

## **SAK 03/08 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019, UTTALE**

### **Saksopplysning**

I samband med sak 21/08 gjorde Regionrådet for Hallingdal slikt vedtak:

1. Regionrådet for Hallingdal rår til at drøftingsnotatet til høyringsuttale for NTP 2010 – 2019 blir drøfta i den einskilde kommune.
2. Regionrådet håpar kommunane sluttar seg til prinsippa i uttala og at kommunane kjem med innspel til uttale.
3. Regionrådet ynskjer at uttale til NTP blir handsama på Hallingtinget 2-3.april 2008, med ei felles uttale frå alle kommunane.

Drøftingsnotat er lagt ved saka.

Ål 11.3.2008

Knut Arne Gurigard  
Dagleg leiar

Vedlegg: Drøftingsnotat, Høyringsuttale til forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019



# Drøftingsnotat Høyringsuttale til forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019

Livsnerve - Snarveg - Eventyrveg



TRAFIKKTRYGGLEIK HALLINGDAL



# DRØFTINGSNOTAT, UTTALE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019

<b>FORSLAG TIL UTTALE</b> .....	2
<b>1. SAKSOPPLYSNING</b> .....	4
1.1 Tidlegare handsaming .....	4
1.2 Framdrift – handsaming av NTP .....	4
1.3 Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, generelt .....	4
1.4 Økonomi .....	5
1.5 Konkrete tiltak .....	6
1.6 Kriterier for klassifisering av øvrige riksveger .....	6
1.7 Jernbane/Bergensbanen .....	7
1.8 Trafikktryggleik .....	9
<b>2. VURDERING</b> .....	10
2.1 Generelt .....	10
2.2 Transport, distrikt, næringsliv .....	11
2.3 Vegar .....	12
2.4 Vegvedlikehald .....	15
2.5 Jernbane .....	15
2.6 Trafikktryggleik .....	17
2.7 Luftfart .....	18

## FORSLAG TIL UTTALE

### 1. Regionrådet for Hallingdal krev 50 % auka investeringsnivå for veg og jernbane. I tillegg må det til ei kraftig auke av vedlikehaldet.

***Fordi:** Det vil ikkje vera mogeleg å nå vedtekne nasjonale mål med dei økonomiske rammene som er gjeve som grunnlag for NTP 2010-2019 og dei virkemidlar som er foreslått tatt i bruk.*

*Norge har havna håplaust på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.*

*Transportetatane sine stamnettutgreingar syner eit utbyggingsbehov på i størrelsesorden 400 mrd. kr. Med dei økonomisk ramme som er satt og med maksimal utnytting av bompengepotensialet, vil det ta om lag 60 år å oppnå den standarden som er sett for stamvegane. Dette er forhold som ikkje kan akseptast.*

*Det kan det med god grunn stillast spørsmål ved den "Norske modellen" for vedlikehald og utbygging av vår samferdselsinfrastruktur.*

### 2. Regionrådet for Hallingdal er glade for at det er teke konsekvensar av at Hallingdal er ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest, ved at Rv7/Rv52 fekk stamvegstatus frå 1.1.2004.

Det er positivt at det i fyrste fireårsperioden er prioritert fullføring av den vedtekne omlegginga av Rv. 7 på strekninga Ramsrud–Kjelsbergsvingene.

### 3. Sokna – Ørgenvika er det vegprosjektet som har høgast prioritet i Hallingdal, og er eit av dei viktigaste tiltaka for aust-vest sambanda.

Prosjektet har hatt ein svært lang planleggingsfase der det no må vera eit mål å få prosjektet realisert snarast råd med oppstart i fyrste del av planperioden, slik som Stortinget signaliserte i samband med NTP 2006-2015.

### 4. Regionrådet for Hallingdal ber om at det blir sett i gang arbeidd med tanke på prosjektfinansiering Ørgenvika – Gol

***Fordi:** Dette er ein strekning som vil passe godt til prosjektfinansiering, ut frå dei kriteriane som er skissert i forslaget til NTP. Gjennom arbeidet med stamvegutgreiingane er det m.a. dokumentert at dette er av strekninga mellom Hønefoss og Gol som er mest ulykkesutsatte, og møteulykker er den alvorligaste ulykkestypen. Møteulykkene skjer der vegen har dårleg geometri og manglar forbikøringsstrekningar, og over halvparten av møteulykkene skjer i helgene når trafikken er størst. Utforkøringsulykker er den nest alvorlegaste ulykkestypa og skjer på strekningar med dårleg geometri.*

### 5. Regionrådet for Hallingdal støttar utbygging av E16 Sandvika –Skaret til firefelts veg og ei vidare utbygging av E16 til Hønefoss.

### 6. Det er ikkje akseptabelt at Staten legg opp til overføring av øvrige riksvegar til regionane, utan at dette blir kompensert med standardheving på det same vegnettet.

***Fordi:** Det vil vera heilt nødvendig at regionane sin økonomi blir styrka på ein slik måte at ei overtaking av dei øvrige riksvegane er forsvarleg. Noverande forslag i NTP er langt frå tilfredsstillande for ei regionalisering av det øvrige riksvegnettet.*

*Regionrådet for Hallingdal ser med uro på at det innan gjeldande planramme ikkje vil bli midlar til øvrige riksvegar utanom bundne prosjekt, der Drammenspakka tek brorparten. Total mangel på utvikling av infrastruktur i store delar av fylket over ein tidsperiode på 30 år vil vera svært alvorleg. Både i forhold til næringsutvikling og trafikktryggleik er dette alarmerande.*

*Det kan ikkje akseptast ei vidare utviding av dei økonomiske rammene til Vegpakke Drammen, som fører til ytterlegare forskyving av planlagde investeringar i resten av fylket. Det må arbeidast for auka rammer til Buskerud, samstundes som det må vurderast om det er ei rett prioritering å berre konsentrere investeringar for "øvrige riksvegar" innan vegsektoren, til Vegpakke Drammen.*

7. **Regionrådet for Hallingdal krev at vedlikehaldet på dei fleste vegane gjennom Hallingdal må styrkast vesentleg.**

***Forði:** Vedlikehaldet har gjennom fleire år vorte sterkt nedprioritert som følge av for låge rammer. Dette har ført til ein vegstandard som både er ein risiko i forhold til trafikktryggleik og slitasje som fører til meirkostnader utover ordinært vedlikehald. Rv7 er i ein svært dårleg forfatning og krev heilt spesiell merksemd.*

*Rv7 og Rv52er ikkje er dimensjonert for den trafikkbelastninga som er, dette gjeld også oppbygging av vegen. Ut frå dei vurderingar som er gjort av Rv7/Rv52, med bakgrunn i Statens vegvesen sine eigne kriteria for klassifisering av vegnettet, er heile 61% klassifisert som N-strekningar.*

