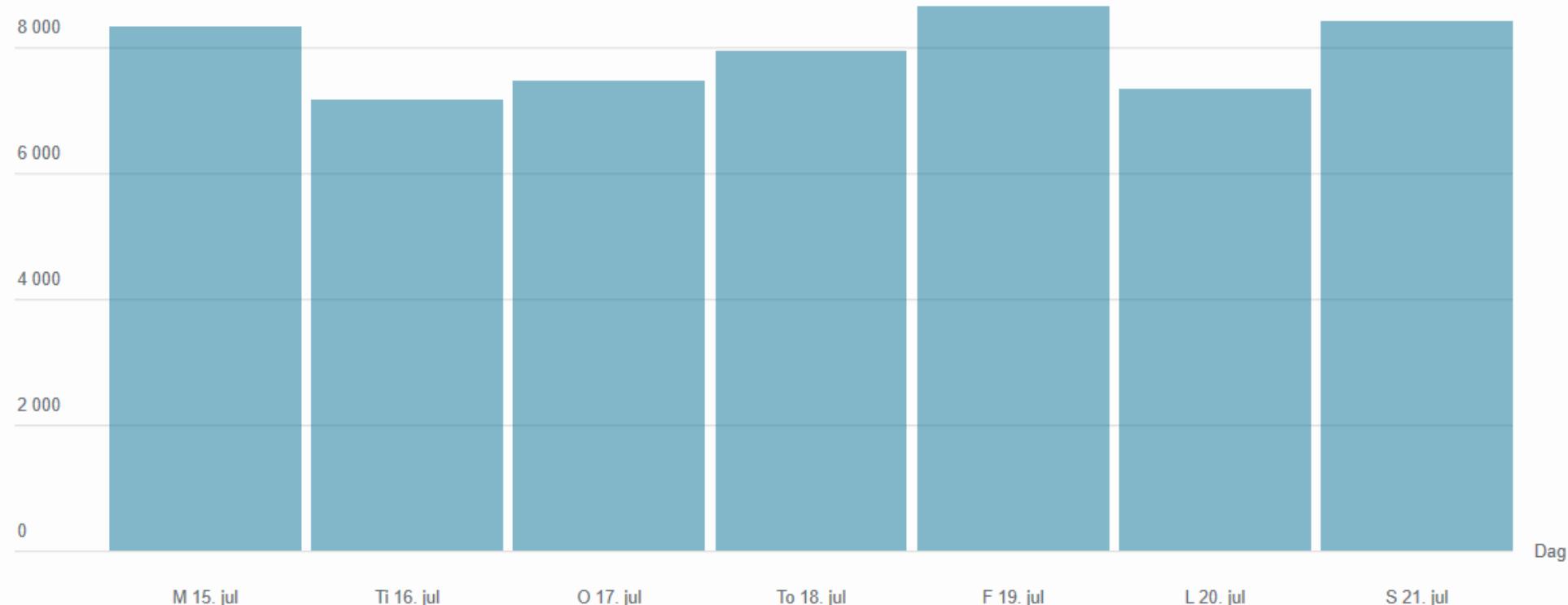
TRAFIKKUTVIKLING FLÅ SYD





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

Passerenger



Tidsoppløsning

TIMETRAFIKK

Kjøretøy lengde

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