***N-strekningar:** Strekningar som ikkje tilfredsstillar ein akseptabel minstestandard.*

*På mykje av desse vegane trengs meir enn asfaltering og ordinert vedlikehald, på mange plassar må det til oppbygging av ein ny veg.*
8. **Rv52 går gjennom dei 3 tettstadane i Hemsedal. Kombinasjon av ein stadig aukande turisttrafikk og sterk auke i tungtrafikken må følgjast opp både i forhold til drift- og vedlikehald og naudsynte investeringar.**
9. **Regionrådet vil på det sterkaste presisera at både Rv7 som hovudferdselsåra aust-vest og Rv50 med viktige regionale funksjonar – skal vera prioriterte som fullverdige vinterbrøyta vegar.**
10. **I samband med omklassifisering av vegar må Rv7 over Hardangervidda oppgraderast til ein interregionale veg.**
11. **Ulykkestala syner at Rv7 og Rv52 er svært ulykkesbelasta. Etter Regionrådet sitt syn er det ein heilt uakseptabel situasjon både i forhold til dei faktiske forholda og nasjonale målsettingar i forhold til trafikktryggleik.**

Årsakene til dei mange ulykkene kan vera mange, men Regionrådet krev at nødvendige tiltak no blir sett i verk.
12. **Reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen, må reduserast frå 6 t og 30 min. til 4t og 30 min. i neste planperiode. Regionrådet støttar ei etappevis utbygging av Bergensbanen, til ein eventuell framtidig høgfartsbane.**

For at utviklinga av Bergensbanen ikkje skal stoppe opp i påvente av ein eventuell høgfartsbane er det viktig å vurdere kva som kan gjerast ut frå eit noko mindre ambisjonsnivå, men som ikkje er bortkasta ved ein framtidig høgfartsbane.

**De viktigaste tiltaket er Ringeriksbanen som ikkje er prioritert i NTP, noko som på ingen måte kan akseptrast.**
13. **Ut frå både trafikktryggleik og eit miljø- og samfunnsøkonomisk perspektiv må det snarast leggst til rette for auka godstransport med Bergensbanen, mellom Oslo – Bergen.**
14. **For Hallingdal vil Gardermoen vera den viktigaste flyplassen og det er derfor avgjerande å korte ned reisetida så mykje som mogeleg. Dette gjeld både i forhold til bruk av bil og tog.**

## **1. SAKSOPPLYSNING**

### **1.1 Tidlegare handsaming**

Dette er tredje forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) som er laga. Regionrådet for Hallingdal har tidlegare handsama NTP 2002 -2011 (1999), 2006 – 2015 (2003).

Handlingsprogram for NTP 2006 – 2015 handsama Regionrådet i sak 13, 2005.

I samband med Nasjonal Transportplan 2010 -2019 har Regionrådet for Hallingdal ved fleire høve kome med innspel. T.d. innspel til grunnlagsdokumentet for NTP 2010 – 2019, mai 2006. Høyringsmøter Region sør nov. 2006. Uttale stamnettutgreiingar, sak 01, 2007.

### **1.2 Framdrift – handsaming av NTP**

Transportetatanes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 er oversendt frå Buskerud fylkeskommune til m.a. kommunane i Hallingdal og Regionrådet med høyringsfrist 4.4.2008. Planforslaget og høringsuttalane skal gje grunnlag for arbeidet med ei stortingsmelding om NTP 2010-2019, som regjeringa tek sikte på å legge fram i desember 2008. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen står samla bak planforslaget.

Det er lagt slik framdriftsplan for handsaming av NTP 20101 – 2019:

- 4.4.2008; Høyringsfrist for kommunar, regionar m.m.
- 29.4.2008; Handsaming i Buskerud fylkesting
- 30.4.2008; Frist for å gje uttale
- Des. 2008; Stortingsmelding
- Vårsesjon 2009; Handsaming i Stortinget
- Mars 2009; Forslag til detaljert handlingsprogram for *stamvegane*. Eige opplegg for *øvrige riksvegar* som blir regionvegar frå 2010
- Hausten 2009; Handlingsprogram

### **1.3 Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, generelt**

I saksopplysningar og vidare vurderingar er det fyrst og fremst lagt vekt på forhold som har interesse for Hallingdal.

Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 utarbeida transportetatane i 2006 kvar si stamnettutgreiing, for å syne behov og mogelege strategiar for utvikling av transportnettet i eit 30– årsperspektiv. Utgreiingane synte at det er eit enormt udekkka behov i alle transportsektorane, ut over dei tiltak som kan finansierast innan dei økonomiske planrammene som er gjevne.

For å oppfylle måla om framkomst, tryggleik og miljø prioriterar etatane mindre, målretta tiltak framfor større strekningsvise investeringar. Statens vegvesen doblar t.d. si satsing på mindre, målretta investeringstiltak samanlikna med handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Medan det er ca. 50 % mindre midlar til større vegprosjekt.

Transport står i dag for 29 prosent (15,4 mill. tonn) av klimagassutsleppa i Norge. Klimameldinga si prognose for klimagassutsleppa frå transport i 2020 er 19,8 mill. tonn. Målet i klimameldinga er å redusere utsleppa med 2,5-4 mill. tonn i forhold til 2020-prognosa. Det er eit mål å få meir av godstrafikken som går over lengre distansar på veg over på jernbane og sjø for å redusere klimagassutsleppa. Jernbaneverket foreslår t.d. å doble kapasiteten for godstransport på bane i planperioden.

## **1.4 Økonomi**

Etatane har lagt frem eit forslag til bruk av ressursane innanfor ei økonomisk planramme som er ti gonger budsjettforslaget for 2007, med marginalvurderingar pluss-minus 20 prosent. Behovet for drift og vedlikehald har vore sterkt undervurdert og tildelte midlar har vore langt lågare enn det som har synt seg nødvendig for å stoppe forfallet både på veg og bane. Den statlege transportinfrastrukturen har forfalle i mange år. På dagens statlege vegnett er det registrert eit forfall på minst 15 mrd. kr. Jernbanenettet har eit berekna forfall i størrelsesorden 5,4 mrd. kr.

I forslag til NTP er det gjort ei sterk omprioritering til drift/vedlikehald med ei auka ramme på 30%, samsundes som det totale budsjettet ikkje er auka. For Statens vegvesen fører dette til at rammene til drift og vedlikehald blir auka med 1,4 mrd. kr per år i forhold til dagens nivå. Med dette utgjør kostnader til drift og vedlikehald ca. 6,2 – 6,5 mrd. pr. år, avhengig av planramme. Dette fører til at mange større veg- og jernbaneprosjekt som inngår i NTP 2006-2015 ikkje får plass i etatanes forslag til NTP for perioden 2010-2019.

I 2008 vil bompengar finansiere utbygging av det statlige vegnettet for 5 mrd. kr, mens staten løyver om lag 5,8 mrd. kr. Med dei tilrådde prioriteringar vil staten innanfor planramma bidra med 27 mrd. kr., rekna for heile planperioden. Det er anslått at bompengar vil bidra med ytterligere 17 mrd. kr. Med tilrådde prioriteringane av mindre og målretta investeringstiltak og forutsatte bindingar knytt til fullføring av igangsatte prosjekter og prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009, blir det berre 2,5 mrd. kr igjen til nye store investeringsprosjekt innanfor planramma for perioden 2010–2019. Om ramma aukar med 20 prosent, vil staten bruke 43 mrd. kr og bompengar vil bidra med om lag 38 mrd. kr i perioden 2010–2019.

Transportetatane sine stamnettutgreiingar syner eit utbyggingsbehov på rundt 400 mrd. kr. Om stamvegnettet skal byggast ut til god standard i løpet av 30 år syner Statens vegvesen si stamvegutgreiing at det trengs minst 230 mrd. kr. Dette tilseier ei auke av planramma til investeringar frå 27 mrd. kr til 50 mrd. kr, eller minimum 5 mrd. kr pr.år. I stamnettutgreiingane er bompengepotensialet anslått til 80 mrd. kr. Behovet for statlege midlar er dermed minst 150 mrd. kr. Med ei stamvegramme på 5 mrd kr per år vil det vera mogeleg å bygge ut og utbetre viktige delar av stamvegnettet både i høgtrafikkerte områder og i distrikta, samtidig som alle vegar med årsdøgntrafikk over 4 000 køyretøy per døgn får midtrekkverk, breidt midtfelt eller midtmarkering til beskyttelse mot alvorlege møteulykker. Det blir også mogeleg å ta igjen dei viktigaste delane av forfallet i vegnettet og gjennomføre ei rekke mindre investeringstiltak.

Planramma til investering på øvrige riksvegar er for Buskerud sitt vedkommande redusert dramatisk frå 1240 mkr. for NTP 2006–2015 til 590 mkr. for NTP 2010-2019. Buskerud har og fått ein reduksjon frå 5,8% til 4,9% av det totale investeringsbudsjettet.

Ved ei økonomisk ramme lik planramma +20 prosent vil Jernbaneverket anbefale at ramma til drift og vedlikehald ligg fast som i planramma (38,4 mrd. for tiårsperioden), og at auken blir nytta til investeringar. Dette vil gje ei auke frå 16,2 mrd. til 27,2 mrd. for planperioden. Dette gir rom for ein del tilbudsforbetringar i perioden, men dette vil likevel vera lågare enn det som låg til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015.

## **1.5 Konkrete tiltak**

### **Mindre investeringstiltak stamveggar**

For Rv7/Rv52 er det foreslått 154 mill.kr. for perioden 2010-2013 og 231 mill.kr. for perioden 2014-2019.

### **Transportkorridor 5, inkl. Rv 7/Rv 52 Hønefoss - Gol - Borlaug**

I fyrste fireårsperioden er det prioritert fullføring av den vedtekne omlegginga av rv. 7 på strekninga Ramsrud–Kjelsbergsvingene i Ringerike kommune. I tillegg prioriterast mindre investeringstiltak, blant anna utbetring av jernbaneundergangen ved Svenkerud, som er ein flaskehals for tungtrafikken. Det er og planlagt mindre trafikktryggleikstiltak for å bygge om ulykkesutsatte kurver og strekningar.

Dersom planramma aukast med 20%, prioriterar Statens vegvesen statlege midlar til bygging av ny rv. 7 på strekninga Sokna–Ørgenvika i siste seksårsperiode. Ny veg på denne strekninga vil føre til ei innkorting på om lag 20 km, noko som fører til ein reisetidsreduksjon på om lag 17 minutt. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Dersom planramma aukast med 20% er det prioritert oppfølging av Oslopakke 3 i siste seksårsperiode, med statlege midlar til utbygging av E16 til firefelts veg på strekninga Sandvika– Wøyen i Bærum kommune. I tillegg er det prioritert statlege midlar til utbygging av E16 til firefelts veg på strekninga Bjørum–Skaret.

På vestsida er omlegging av E16 forbi Voss vedtek og vil starte før 2010, med fullføring i fyrste fireårsperiode. Prosjektet er føresett delvis bompengefinansiert gjennom Vossepakka.

Når det gjeld fjellovergane er det prioritert utbetring av strekninga Borlaug–Maristova i Lærdal kommune. I tillegg er det prioritert oppstart på utbygginga av strekninga Øye–Tyinkrysset i Vang kommune. Dersom planramma blir auka med 20%, prioriterar Statens vegvesen forsering av utbygginga på strekninga Øye–Tyinkrysset, slik at begge desse prosjekta kan gjennomførast i fyrste fireårsperiode. Total investeringsramme for desse prosjekta er sett til 540 mill.kr.

### **Rv 35 Jessheim - Hønefoss - Hokksund**

Statens vegvesen foreslår å gjennomføre prosjektet Jevnaker - Olimb i siste seksårsperioden ved ei auka planramme på 20%.

### **Øvrige riksveggar**

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan skal vera på eit strategisk nivå og prosjekt og tiltak på det øvrige riksvegnettet vil fyrst bli vurdert og handsama i samband med handlingsprogrammet som blir utarbeida i etterkant av stortingsmeldinga.

For Buskerud vil det med ei planramme på 590 mkr. vera svært lite att til nye tiltak.

## **1.6 Kriterier for klassifisering av øvrige riksveger**

Noverande stamvegnett utgjer 8.600 km og øvrig riksvegnett 18.400 km.

Trafikken er fordelt med over 60 pst. på stamvegane og i underkant av 40 pst. på øvrige riksveggar.

Stortinget har slutta seg til at ansvaret for øvrig riksvegnett skal overførast til regionane uavhengig av kor store desse blir. Regionane får gjennom denne overføringa ansvar for eit langt større vegnett enn i dag. Regionane får med dette moglegheit til å samordne og gjera heilskaplege prioriteringar mellom vegsektoren og andre sektorar, og oppgåver som regionane har eller får utvida ansvar for.



Av St.meld. nr. 12 (2006-2007) går det fram at klassifisering av vegnettet, dvs. kva som blir den framtidige fordelinga av dagens statlege vegnett på stamvegar og regionale vegar, må utgreiast nærare etter at talet på regionar er avklart. I høyringsforslaget til forvaltningsreforma er prinsipp for framtidig inndeling vurdert. I tråd med stortingsmeldinga må vegane sine interregionale funksjonar tilleggst vekt, men dei øvrige riksvegane skal i det vesentlege overførast til regionane.

I vurderinga av kriterium for klassifisering er det teke utgangspunkt i dagens stamvegnett og vurdert kriterium for eventuelle justeringar i dette. Stamvegnettet dannar det overordna vegnettet og omfattar vegruter som bind landsdelar saman. Stamvegane er spesielt viktige for transporter mellom landsdelar og til og frå utlandet. Dagens øvrige riksvegnett har regionale, men også lokale funksjonar, i tillegg til at dei er kopla til stamvegnettet. Det nye regionale vegnettet (øvrige riksveger og fylkesveger) må i hovudsak ha ein regional funksjon. Dei nye regionane overtek øvrig riksvegnett med den standard dette vegnettet har på overtakingstidspunktet. Dette føreset at kriteria for klassifisering ikkje blir påverka av om Statens vegvesen blir splitta opp eller ikkje.