1 000

800

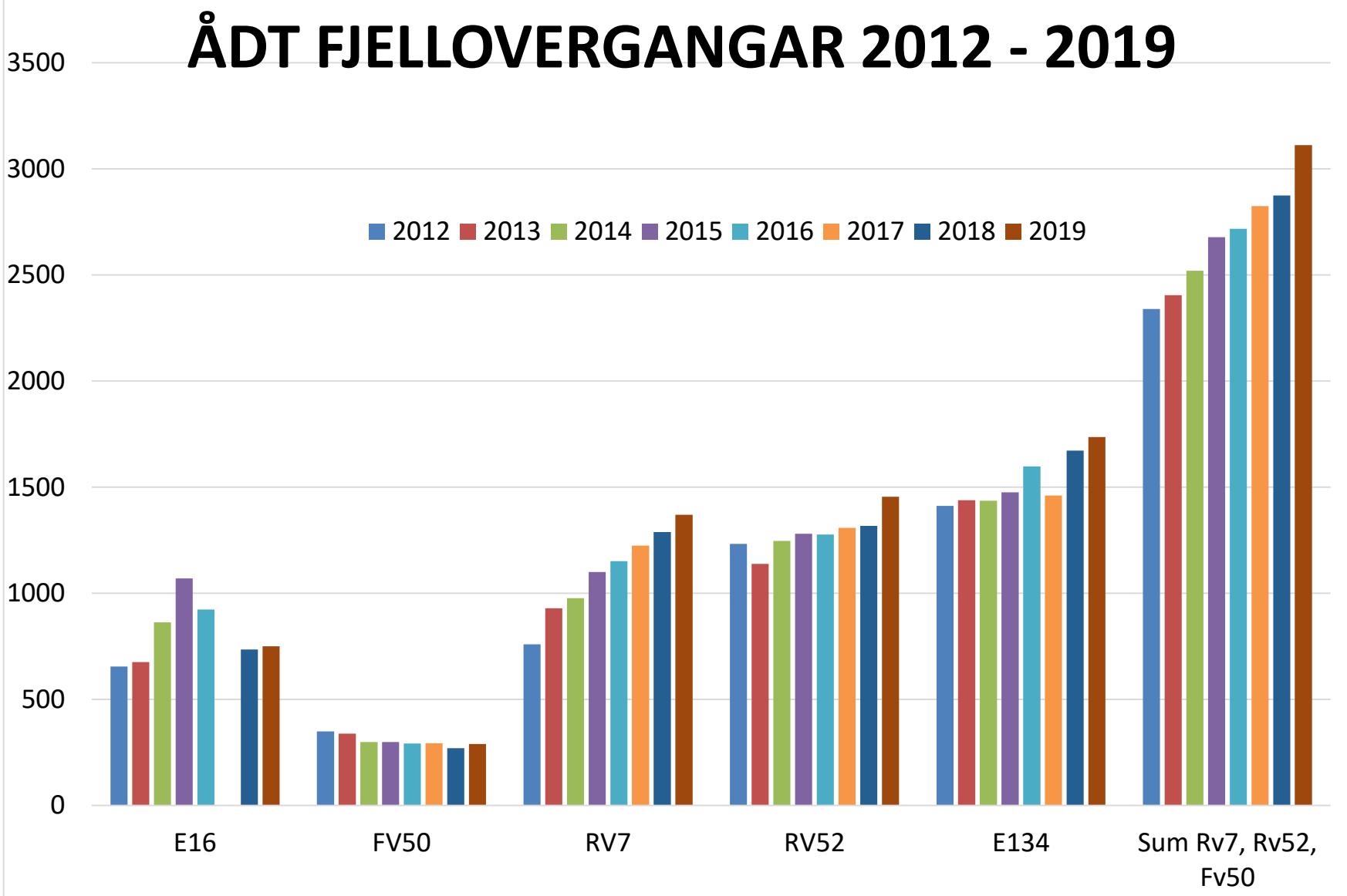
600

400

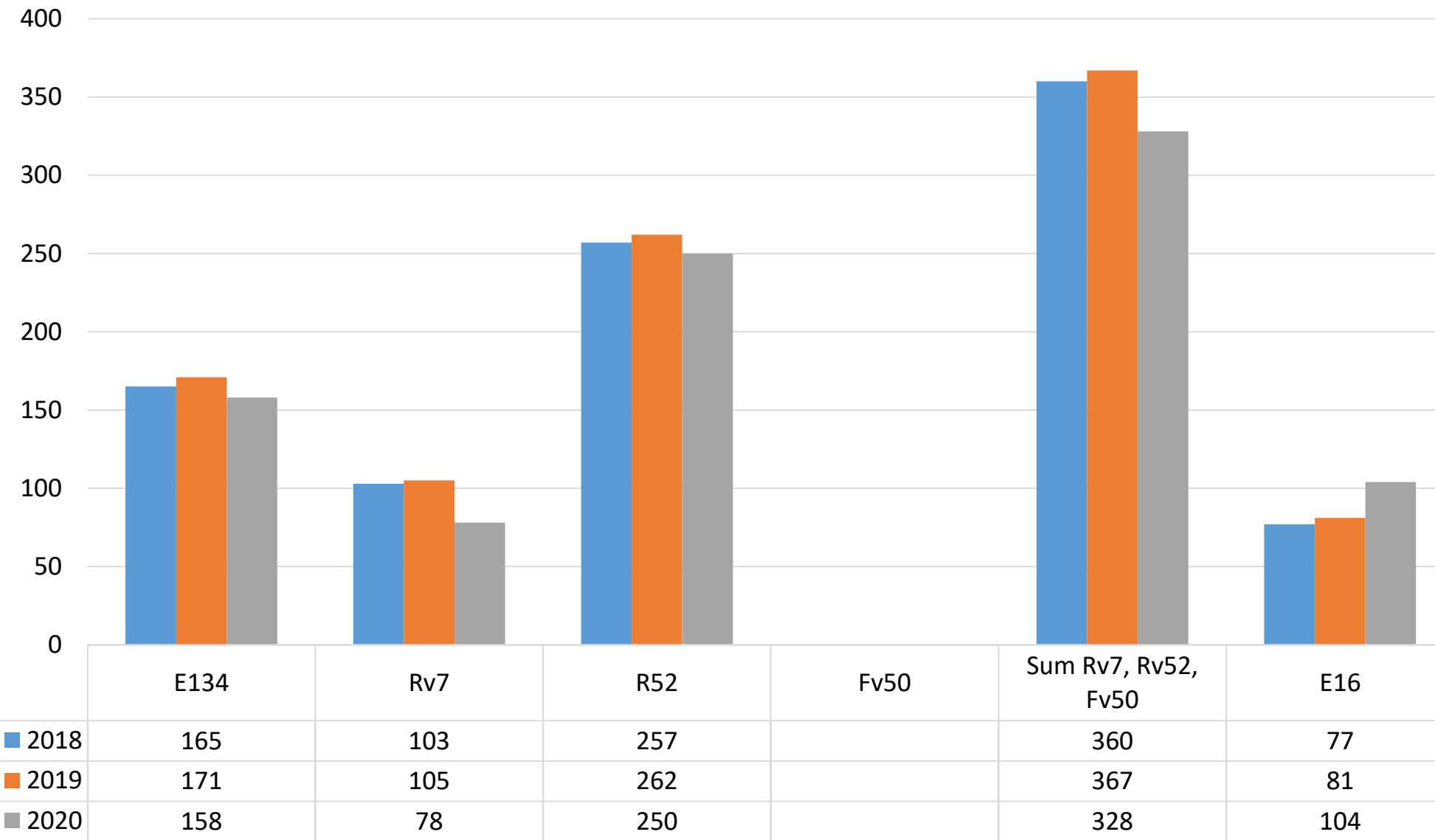
200

0

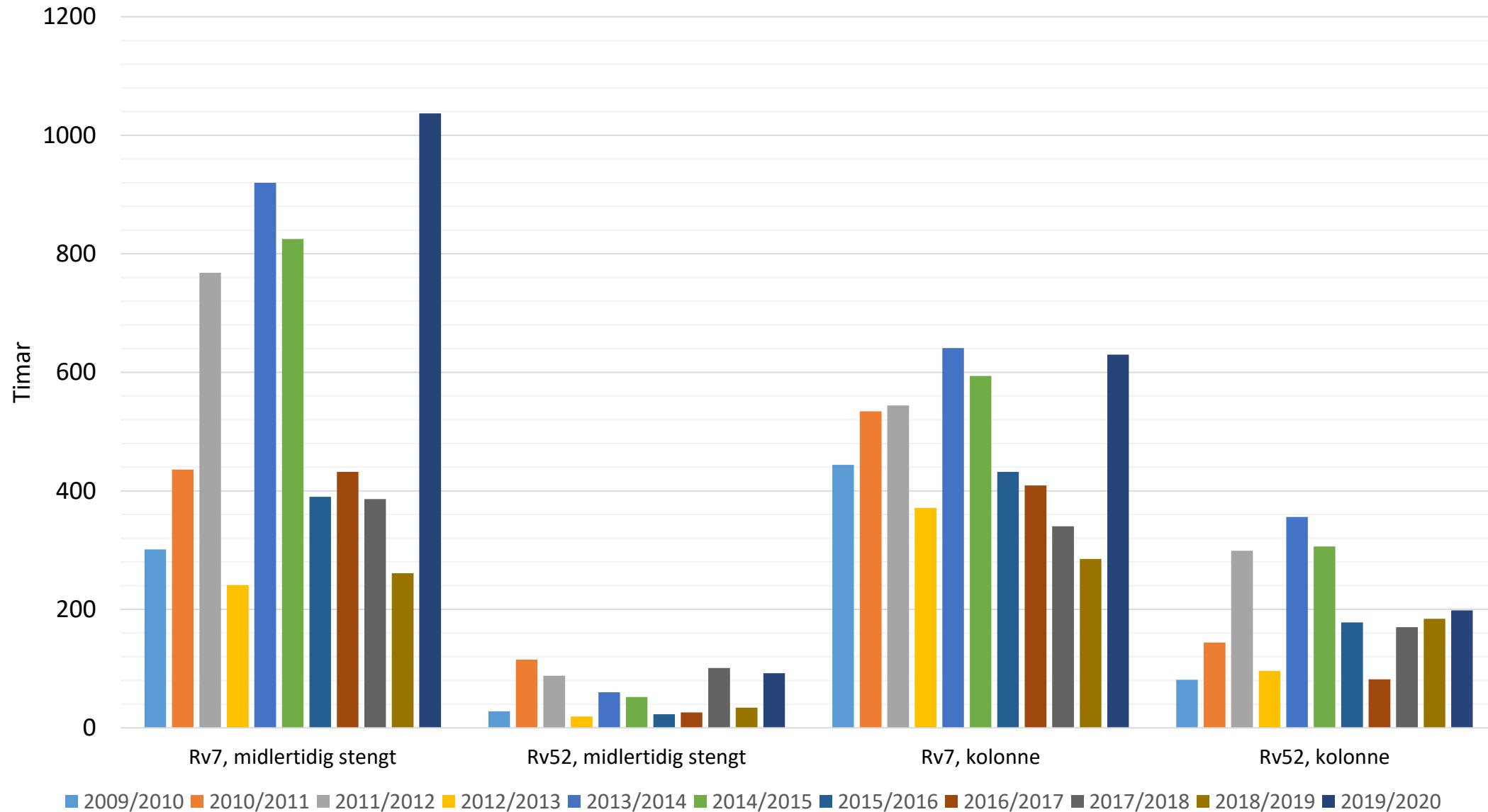
00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 kl.