#### *Interregionale vegar som ikke er stamveg i dag*

Ved overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett skal vegane sin interregionale funksjon tilleggst vekt. Etter ei vurdering meiner Samferdselsdepartementet at ein øvrig riksveg, i ein forsterka fylkesmodell, i utgangspunktet kan seiast å ha ein interregional funksjon dersom vegen går gjennom tre regionar. I enkelte tilfeller kan likevel nasjonale interesser vega tungt for at vegar som har særskilt stor betydning for næringslivet, bør være eit statleg ansvar. For slike vegar vil det kunne akseptierast at vegen berre går i to regionar.

Med dei foreslåtte kriteria og forutsatt ei løysing med forsterka fylkesmodell, kan stamvegnettet bli utvida med om lag 1.600 km, frå om lag 8.600 km til om lag 10.200 km. Om lag 16.800 km av dei øvrige riksvegane vil då bli regionale vegar. Fylkesvegane, som utgjer om lag 27.000 km, vil også bli klassifisert som regionale vegar. Ut frå dette blir det regionale vegnettet i ein forsterka fylkesmodell på om lag 43.800 km. Regionane vil etter oppgaveoverføringa få ansvaret for om lag 81 pst. av det offentlege vegnettet (ikkje inkl. kommunalt vegnett). Dei nye regionane overtek øvrig riksvegnett med den standard dette vegnettet har på overtakingstidspunktet. Klassifiseringa av vegnettet vil bli utgreidd nærare etter at høyringa til forvaltningsreforma og etter at talet på regionar er endeleg avklart. Det blir teke sikte på at forslag til endeleg klassifisering vil bli sendt på ny høyring, og vil bli presentert for Stortinget så snart som mogeleg etter dette.

### **1.7 Jernbane/Bergensbanen**

Jernbanen står framfor eit omfattande behov for å fornye dagens infrastruktur, dersom ikkje feil og problem med å oppretthalde punktlegheit skal auke. Jernbaneverket prioriterer derfor innsats på fornying av dagens anlegg, innanfor dei rammer som er gjeve.

Planramma for Jernbaneverket ligg langt under det som er nødvendig for å ta vare på og utvikle jernbanenettet. Jernbaneverket har berekna at det er behov for om lag 40 mrd. kr i planperioden dersom Nasjonal transportplan 2006–2015 skal følgjast. I tillegg er det nødvendig med auka satsing for å styrke godstrafikken

Vedteken investeringsstrategi i Nasjonal transportplan 2006–2015 inneber satsing på persontrafikken lokalt rundt Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen, mellomdistansetrafiikk i intercity-områda på Austlandet, og godstrafikken på hovudstrekningane. Jernbaneverket

ynskjer å vidareføre denne satsinga i perioden 2010–2019. Som følgje av det sterke behovet for å auka fornying frå 2010, blir investeringsramma for 10-årsperioden mykje lågare enn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dette svekker mogelegheitene for å følgje satsinga som vart vedteke i Nasjonal transportplan 2006–2015. Fleire av dei nye planlagte jernbaneprosjekta må utsetjast.

Tilrådinga er at vedlikehaldsramma i planperioden skal aukast med 30 prosent i forhold til dagens nivå. Hovudtyngda av midlane skal gå til fornying av eksisterande anlegg.

Dette inneber at satsinga på investeringar i nye jernbaneprosjekt vert kraftig redusert i høve til inneverande NTP - frå 2,4 milliardar kroner til 1,6 milliardar kroner årleg. Innanfor denne ramma vil Jernbaneverket prioritere auka kapasitet på Vestfold- og Dovrebanen. Dette for å bygge vidare på og ta ut mest mogleg av nytten ved tidligare tunge utbyggingstiltak, som Gardermobanen og Lysaker-Sandvika. I tillegg vil stasjonsutvikling og betre tilgjenge for trafikantane bli prioritert langt høgare enn tidligare.

Godstransporten på jernbanen i Noreg er i kraftig vekst. Jernbaneverket legg opp til at denne veksten skal halde fram, og at kapasiteten for godstrafikken på norske spor skal doblast innan 2020. Terminalutbygging og fleire kryssingsspor er dei viktigaste grepa.



Ved ei auka planramme på 20% er Ringeriksbanen foreslått starta opp i siste del av perioden med 450 mill. kr, av eit totalt investeringsramme på 6,8 mrd.

Kapasiteten mellom Arna og Bergen er sterkt avgrensa og det er behov for utviding til dobbeltspor på strekinga Arna–Bergen. Prosjektet er delt i tre fasar. Fyrste fase, Bergen stasjon–Fløen (utbygging til to spor inkl. fornying av signalanlegget) gjer det mogeleg å redusere tidslukene mellom toga vesentleg. Fase to, utviding av Arna stasjon, legg til rette for at lange godstog kan krysse. Fase tre er Ulriken tunnel, som gir nytt spor på resterande strekning mellom Arna og Bergen.

Gjennomføring av dei tre prosjekta vil gi ei sterk auke av kapasiteten for gods- og nærtrafikken. Blant anna vil tiltaka gi 30 minuttar reduksjon i tid for inngåande godstog, og lokaltogfrekvensen kan aukast frå to til fire tog i timen i kvar retning. Fyrste fase, Bergen stasjon–Fløen, er føresett å være fullført tidlig i planperioden i alle vurderte planrammer. Innanfor planramma skal Arna kryssingsspor forlengast. Dersom planramma aukar med 20%, vil det også vera rom for å bygge fase tre, nytt spor i tunnel gjennom Ulriken.

I tillegg ynskjer Jernbaneverket å utvikle Vossebanen til framleis vera det raskaste og beste alternativet for reiser Voss–Bergen. For å få til dette må reisetida for lokaltog kortast ned og frekvensen aukast. Hordaland fylkeskommune og Jernbaneverket med fleire har utarbeida ein utviklingsplan for Vossebanen, der målet er å oppnå reisetid under ein time Bergen–Voss, mot 1 time 15 minutt i dag. Jernbaneverket vil ta nærare stilling til prioritering av ytterligere tiltak ved rulleringen av Nasjonal transportplan.

Bundne investeringsprosjekt er m.a. nytt dobbeltspor Lysaker–Sandvika.

Jernbaneverket har på oppdrag frå Samferdselsdepartementet fått utarbeida ei studie av potensialet for høgfartsbane i Norge. Strekningane Oslo–Trondheim og Oslo–Gøteborg er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsame prosjekt. Strekningane Oslo–Stavanger og Oslo–Bergen kan vera på same nivå. Etter Jernbanverket si vurdering er det nødvendig å arbeide vidare med høgfartsbane som konsept for å avklare meir i detalj fleire viktige forhold om ei satsing med høgfartsbane er rett, og korleis ei satsing eventuelt kan gjennomførast. Jernbanverket rår til at det i samband med handsaminga av Nasjonal transportplan i Stortinget våren 2009, blir lagt opp til å fastleggja mål for den langsiktige utviklinga av fjerntrafikken på jernbane i Norge.

### **1.8 Trafikktryggleik**

Talet på drepte i vegtrafikken er halvert sidan 1970. I same periode er trafikken tredobla, dette betyr at risikoen for å bli drept i vegtrafikken er redusert med rundt 85 prosent. Dei seinare åra har vegtrafikken kravd om lag 250 liv kvart år, mens ca. 1000 menneske har blitt hardt skada. Transportøkonomisk institutt (TØI) har reka ut at dei totale samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker er rundt 26 mrd. kr pr. år.

Trafikktryggleik på veg har utvikla seg mindre positivt enn forventa dei seinare åra. Statens vegvesen har foreslått å auke innsatsen til spesielle trafikktryggleiksinvesteringar vesentleg. Kombinert med bidrag frå andre aktørar, auka kontrollverksemd og ein sikrare bilpark, kan dette bidra til at talet på drepne eller hardt skadde blir redusert med minst ein tredel frå vel 1200 til under 800 per år i 2020. Dette til tross for at det er anslått ein vekst på rundt 20 prosent i vegtrafikken. Ein viktig føresetnad er auka trafikktryggleiksinnsetning frå politiet.

Ei økonomisk ramme ut over planramma gjer det mogeleg med eit meir ambisiøst mål.

Ulykkestala syner at Rv7 og Rv52 er svært ulykkesbelasta. Dette er ein heilt uakseptabel situasjon både i forhold til dei faktiske forholda og nasjonale målsettingar i forhold til trafikktryggleik.

## 2. VURDERING

### 2.1 Generelt

På mange område er status for Hallingdal i forhold til Nasjonal Transportplan dei same som ved handsaminga i 2004. Det har likevel skjedd endringar som kan vera med å få Hallingdal ut av den bakevja me var i ferd med å koma inn i. Fyrst og fremst ved at det no er ein aksept for at Hallingdal er ein av dei viktigaste trafikkkorridorane aust-vest og at dette også vil føre til vegmidlar, som me elles måtte sjå langt etter. Frå 1.1.2004 vart Rv7/52, Hønefoss, - Gol – Borlaug stamveg, noko som vil resultere både i midlar til investeringar og auka vedlikehaldsbudsjett.

Vinteropne vegar som og har vore eit stridstema er førebels sikra, men dette er på ingen måte ei sak som er avslutta.

På Bergensbanen har det skjedd så godt som ingenting på investeringssida, det mest positive dei siste åra er sterk auke i godstrafikken.

Det kan vera mykje å kommentere sett ut frå eit overordna nivå, men eg har i denne omgang valt å drøfte problemstillingar som direkte vedkjem Hallingdal.

Nokre hovudretningar i forslag til NTP 2010-2019 er likevel:

- Dei økonomiske planrammene er svært begrensa
- Det blir prioritert drift og vedlikehald framfor nye vegar
- Prioritering av trafikkksterke korridorar og reduserte rammer til investeringar, fører til at det blir avgrensa midlar att til det øvrig riksvegnettet.
- Både Jernbanelinjen og Statens vegvesen prioriterar korridorane med størst trafikk. Både på jernbane- og vegnettet finns dei største kapasitets- og tryggleiksproblema i Oslo-området. Jernbanelinjen prioriterar tiltak i storbyområda Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, Intercity-strekningane på Austlandet og tiltak for godstrafikk på jernbane.

Forslag til NTP 2010-2019 gjev ein god beskrivelse av tilstand og utfordringar i transportsektoren. Det må kunne seiast at utviklinga på mange områder går i motsatt retning av sentrale politiske målsettingar, og at denne utvikling vil halde fram med dei tilrådingar som blir gjeve. Etatane klarer ikkje å snu utviklinga med eigne virkemidlar og dagens økonomiske rammer.

Det framlagte forslaget til NTP har gjennomgåande svært låge rammer til investering innanfor alle transportsektorane. Tatt i betraktning at heller ikkje gjeldande handlingsprogram for NTP er følgt opp i forhold til gjennomføring av planlagde tiltak gir dette eit svært dårleg utgangspunkt for følgje opp sentrale målsettingar.

Store uløyste investeringsoppgåver kan med dette ikkje realiserast i komande NTP-periode. Eit stamnett som ikkje vil kunne byggast om til ønska standard på mange tiår er noko som ikkje kan akseptrast. Transportetatane sine stamnettutgreiingar syner eit utbyggingsbehov på i størrelsesorden 400 mrd. kr. Med dei økonomisk ramme som er satt og med maksimal utnytting av bompengipotensialet, vil det ta om lag 60 år å oppnå den standarden som er sett for stamvegane. Når ein i tillegg tek med etterslepet i vedlikehald som er i størrelsesorden 45 mrd. kroner kan det med god grunn stillast spørsmål ved den "Norske modellen" for vedlikehald og utbygging av vår samferdselsinfrastruktur.

Det må kunne stillast spørsmål ved om snevre økonomiske rammer har vore med å redusert transportetatane sitt handlingsrom i forhold til å synleggjera reelle faglege tilrådingar. Og det må kunne stillast fleire store spørsmål i forhold til planprosessane i forhold til NTP. Dette er store og omfattande prosessar som blir drive meir eller mindre kontinuerleg med rullering kvart fjerde år, og som involverar svært mange både i offentleg og privat sektor. Det kan vera god grunn til å stille spørsmål ved kor forplikande denne type planprosessar er.

Spesielt sett i lys av kor mykje ressursar som blir lagt ned frå ulike aktørar. Og ikkje minst i forhold til dei forventningar som blir skapt.

Det merkelege er og at så snart ein plan er sett i verk startar neste rullering, med nye analyser, vurderingar og høyringar. Dette er ein evig runddans, der politiske vedtak knapt er kalde, før dei blir teke opp til ny vurdering. Prosjekt som er vedteke eit år må vurderast på nytt, argumenterast og kjempast for. Etter mit syn set denne type planlegging og planprosessar både fagetatar og det politiske systemet i misskreditt.

## **2.2 Transport, distrikt, næringsliv**

Som dei fleste distriktsregionar er også Hallingdal i store endringar - frå jordbruksbygder til Norges største reiselivsregion. 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 vel 5 mill. gjestedøgn. Ikkje for nokon annan region i landet har reiselivet så mykje å seia som for Hallingdal, med 33 % av sysselsetjinga som er reiselivsrelatert. Dette er m.a. godt dokumentert i rapportar frå m.a. TØI.

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 heilt avgjerande for å oppretthalde dagens aktivitetsnivå og for vidareutvikling.