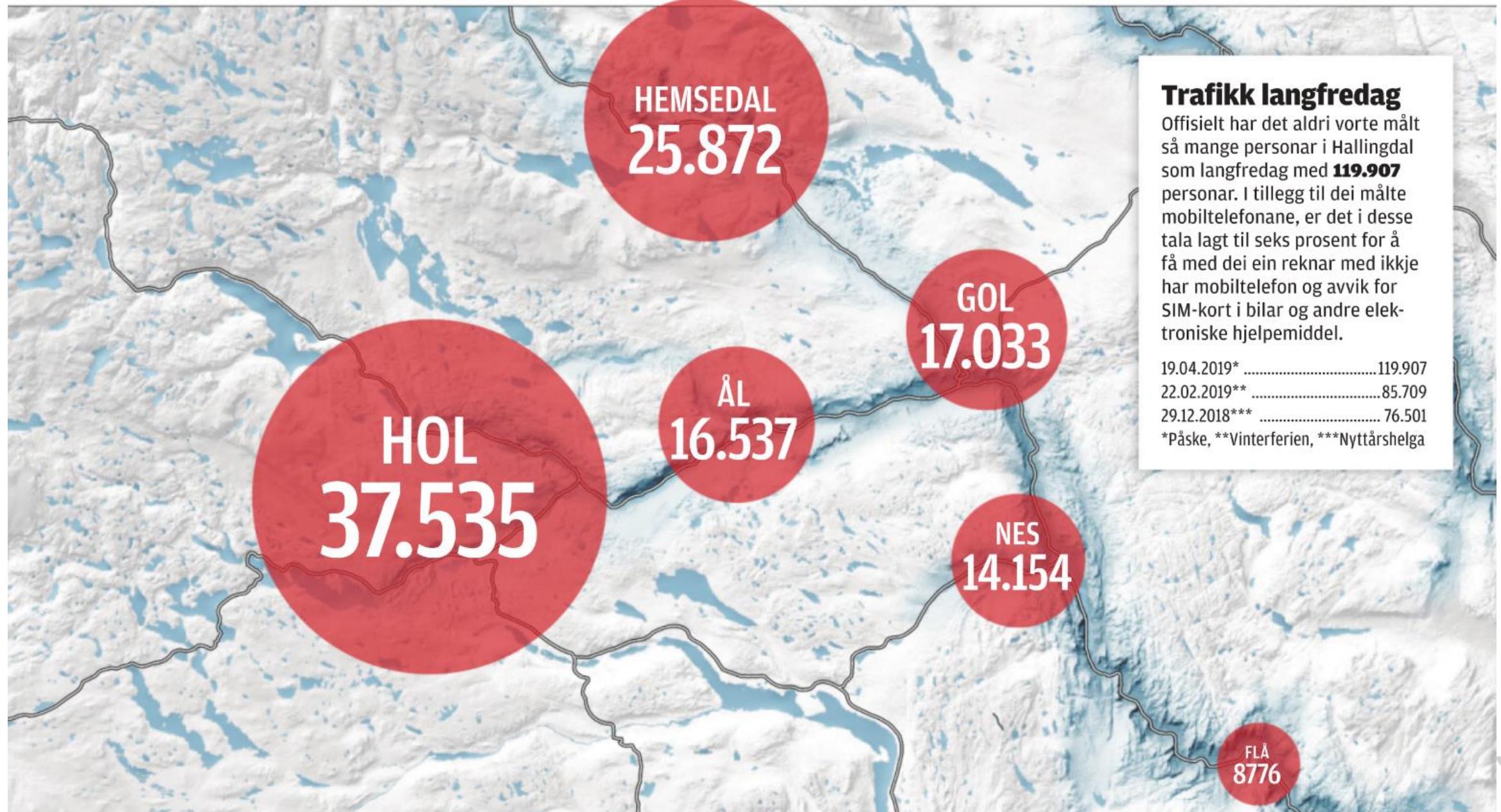


Trafikk fjellovergangar, køyretøy over 12,5 meter



RV7 OG RV52, TIMAR MIDLERTIDIG STENGT OG KOLONNE





Trafikk langfredag

Offisielt har det aldri vorte målt så mange personar i Hallingdal som langfredag med **119.907** personar. I tillegg til dei målte mobiltelefonane, er det i desse tala lagt til seks prosent for å få med dei ein reknar med ikkje har mobiltelefon og avvik for SIM-kort i bilar og andre elektroniske hjelpemiddel.

19.04.2019* 119.907

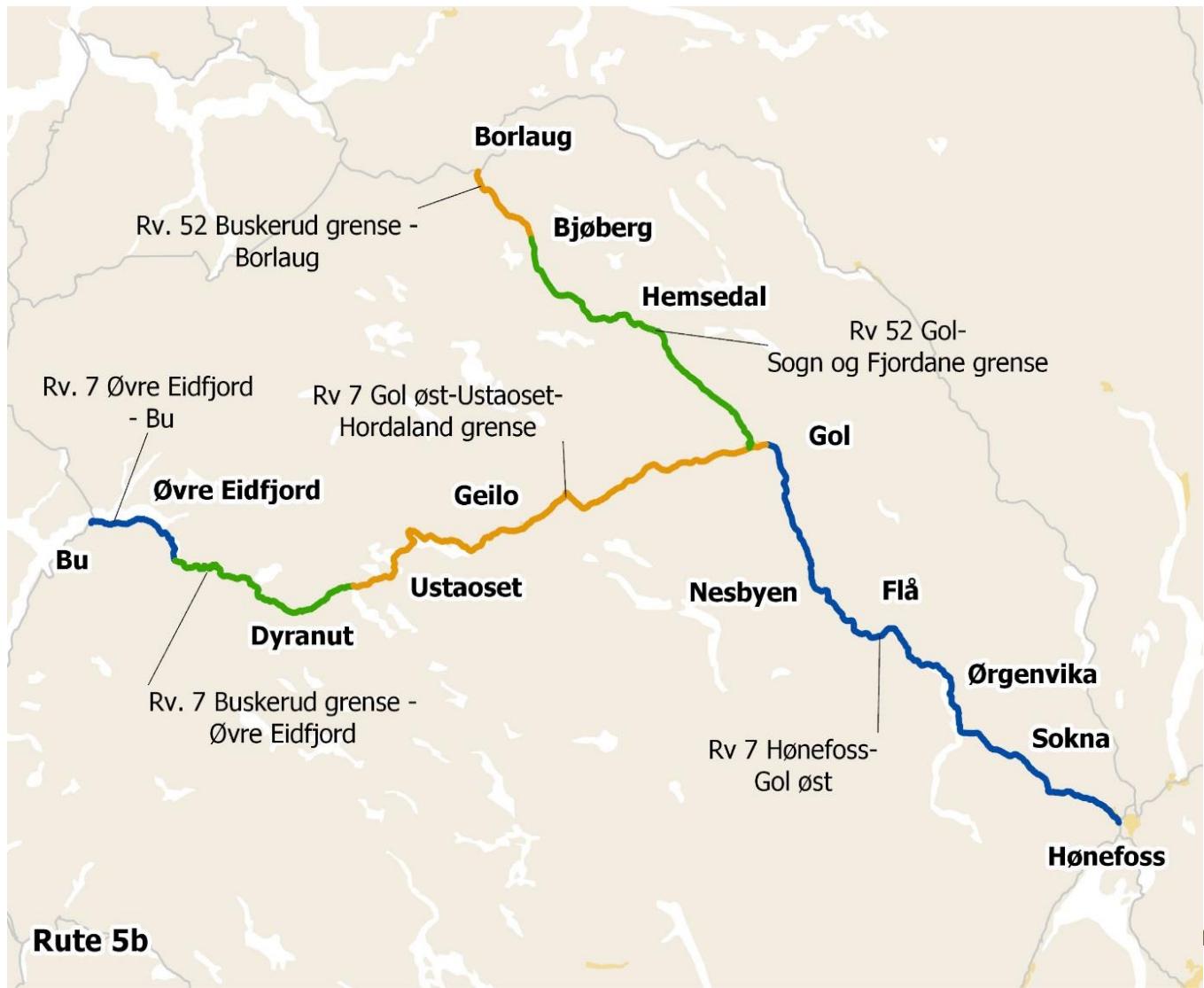
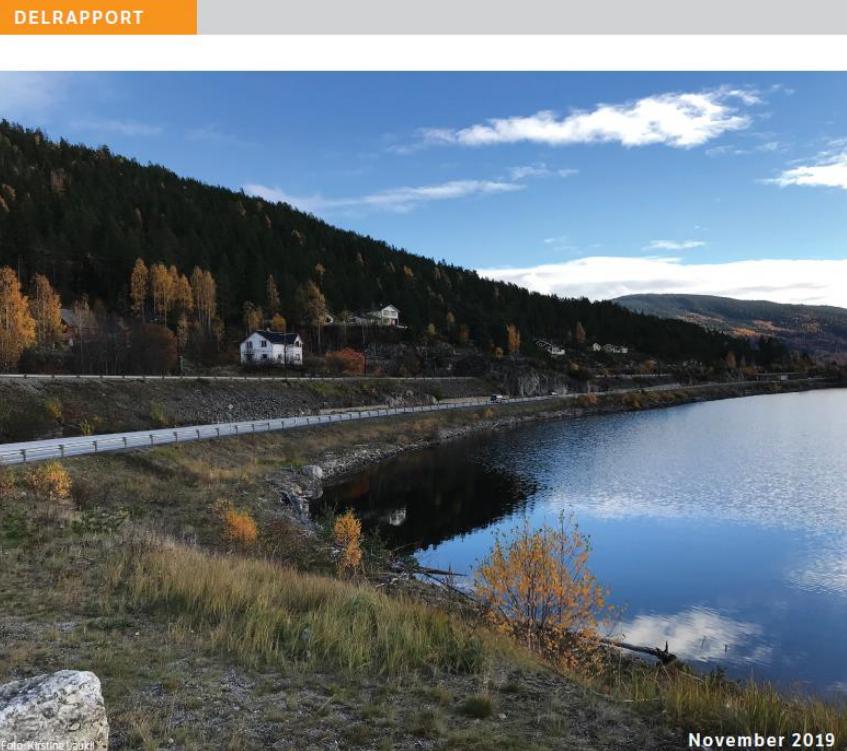
22.02.2019** 85.709