Dette kjem og klart til uttrykk i Buskerud fylkeskommune sin reiselivsstrategi:

*Reisetid og reisestandard er sentralt for reiselivsnæringenes konkurransedyktighet. Det gjelder både til og fra reisemålet, og for at reisemålene blir valgt som stopp på en rundreise.*

*Det tyngste og dermed mest sårbare reiselivet ligger på akse øst-vest og dermed langt fra flyplasstilbud. Det samme gjelder også de deler av fylket hvor det finnes få andre alternativer til næringsutvikling enn reiseliv. Dette må påvirke prioriteringene innenfor kommunikasjonssektoren.*

*Viktigst er: Innkorting og opprusting av Rv 7 i Buskerud og sikre helårsforbindelser øst-vest.*

I samband med arbeidet med planstrategi og planprogram for Buskerud (2008), seier professor Tor Selstad, Høgskolen i Lillehammer, følgjande i forhold til Hallingdal.

*"Dette er Buskeruds viktigste reiselivsregion. For å sikre ny vekst i en reiselivsregion, er det viktigste offentlige myndigheter kan bidra med fysiske infrastrukturer."*

I NTP 2010-2019 et det sagt at: *"Vi mangler i dag viktig kunnskap om sammenhengen mellom reiselivsnæringen og kravene til transportsystemene. Derfor er det behov for forskning om reiseliv og transpor."*

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

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

I forhold til reiselivsnæringa sitt transportbehov har TØI gjennomført ei analyse av kor mykje trafikk turismerelaterte reiser genererer på nokre hovudvegstrekingar i Buskerud, Telemark og Vestfold og Agder-fylka (Arbeidsdokument av 20. desember 2007). Analysane tydeleggjer Hallingdal sin spesielle situasjon i forhold til svært stor del trafikk som er reiselivsrelatert. Dette kjem og klart fram i førebels utkast til forvaltningsplan rv 7/rv52.

Hovudmålsettinga med forvaltningsplanen er:

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

I forvaltingsplan Rv7/Rv52 kjem det fram at i 2006 var årsdøgntrafikken ved Flå ca. 3800 kjt/døgn. Gjennomsnittlig trafikk på fredag og søndag var 6000 kjt., og med ein toppbelastning i påska på ca. 12.000 kjt. Av total trafikk i teljepunkt Flå er 60% av trafikken fritidsreiser.

Forvaltningsplanen har og vurdert trafikkauke som følge av realisering av utbyggingar i vedtekte reguleringsplanar og omfang nedfelt i kommuneplanar i Hallingdal. Årsdøgntrafikken ved Flå vil auke til ca. 6000 kjt/døgn og trafikk søndag vil auke frå 6000 til ca. 11.000 kjt. Dette er sjølvstøtt svært usikre tal, men det gjev ein klar indikasjon på forholdet reiseliv – trafikkutvikling, og det er ei tydeleggjering av at god kommunikasjon er avgjerande for vidare utvikling av store delar av reiselivet.

Ut frå dei vurderingar som er 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 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.

Når det gjeld aust – vest sambandet er Rv7 den kortaste og beste vegtraseen mellom Oslo og Bergen. Bindeleddet mellom øvre Hallingdal og Hardanger/Bergen er fyrst og fremst Rv7. Rv7, Rv50 og Rv52 er alle viktige vegar for aust – vest sambanda, samstundes som det er vegar med avgjerande regionale og lokale funksjonar. Rv7, Rv50 og Rv52 har vel 50% av den samla trafikken aust – vest, også i forhold til tungtrafikk og der E16 og E134 er teke med. Ut frå dette er strekninga Hønefoss – Gol den ”viktigaste” vegstrekninga for aust-vest sambanda. I tillegg utgjer tungtrafikken 14-15 % av trafikken på riksveg 7 ved Flå, dvs. om lag 550 tunge kjøretøyer pr. døgn. Vanlegvis reknar ein at det i gjennomsnitt er 10 % tungtrafikk på vegnettet i Norge. Dette indikerar at Rv 7 er ei viktig rute for tungtrafikken mellom aust og vest.

## **2.3 Vegar**

### **Generelt**

Riksvegnettet gjennom Hallingdal er viktig både for Hallingdal som region og som aust- vest samband. Dette kjem klart fram i forslag til NTP og i stamvegutgreiingane. Rapport ”Næringslivets transporter i Buskerud” som Statens vegvesen utarbeida i mai 2003 understrekar også dette. Eit godt utbygt riksvegnett til- og gjennom regionen er avgjerande for at Hallingdal skal oppretthalde stillinga som den største reiselivsregionen i landet.

### **Rv 7/Rv 52 Hønefoss - Gol - Borlaug**

I eit perspektiv der heile 61% av veglengda pr. 1.1.2006 var strekkingar som ikkje tilfredsstillar ein akseptabel minstestandard og kostnadane for å bygge ut ruta til fullgod standard er stipulert til 3,5 mrd. kroner eller 1 mrd. for sokalla akseptabel standard, kan det vera grunn til sterk uro. Det vil kunne ta fleire 10-år før me kanskje er på eit akseptabelt nivå.

I stamnettutgreiinga vart det m.a. sagt følgjande om Rv 7/Rv 52 Hønefoss - Gol – Borlaug:

*Ruta er den korteste og mest foretrukne stamvegforbindelsen mellom Oslo og Bergen. I tillegg er ruta hovedforbindelsen mellom Osloområdet og store deler av Sogn og Fjordane opp mot Nordfjord. Ruta er av stor betydning for næringslivet på Vestlandet mellom Bergen og Nordfjord. Raske og sikre godstransporter er avgjørende for å kunne drive lønnsom næringsvirksomhet, særlig for produksjonsvirksomheter med stor avstand til markedene. Dette gjør at næringslivet er avhengig av og*

*stiller store krav til ruta. Næringslivets varetransporter kommer best til syne gjennom tungbiltrafikken. Gjennomgangstrafikken av tunge kjøretøyer over Hemsedalsfjellet var 218 pr. døgn i 2004, eller ca 28 prosent av totaltrafikken. Dette er henimot dobbelt så mye som tilsvarende på E16 over Filefjell, og innebærer at rv. 52 er en viktig fjellovergang for næringslivets transporter i området.*

*Hallingdal er den regionen i Norge der reiseliv betyr mest relativt sett. Dette med tanke på verdiskapning innenfor denne næringen kontra andre næringer i regionen, og målt i antall overnattinger pr. innbygger i regionen. Kunde grunnlaget for turistnæringen er både det sentrale Østlandsområdet, Bergen/Vestlandet og Sverige/Danmark/Tyskland. De besøkende øst- og sørfra kommer først og fremst langs riksveg 7. Vestfra foretrekker mange riksveg 7 over Hardangervidda, men om vinteren er riksveg 52 et godt og sikkert alternativ for trafikk til Hemsedal og Gol.*

*Turisttrafikken er framtreddende på riksveg 7 med typiske sesongvariasjoner med lokale topper i vinterferien, påskeferien, om sommeren og i høstferien. Den store innslaget av turisttrafikk gir relativt liten variasjon over året, men til gjengjeld stor variasjon mellom dagene i uken.*

*Ruta har også en viktig lokal betydning for næringsliv og befolkning i Hallingdal/Hemsedal som eneste riksveg på langs av dalføret.*

Ser me på utviklinga av trafikken over Hemsedalsfjellet var det i 2007 ein ÅDT på 956, der 30,9% (295) var tunge køyretøy. Hemsedalsfjellet er den fjellovergangen som har størst del av tungtrafikken.

Det er positivt at det i fyrste fireårsperioden er prioritert fullføring av den vedtekte omlegginga av Rv. 7 på strekninga Ramsrud–Kjelsbergsvingene.

Det store gjennombrøtet for Sokna – Ørgenvika skjedd i samband med Nasjonal Transportplan 2006 – 2015.

- I St.meld. 24 (2004) foreslo regjeringa;  
*..det avsettes også midler til prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika, gitt lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering. Prosjektet vil redusere kjøreavstanden mellom Hallingdal/Vestlandet og Buskerud/ Oslo-regionen med om lag 20 km, og gi økt trafikksikkerhet.*
- I samband med Stortinget si handsaming (2004) vart ramma til Sokna – Ørgenvika auka med 160 mill.
- Og i vedteke handlingsprogram er Stortinget sitt vedtak følgt opp og det står også:  
*”Eventuelt lokalt initiativ om forskottering av de statlige midlene kan føre til en ytterligere forsering”.*

Men dette var ikkje nok, i forslaget som ligg føre står det:

*Dersom planramma aukast med 20%, prioriterar Statens vegvesen statlege midlar til bygging av ny rv. 7 på strekninga Sokna–Ørgenvika i siste seksårsperiode.*

Det er god grunn til å tru at planramma blir auka og med god og samlande innsats frå Buskerud fylkeskommune og Hallingdal bør grunnlaget for ei realisering vera på plass i fyrste del av planperioden. Planarbeidet med konsekvensutgreiing, kommunedelplan og vedteken reguleringsplan er på plass slik at neste trinn er endeleg bompengeutgreiing, eit arbeid som har starta opp.

I planforslaget ligg det ikkje inne større konkrete tiltak på strekninga Ørgenvika – Gol. Stamvegutgreiinga peika på fleire tiltak på denne strekninga, samstundes som det har synt seg at det her er fleire alvorleg ulykkestrekingar.

*Strekingen mellom Hønefoss og Gol er den mest ulykkesutsatte på ruta, og møteulykker er den alvorligste ulykkestypen. Møteulykkene skjer der hvor en har dårlig geometri og mangler forbikjøringsstrekinger, og over halvparten av møteulykkene skjer i helgene når trafikkbelastningen er størst. Utforkjøringsulykker er den nest alvorlige ulykkestypen på ruta. Disse skjer mer spredt over ukedagene, og på strekinger med dårlig geometri.*

Ut frå signala i NTP om alternative former for gjennomføring av utbetringstiltak vil strekninga Ørgenvika – Gol kunne egne seg godt for prosjektfinansiering. Utgangspunktet for prosjektfinansiering som er skissert er ma.:

- *Langs to tredeler av stamvegnettet er trafikken så lav at aktuelle tiltak først og fremst er **utbedring av eksisterende veg, kombinert med nybygging på kortere strekninger**. For å oppnå en mer enhetlig og høyere standard, bør lengre strekninger vurderes i sammenheng også på denne delen av stamvegnettet, og utbedringene bør planlegges og utføres under ett.*
- *Det er også viktig å se utbedringer i sammenheng med drift og vedlikehold. Statens vegvesen mener det er behov for nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandarden. Dette kan bidra til bedre utnyttelse av både vedlikeholds- og investeringsmidlene.*

Ut frå dei kriteria som er skissert bør det ligge svært godt til rette for å vurdere om strekningA Ørgenvika – Gol er egna for ei type prosjektfinansiering.

### E16, Sandvika - Hønefoss

E16 Sandvika – Hønefoss er ein viktig veg for Hallingdal.

Med ei auka planramme på 20% er det prioritert oppfølging av Oslopakke 3 i siste seksårsperiode, med statlege midlar til utbygging av E16 til firefelts veg på strekninga Sandvika– Wøyen, i tillegg er det prioritert statlege midlar til utbygging av E16 til firefelts veg på strekninga Bjørum–Skaret.

Med ei auka ramme til 5 mrd. pr. år har Statens vegvesen m.a. prioritert E16 Skaret – Steinsletta, som firefelts veg, med delvis bompengefinansiering.

For Hallingdal er dette tiltak som bør støttast.

### Øvrige riksvegar

Når det gjeld øvrige riksvegar er forslag til fylkesfordelt ramme for Buskerud 590 mill.

Med dei bindingar som allereie er gjort, med m.a. Øvre Sund bru og Sigdalsvegen er det i prinsippet ikkje pengar til nye prosjekt. <http://www.bfk.no/html/saksdok/3889080.html>

Dette kan sjå ut som om at også i perioden 2010 - 2019 vil Drammenspakka legge beslag på det meste av midlane til øvrige riksvegar. Eg har vankeleg for å tru at det var dette fylkespolitikarane såg for seg då dei i si tid la føringane for Drammenspakka.

**Det må vera lov å stille spørsmål til at heile investeringsramma for Buskerud over ein periode på minst 30 år går til å løyse trafikkproblema i Drammen. Dette er prosjekt som heilt klart burde gått utanom løyvingane som blir fordelt dei “øvrige riksvegane” i fylke.**

Kanskje det burde vore gjeve rom for mindre prioriterte investeringsprosjekt også i andre deler av fylke. Det må uansett vera eit overordna mål for Buskerud å kunne få auka investeringsramma til vegprosjekt i fylke, og det kan ikkje under nokon omstendigheit akseptarast at Drammenspakka skal tilførast meir midlar enn det som allereie ligg i gjeldande planar.

Når det gjeld vinterbrøytinga av fjellovergangane er ikkje det noko direkte tema no men det kan likevel vera på sin plass å presisere at både Rv7 som hovudferdselsåra aust-vest og Rv50 med viktige regionale funksjonar – skal vera prioriterte som **fullverdige vinterbrøyta** vegar.

Rv 35 Jessheim – Hønefoss er ein annan veg som også er viktig for Hallingdal. Redusert reisetid Gardermoen – Hallingdal er for store delar av reiselivet ein avgjerande føresetnad for å lykkast. Statens vegvesen foreslår å gjennomføre prosjektet Jevnaker - Olimb i siste seksårsperioden ved ei auka planramme på 20%.



## 2.4 Vegvedlikehald

Det er positivt at vegvedlikehald blir prioritert, spørsmålet er likevel om det er store nok rammer slik at etterslep kan takast att. Vedlikehaldet på dei fleste vegane gjennom Hallingdal har gjennom fleire år vorte nedprioritert som følgje av for låge rammer. Dette har ført til ein vegstandard som både er ein risiko i forhold til trafikktryggleik og slitasje som fører til meirkostnader utover ordinært vedlikehald. Ut frå dei signal som blir gjeve i forslag til NTP er det å håpe at vedlikehaldet på stamvegar/riksvegar i løpet av få år vil vera på eit bra nivå. Men samstundes syner det seg at t.d. Rv7 og Rv52 ikkje er dimensjonert for den trafikkbelastninga som er, dette gjeld heile oppbygginga av vegen.