29.12.2018*** 76.501

*Påske, **Vinterferien, ***Nyttårshelga

Riksvegutredningen 2019

Rute 5b



«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.»**

Utviklingsalternativ 1

- Utviklingsalternativ 1 omfatter H5-standard for rv. 7 fra Hønefoss til Gol øst
- For Rv 52 fra Gol øst over Hemsedalsfjellet til Borlaug er det lagt inn H1-standard. Tunnel/omkjøringsveg rundt Hemsedal sentrum. Tunnel fra Bjøberg til Borlaug sikrer vinterregularitet og akseptable stigningsforhold på rv. 52.
- For Rv7 vest for Gol, generelt en opprusting av dagens veg til 9 meters bredde samt en del nybygging. 5 km veg i ny trasé langs jernbanen mellom Kleivi og Kvisla inkludert bruer og forbikjøringsfelt og 5 km tunnel rundt Geilo. Ny veg på sørsiden av Ustevann fra Geilo til Ustaoset. Strekningen Halne/Haugastøl-Hordaland grense – mindre utbedring av dagen veg. Det er planlagt en 6 km tunnel ved Dyranut, kombinert med flere korte tunneler på ca 2 km lengre øst. Det er ikke planlagt store tiltak lengre vest, slik at Måbødalen vil fortsatt være bratt og vanskelig for tunge kjøretøy. Mindre utbedringer blir lagt inn for å bedre standarden for turisttrafikken og lette kjøretøy.

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

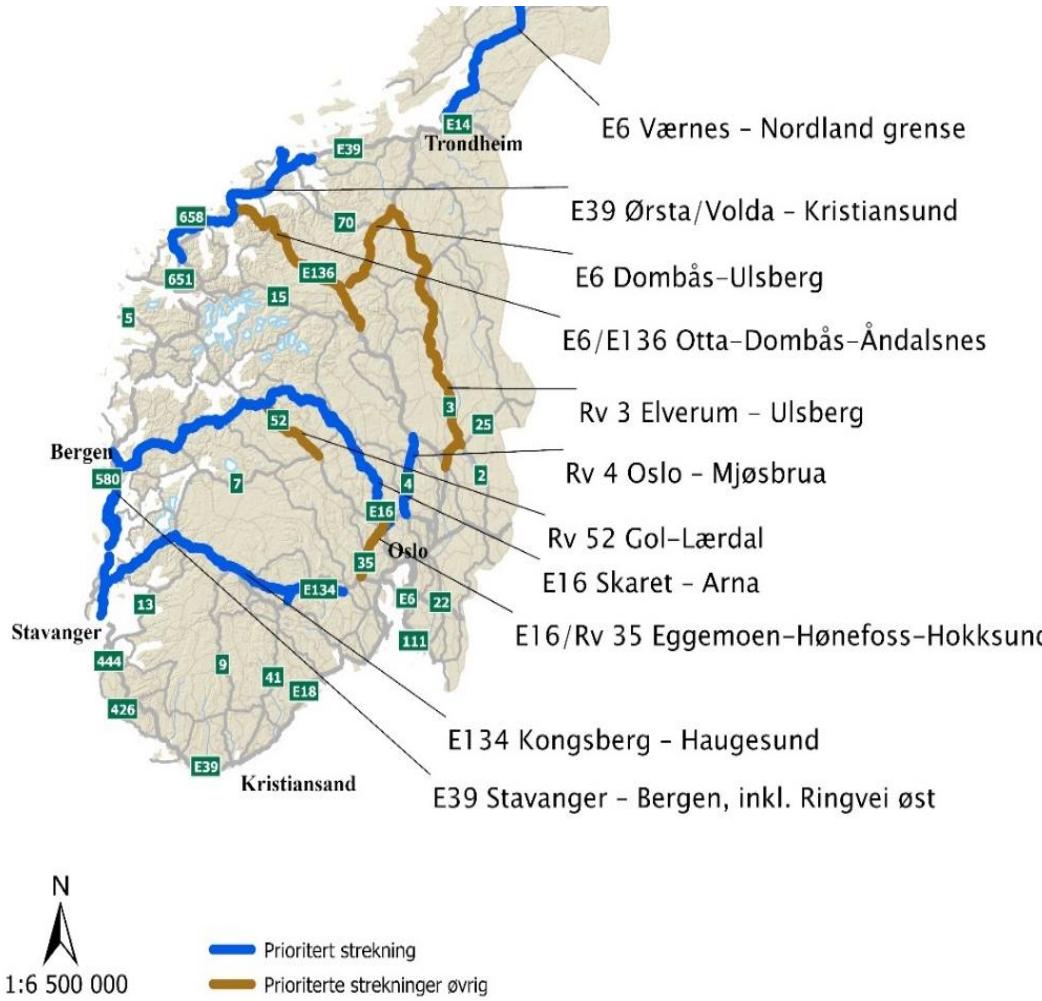
Tabell 62 Avstander i 2050 Alternativ 1

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

Behov Rv7 aust for Gol

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

Slik vil Vegvesenet utvikle de viktigste vegene mellom Oslo og Vestlandet (15.10.2020)



E16 Skaret – Arna

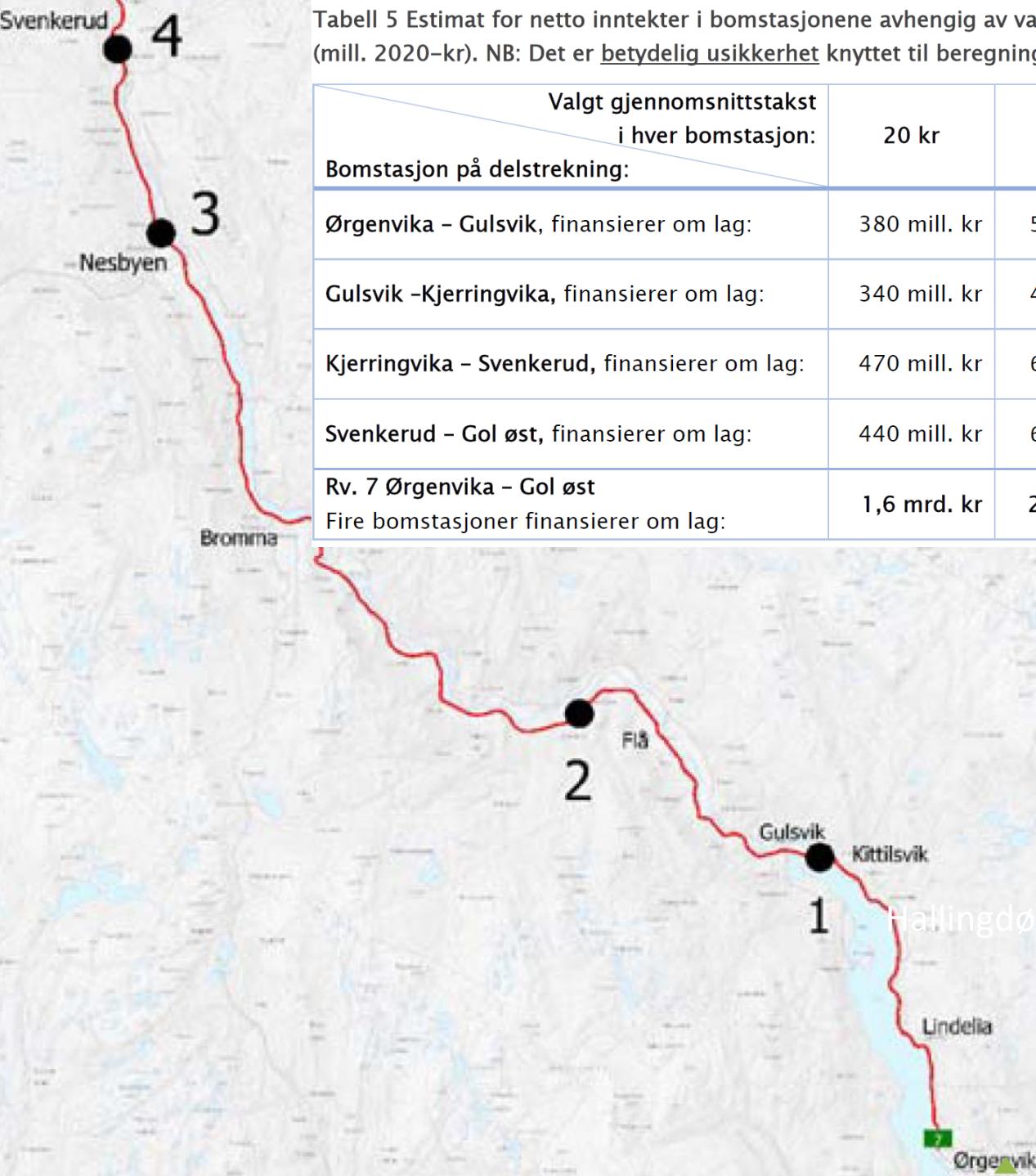
På E16 mellom Oslo og Bergen er hovedmålet å få ned reisetid, bedre trafikksikkerhet og regularitet. En del av strekningen har vært utviklet og kan utvikles ytterligere. **Dette er hovedkorridoren for næringstrafikk mellom øst og vest. Over fjellet fordeler trafikken seg likt mellom rv. 52 gjennom Hemsedal (særlig tungtransport) og E16 gjennom Valdres.**

E16 over Filefjell er den mest vintersikre fjellovergangen. Fra Oslo til Hønefoss er trafikkmengden høy. I samarbeid med Bane NOR vil Statens vegvesen starte vi byggingen av strekningen E16 Skaret – Ve krysset.

På strekningen mellom Voss og Bergen er hovedutfordringen skredsikring, både på vei og bane. På denne strekningen må tunneler utbedres for å møte forskriftskrav.

Prosjektet E16 Arna – Stanghelle vil korte reisetiden, bedre trafikksikkerheten, redusere skredutsatte områder og løse utfordringene med tunneloppgradering. Strekningen på E16 mellom Trengereid og Stanghelle løses som et skredsikringsprosjekt.

Strategisk utredning Vegpakke Hallingsdal



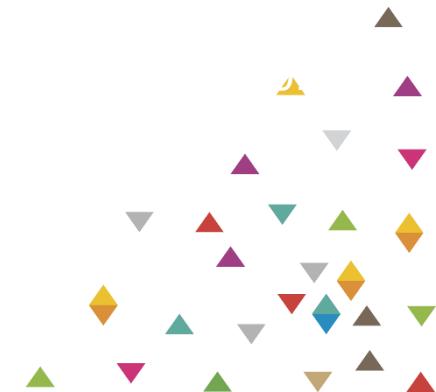
Tabell 5 Estimat for netto inntekter i bomstasjonene avhengig av valgt gjennomsnittstakst (mill. 2020-kr). NB: Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregninger på dette stadiet.

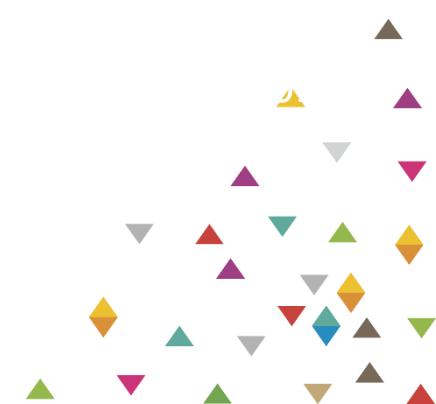
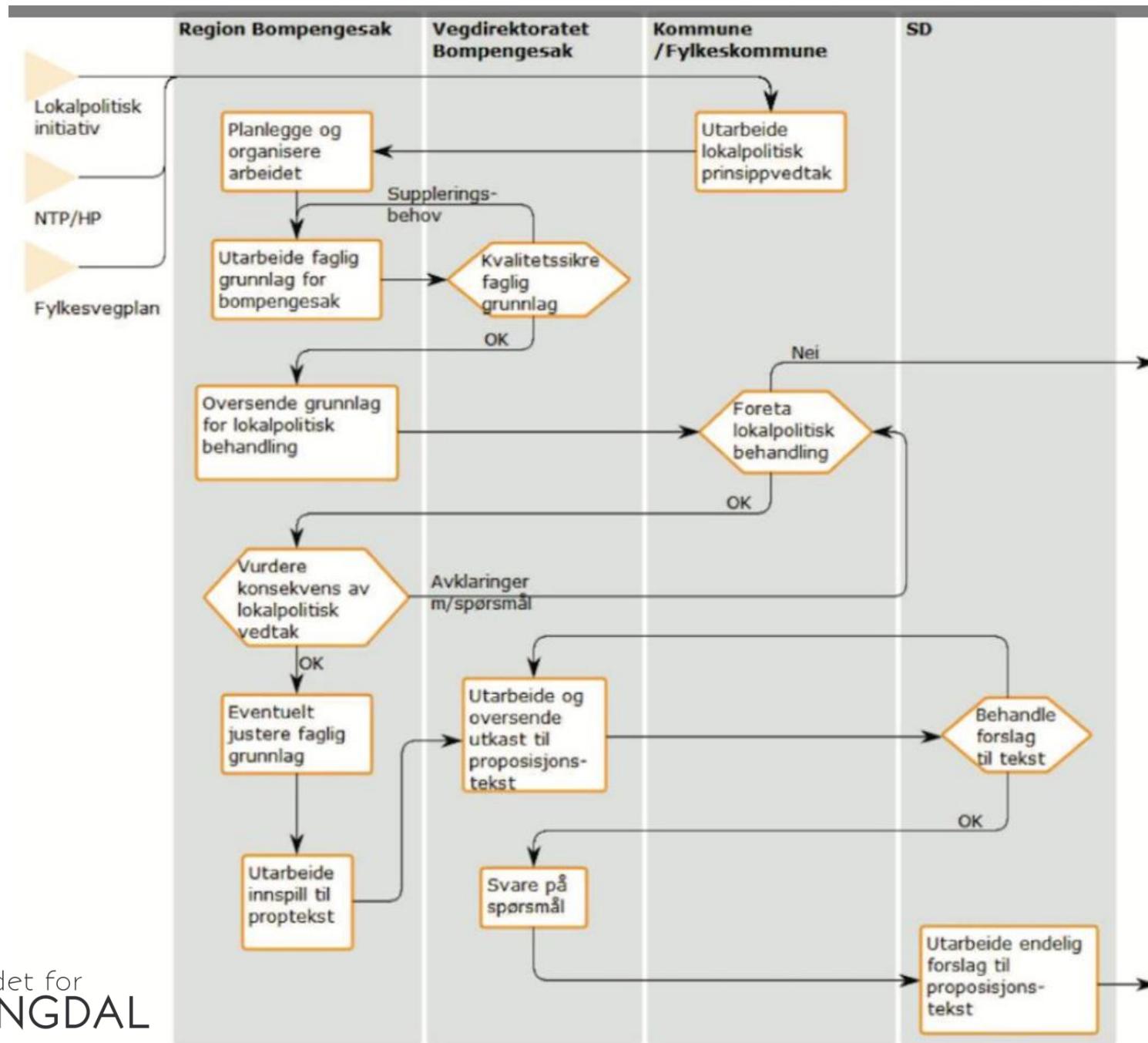
Valgt gjennomsnittstakst i hver bomstasjon:	20 kr	30 kr	40 kr
Bomstasjon på delstrekning:			
Ørgenvika - Gulsvik, finansierer om lag:	380 mill. kr	540 mill. kr	700 mill. kr
Gulsvik -Kjerringvika, finansierer om lag:	340 mill. kr	450 mill. kr	570 mill. kr
Kjerringvika - Svenkerud, finansierer om lag:	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

Rv7 – Vegpakke Hallingdal og strekninga Ørgenvika – Kittilsviken.

Bompengefinansiering - Prinsippvedtak

1. kommunestyre gjev prinsipiell tilslutning til at utbygging av Rv7 Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol) delvis kan finansierast med bompengar, og der Ørgenvika – Kittilsviken er fyrste etappe.
2. Fastsetting av endeleg bompengeordning skjer på grunnlag av ei meir detaljert bompengeutgreiing.
3. Kommunestyret ber om å få framlagt sak for endeleg vedtak om bompengefinansiering, der alle relevante element er utgreidd, snarast mogleg etter at NTP 2022-2033 er vedteke.





Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033



Jernbane, Bergensbanen

1. Ut frå NTP 2022–2033 vil det endeleg bli ei storsasting på Bergensbanen. Med realisering av føreslegne tiltak vil reisetida Oslo – Bergen krype ned mot 4 timer.
2. Det er svært positivt at Regjeringa tek grep for å sikre realiseringa av Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16). Regionrådet for Hallingdal vil på det sterkeste presisere at det er avgjerande at det før sommaren 2021 er utforma ei eigen avtale med Nye Veier, som sikrar nødvendig prioritet av prosjektet, som ein del av selskapets portefølje. Det må og avtalefestast tidspunkt for byggestart av FRE16 innanfor eit konkret tidsintervall. Regionrådet for Hallingdal vil arbeide aktivt for oppstart av prosjektet i 2021/2022.
3. Det er gledeleg at K5 (ny veg og bane mellom Arna og Voss) får oppstart i 2024.



Veg, E16, Rv7 og Rv52

4. Med gjennomføringa av FRE16 vil det om snau 10 år kunne vera 4-felts veg Sandvika – Hønefoss. Dette vil fjerne flaskehalsar og føre til ei radikal forbetring av framkomst til og fra Hallingdal.
5. I samband med gjeldande NTP vart det gjort vedtak om ei funksjonsdeling mellom Rv52 og Rv7. Rv52 skal vera hovudvegsamband for næringstrafikk mellom Austlandet og Vestlandet og Rv7 skal vera hovudvegsamband for reiseliv og persontrafikk. Regjeringa står ved denne funksjonsdelinga i framlagt plan. Regionrådet for Hallingdal registrerer at det for perioden 2022–2033 er føreslege 800 mill. til Rv7 og 453 mill. til Rv52, til sokalla utbetringstiltak. I forhold til vurdert behov i storleik 30 mrd. vurdera regionrådet føreslegne beløp som ein forsiktig start på ei heilt naudsynt satsing på hovudvegane Rv7 og Rv52 (Hallingdalsløysinga), som har over 50% av trafikken aust–vest.
6. Regionrådet registrerer at Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol) som ei strekningsvis utbetring ikkje er omtala i planen. Regionrådet vil her arbeide aktivt for at Vegpakke Hallingdal med alternative finansieringsløysingar blir med i vidare handsaming av NTP 2022–2033. Strekninga Ørgenvika – Gol er ein prioritert utbetningsstrekning både frå Hallingdal og Viken, og som er i ferd med å nå eit metningspunkt i forhold til framkomelegheit.
7. Vinterregulariteten på Rv52 Hemsedalsfjellet og Rv7 Hardangervidda er eit sorgens kapittel. I NTP 2022–2033 er det prioritert utbetringar for å betre regulariteten på Rv52. For Rv7 Hardangerviddas ligg det ikkje inne tiltak i fyrste seksårs periode. Dette er ein uhaldbar situasjon som Regionrådet for Hallingdal vil prøve å påverke.

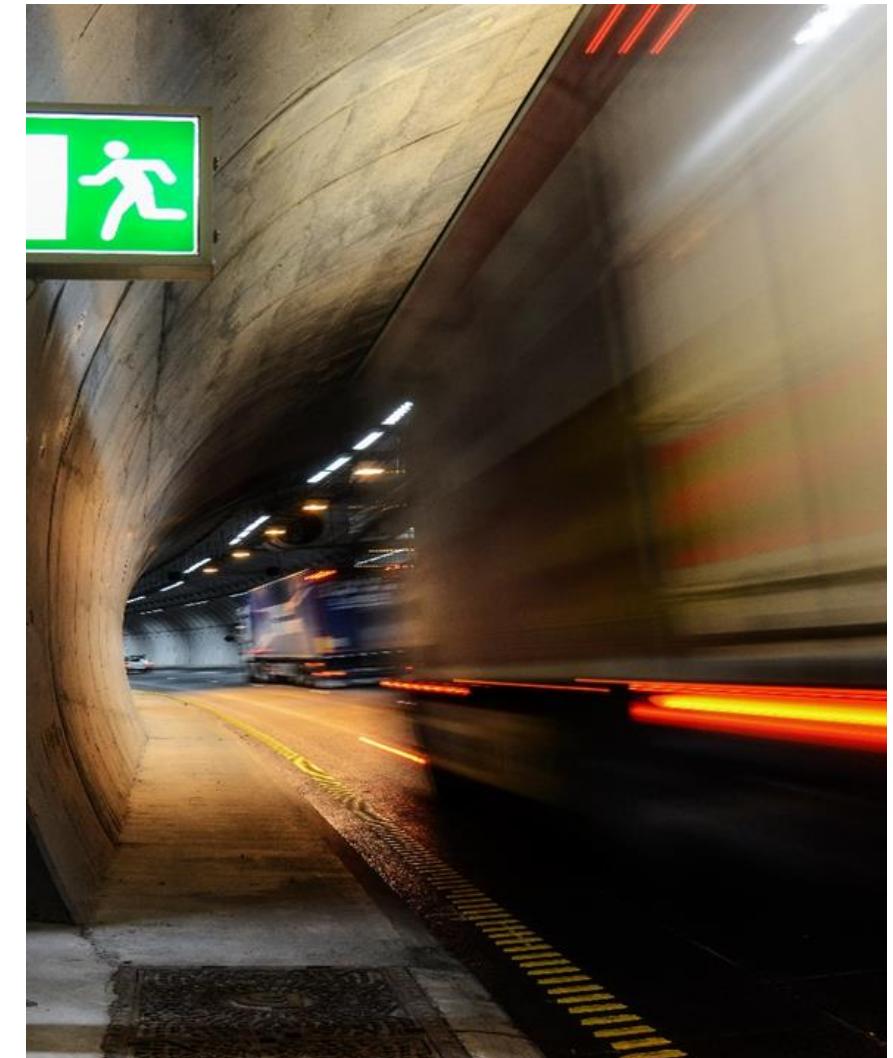


NTP 2022-2033 Fordeling av de økonomiske rammene

Statens vegvesen skal foreslå en fordeling
av de økonomiske rammene mellom
8 korridorer og 18 ruter

Første 6 år: Konkrete prosjekter/
strekninger/ løsninger

Siste 6 år: Fordel midler på
transportkorridorer



Norge



NOTAT, HALLINGDAL OG HOVUDVEGAR (revidert kortversjon)

Kort historikk 1973 - 2004

Nasjonalt var det drøftingar for å koma fram til ein framtidig stamveg mellom Oslo og Bergen. I 1973 vart det skipa ei nemnd som skulle arbeide for å knyte Aurlandsvegen til resten av vegnettet i Vest-Norge. Målet var å bygge eit ferjefritt samband mellom aust og vest og samtidig fremje Aurlandsvegen som eit alternativ i dragkampen om kvar stamvegen skulle gå. Vegdirektoratet la på denne tida opp til at hovudsambandet skulle gå over Hardangervidda om sommaren og over Haukeli om vinteren. Departementet ville derimot satse på Aurlandsvegen, som ville bli det rimelegaste ferjefrie sambandet.

I 1975 vedtok Stortinget samstamt at stamvegen Bergen – Oslo skulle gå over Aurland – Lærdal – Filefjell. Hol – Aurland skulle likevel byggast ut til riksvegstandard og bli del av eit ferjefritt samband mellom aust og vest, men med ei avgrensa opprusting (15 mill.kr.), som ledd i ei midlertidig løysing.

I St.meld. nr. 104 (1973-74) var det presisert at no måtte Stortinget ta eit endeleg standpunkt: *Departementet finner det riktig at en nå etter å ha vurdert saken i mange år tar et endelig standpunkt til stamvegforbindelsen Bergen – Oslo, og ikke videre trekkes med den usikkerhet at det valg en nå foretar om noen år kanskje må endres.*

Stamvegvedtaket skulle følgjast opp ved revisjon av NVP (Norsk vegplan) – men vedtaket vart ikkje nemnt i nokon revisjon før i NVVP (1990-1993).

Nokre hendingar:

- 1985: Stortinget bad om at planlegging av Aurland – Lærdal vart starta opp. Staten overtok ansvaret for Hol – Aurland og vegen vart rusta opp som heilårs riksveg, og Geiterygg tunnelen vart utvida. Samtidig vart det arbeidd med ny veg vestover frå Aurland til Voss. I desember 1991 gjekk bommen opp for dei lange tunnelane mellom Gudvangen og Flåm. Med det var det oppretta eit heilårs ferjefritt samband mellom Oslo og Bergen. Riksvegen som før hadde hatt nummer 288, vart no nummer 50 med grøne skilt som markerte vegen som mellombels stamveg.
- 1988: Vegdirektoratet foreslo – i strid med stamvegvedtaket(?) – stamvegstatus på parsellen Aurland – Grimsete på strekninga Aurland – Hol, i tilknyting til NVVP (Norsk veg og vegtrafikkplan 1990-1993).
- 1989: Departementet gikk i mot med bakgrunn i stamvegvedtaket. Stortinget stadfestet på nytt stamvegvedtaket av 1975, sendte saka attende til Sogn og Fjordane fylkesting – som prioriterte å forser Aurland – Lærdal og å gje Aurland – Hol ei avgrensa opprusting langs eksisterande veg (i samsvar med stamvegvedtaket).
- 1990: Vegdirektoratet fremma forslag om ny riksvegnummerering, og foreslo at E-68 over Filefjell skulle utgå som europaveg, mens den nye europavegen (E-16) mellom Bergen og Oslo skulle gå over Aurland – Hol. Etter sterke reaksjonar vart europaveg E-16 identisk med tidlegare E-68 over Filefjell. Stortingsmelding (**sjekk nummer**) med forslag om ein både- og løysing. Fyrst Aurland – Hol og at Aurland – Lærdal skulle vurderast nærare i samband med NVVP (1994-1997).

1991: Stortingsmelding vart trekt og erstatta av St.meld.nr. 53 (1990-91) med forslag om stamveg over Filefjell. Sterke krefter arbeidde aktivt for Aurland – Hol heilt fram til handsaminga i Stortinget.

Den stamveglinja Stortinget hadde valt i 1975, skulle følgje fjorden mellom Lærdal og Aurland, ei strekning på 59 kilometer. Eit anna alternativ gjekk over fjellet. Begge var kostbare og krevjande vegstykke. Medan saka var til utgreiing, vart Aurlandsvegen rusta opp. Men gjennom Vassbygdi og opp Låvisberget til Grimsete stod det att ei strekning med dårlig standard. Der var det greidd ut fleire alternativ. Fleirtalet i samferdselskomiteen innstilte på eit alternativ på sørsida av vassdraget frå Fossheim til Grimsete. Men Stortinget utsette saka og sende ho på ny høyring i Sogn og Fjordane fylke. Då saka kom attende til Stortinget, hadde det vore stortingsval og regjeringsskifte. Hausten 1989 avløyste Jan P. Syse Gro Harlem Brundtland. Den nye samferdselsministeren, Lars Gunnar Lie, gjekk inn for å gjere ferdig vegen over Hol – Aurland før ein gjekk vidare med å realisere stamvegvedtaket over Filefjell. Det ville gi eit rimeleg og raskt ferjefritt samband mellom aust og vest. Riksveg 7 til Hagafoss og vegen vidare til Aurland og Bergen skulle bli stamveg med nummer E16. I november 1990 tok Gro Harlem Brundtland over for tredje gong, denne gongen med Kjell Opseth som samferdselsminister. Han trekte straks attende stamvegmeldinga og stansa løyvingane til opprusting av Aurlandsvegen. Han heldt fast på Filefjell. Frå Lærdal til Aurland foreslo han ein tunnel på 24,5 kilometer tvers gjennom fjellet. Det skulle bli den lengste veggutunnelen i verda. Opseth sikra seg SVs stemmer ved å love at Ringeriksbanen skulle byggast. Stortinget gjorde vedtak i juni 1992. Fordi Stortinget valde å bygge Lærdalstunnelen, kom det ingen ny veg gjennom Vassbygdi på sørsida av vassdraget. Det kom heller inga opprusting av den gamle vegen opp dei bratte svingane i Låvisberget. Desse strekningane har framleis lågare standard enn resten av vegen.

1992: Stortinget avviste ein både- og løysing og vedtok på nytt at stamvegen skulle gå over Aurland – Lærdal – Filefjell og at hovudplanarbeidet skulle starte opp umiddelbart slik at saka kunne takast med i NVVP (1994-97). Stortinget avviste med stort fleirtal forslag om stamveg over Hardangervidda.

1995: Arbeidet med Lærdalstunnelen starta i mars 1995

2000: Åpningen av Lærdalstunnelen – «the missing link». Kong Harald opna vegen 27. november.

2002: Vegdirektoratet foreslo i januar 2002 forslag om «Ny klassifisering av det offentlige vegnett» - med m.a. utviding av stamvegnettet ved at m.a. også Rv7 over Hardangervidda og Rv52 over Hemsedal skulle bli ein del av stamvegnettet.

Hallingdal var her ein aktiv pådrivar for å endre stamvegkriteria slik at det kunne vera fleire alternative stamvegar innan same transportkorridoren. Alle var ikkje like glad i dette. Etter ein høyringsrunde våren 2002 var det fleire som trudde at det ville koma ei eigen stortingsmelding om saka. Dette skjedde ikkje, men utvidingsforslaget vart lagt fram for Stortinget som ein del av statsbudsjettet for 2003. Rv7 vest for Gol var trekt ut av forslaget først og fremst p.g.a. høgt konfliktnivå villrein – Rv7.

2003: Transportetatane sitt forslag til NTP (2006-2015) var klart i mai og Vegdirektoratet forslø at hovudsatsinga i korridoren Oslo – Bergen skulle skje på dei delar av E-16

som var til nytte både for Valdres og Hallingdal – dvs. aust for Hønefoss og vest for Borlaug.

- 2004: Stortingsmeldinga om NTP 2006-2015 vart lagt fram i mars og prioriterte hovudstrekningane E6, E18, E39 og hovudsambandet mellom Oslo og Bergen langs E16 og Rv7 /Rv52.

Hallingdal i eit vakum

I ein periode på nærmere 15 år, fram til 2008, vart det ikkje prioritert større investeringsmidlar til Rv7/Rv52. Hovudårsaka til dette var at Rv7 og Rv52 ikkje hadde stamvegstatus og kom i kategorien “øvrige riksvegar”, der Vegpakke Drammen tok alle midlar i ein ti-års periode. Dette førte til total mangel på utvikling av infrastruktur i store delar av fylket. Med bakgrunn i desse forholda og ein evig kamp i forhold til vinterstenging av Hardangervidda, vart det teke initiativ til stifting av eit samarbeidsorgan for Rv7 (I/S Rv7), i 2001. Som ein av initiativtakarane til IS Rv7 påtok Regionrådet for Hallingdal seg å vera sekretariat for organisasjonen.

I sak 05/01 gjorde Hallingtinget slikt vedtak: *“Hallingtinget ber Regionrådet om å arbeide planfast for dette, til dømes i ein organisert allianse med aktuelle interessentar mellom Oslo og Bergen».* Regionrådet for Hallingdal hadde og eige møte med Bergen kommune med felles uttale: *“Bergen kommune og Regionrådet for Hallingdal vil se positivt på en fastere organisering av arbeidet som kan ivareta denne oppgaven, gjerne i samarbeid med Hardanger, andre kommuner langs Rv7 og med andre aktuelle samarbeidspartnere.”* Sjå og vedlegg 1, felles uttale Bergen kommune og Regionrådet for Hallingdal, dat. 27.4.2001.

Regionrådet for Hallingdal gjorde slikt vedtak 1. juni 2001:

Regionrådet for Hallingdal rår kommunane i Hallingdal til å gjera slikt vedtak:

- xx kommune teiknar medlemsskap i interesseelskapet I/S Rv7.
- xx kommune rår til at forslag til vedtekter for I/S Rv7 (dat. 16.2001) blir vedteken.
- Medlemskontingent for 2001 er sett til kr. 10.000,- for kommunar/fylkeskommunar.

To av hovedoppgåvene til IS Rv7 var å sikre vinteropen veg over Hardangervidda og få stamvegstatus på Rv7.

Nokre viktige hendingar

Regionrådet for Hallingdal og IS Rv7 var svært viktige aktørar for at Rv7 Hønefoss – Gol og Rv52 fekk stamvegstatus frå 1.1.2004, det same galdt stamvegstatus frå Gol – Bu, 1.1.2010. Stamvegstatus frå 1.1.2004 var heilt avgjerande for å sikre investeringsmidlar til Rv7, fyrste steg var planlegging av Ramsrud – Kjeldsbergsvingane, med anleggstart 2008.

Ei anna svært viktig prosjekt for både Regionrådet for Hallingdal og IS Rv7 var innkortinga Sokna – Ørgenvika. I dei fyrste NTP-periodane var det faktisk slik at Hordaland fylkeskommune prioriterte Sokna – Ørgenvika høgare enn Buskerud fylkeskommune. Men her må det understrekast at Buskerud fylkeskommune etter kvart tok ei sentral og avgjerande

rolle. Eg skal ikkje gå i langdrag men vil påstå at arbeidet til Regionrådet for Hallingdal, næringslivet i Hallingdal, IS Rv7 og støtte vestfrå var viktige føresetnadar for realiseringa av Sokna – Ørgenvika.

Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

Når det gjeld gjeldande Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 la dåverande regjering sterke føringar i forhold til kva for aust – vest samband det skulle satsast på.

Eit svært viktig punkt her var at Rv7/Rv52 ikkje var nemnt som viktige vegar/transportkorridor som bind landsdelar/regionar saman, på linje med E16 og E134. I samband med den politiske handsaminga stod førre regjering fast ved formuleringa; «*Det må satses på korridorer som binder landsdeler/regioner sammen, og som gir effektive, pålitelige og trygge forbindelser til utlandet. Dette er bakgrunnen for at regjeringen særlig vil prioritere forbindelsene E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Disse vegene tar en stor del av transportarbeidet mellom landsdelene, og har vesentlig betydning for både bosetting og næringsliv utenfor Oslo.»*

Noko av ordlyden i samband med komitehandsaminga frå opposisjonspartia:
«*Disse medlemmer mener det er uforståelig og oppsiktsvekkende at regjeringen i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 har utelatt rv. 7/rv. 52 på listen over prioriterte forbindelser mellom landsdelene.*»

Dette vart kjempa inn i samband med stortingshandsaminga av NTP, slik at noverande regjering i sin ordlyd også prioriterte Rv7 og Rv52.

Når det gjeld veginvesteringar har Regionrådet for Hallingdal hatt hovudfokus på Rv7 aust for Gol, i tillegg til å sikre betre regularitet på våre fjellovergangar. Regionrådet for Hallingdal har ikkje tidlegare teke stilling til om nokon av riksvegane skal prioriterast spesielt.

Kvífor vil me ha hovudvegsamband

Det er fleire grunnar til at Regionrådet for Hallingdal arbeidar for hovudvegsamband, litt forenkla og punktvis:

- Den naturlege transportkorridoren aust-vest går gjennom Hallingdal, noko som gjer at mykje av trafikken aust – vest, uansett vil gå gjennom Hallingdal
- Det er ei klar oppfatning at gode vegar er svært viktig for regional utvikling
- For Hallingdal, som den største reiselivsregionen i landet, er det heilt avgjerande med gode vegsamband aust-vest.
- Det er ein klar samanheng mellom status på veg og løyvingar til vedlikehald/oppgradering

Hallingdal 24.1.2016

Knut Arne