Ut frå dei vurderingar som er gjort av Rv7/Rv52, med bakgrunn i Statens vegvesen sine eigne kriteria for klassifisering av vegnettet, er heile 61% klassifisert som N-strekningar.

**N-strekningar:** Strekningar som ikkje tilfredsstillar ein akseptabel minstestandard.

På mykje av desse vegane trengs meir enn asfaltering og ordinert vedlikehald, på mange plassar må det til oppbygging av ein ny veg.

Spørsmålet vil vera om det framleis blir "sminking" eller om det blir sett av midlar for til av renovering av dei mest belasta vegane.

## 2.5 Jernbane

NTP har ei sterk prioritering mot drift, vedlikehald og tryggingstiltak. Midlar til nyanlegg er nedprioritert og går til der jernbanen i dag har konkurransefortrinn som Oslo-og Stavangerområdet. P.g.a avgrensa totalrammer vil desse prioriteringane kunne føre til at jernbanen tapar konkurransekraft utanom storbyområda.

Bergensbanen er og har vore av stor verdi for utvikling og vekst i Hallingdal. Nærare 50% av av/påstigningar på Bergensbanen skjer i Hallingdal.

Bergensbanen fyller hundre år i 2009 og tener framleis viktige transportoppgåver mellom dei to største byområda i landet, og er eit vesentleg element i samfunnsutviklinga i kommunane langs banen.

Bergensbanen er på mange måtar spesiell ved å ha ei rekkje ulike funksjonar:

- Bergensbanen er viktig for lange personreiser mellom endepunkta Oslo og Bergen.
- Bergensbanen har stor lokaltogtrafikk og dagpendling nær Bergen og Oslo. Persontransporten med høgt trafikkerte lokaltogstrekningar nær Bergen og Oslo, er avgjerande i utvikling av større bu-, service-, og arbeidsmarknadsregionar.
- Bergensbanen er eit viktig kollektivtilbod for Hallingdal
- Bergensbanen er "utfartstoget" for rekreasjon og fritidsreiser for Oslo-området og Bergensområdet. Denne trafikken er særleg viktig for reiselivsnæringa og utviklinga i Hallingdal.
- Bergensbanen er eit internasjonalt reiselivsprodukt. Bergensbanen har saman med Flåmsbana eit internasjonalt ry som turistbane. Dette er ein marknad i sterk vekst, der verdiskaping i reiselivsnæringa gir store ringverknader i Oslo, Bergen, og i kommunane langs banen. Utvikling av Bergensbanen som turist- og utfartsbane for "dei store opplevingane", vil vere ein sentral del i norsk reiselivssatsing.
- Bergensbanen spelar ei avgjerande rolle i godstrafikken mellom Oslo og Bergen. Godstransporten på Bergensbanen er sterkt aukande, og tilsvarar i dag nær 100.000 vogntog på vegen over fjellet kvart år. Klimatrusselen og lokale miljølempar tilseier at vi må arbeide for ytterlegare sterk vekst i overføring frå vegtransport til miljøvennleg jernbanetransport.

I lang tid har ein opplevd manglande satsing på investeringar og prosjekt langs banen mellom dei to største byområda i landet. Eit framtidsretta og miljøriktig transportsystem, krev at

opprustinga av Bergensbanen no må intensiverast. Uavhengig av mogleg satsing på høgfartsbane i Sør-Noreg vil Bergensbanen ha ei nøkkelrolle i framtidens transportsystem. Dette gjeld både persontransport og godstransport.

Jernbanen står på mange måtar ved eit vegskilje. Det er nødvendig med omfattande modernisering dersom jernbanen skal spela ei viktig rolle som framtidig transportform. Som det har vore sagt: ***”Dersom Norge ikke satser på å modernisere deler av jernbanenettet til en akseptabel og konkurransedyktig standard innen en rimelig tidshorison, 10-15 år, vil trafikken på jernbane reduseres og over tid bli marginalisert i forhold til vegtrafikk.”***

Dersom målsetjingane om ei kursending til meir bruk av jernbane skal bli ein realitet, må det til ei satsing langt utover det som ligg i forslag til NTP. Med ei langsam fornying av jernbanen vil bilbruken forsterkast og oppfatninga om at utbygging av vegnettet er det einaste rette vil bli forsterka. Dette vil ikkje vera i samsvar dei nasjonale målsetjingane.

Dei siste åra har jernbanen stadig fått ein større marknadsdel av godstrafikken på strekninga Bergen -Oslo, medan lastebilen er dominerande på delstrekningar mellom endepunkta. I 2006 gikk det 6 togpar T/R Oslo – Bergen kvar dag. I 2007 gjekk det 8 togpar tre dagar i veka og 7 togpar dei andre dagane. Omgjort til vogntog utgjør dette meir enn 200 vogntog pr. døgn. Frå 2003 har det vore ein vekst på 85% i auken på gods på jernbane mellom Bergen og Oslo. Utfordringane for ei vidare auke er manglende kryssingskapasitet mellom Myrdal og Bergen og på Gjøvikbanen. Ut frå både trafikktryggleik og eit miljø- og samfunnsøkonomisk perspektiv må det snarast leggest til rette for auka godstransport med jernbanen.

Skal jernbanen overleva som eit godt og framtidsretta kommunikasjonsmiddel og ikkje berre i samband med ”inter-city trafikk” må det både vera visjonar og vilje til å investere i morgondagens jernbane.

I dag er reisetida Oslo – Bergen om lag 6 ½ time.

Eit hovudmål for utvikling av Bergensbanen er vesentleg redusert reisetid. Redusert reisetid frå 6,5 til 4,5 timar mellom Bergen og Oslo er avgjerande for å løyse ut potensialet for Bergensbanen. Både for dei lange reisene over fjellet og for lokaltrafikken vil redusert reisetid bidra til at miljøvennleg jernbanetransport vert meir attraktiv i forhold til fly- og bilbruk. Tiltak for å oppnå 4,5 timars reisetid gjeld i første rekkje investeringar i banenettet, som bygging av Ringeriksbanen, dobbeltspor Bergen-Arna, og linjeomlegging Trengereid-Takvam. Fleire og lengre kryssingsspor er viktig for å redusere forseinkingar og dagens konflikt mellom persontransport og godstransport.

Med planlagte utbyggingar vil t.d. reisetida Oslo – Gol bli ca. 1 time og 40 min. Berre dette vil vera ein jernbanerevolusjon.

Det viktigaste enkelttiltaket for Bergensbanen og Hallingdal er Ringeriksbanen.

Ut frå basisrammene vil ikkje bygging av Ringeriksbanen starte i planperioden noko som ikkje bør akseptast. Med ei auka ramme ynskjer Jernbaneverket å starte bygginga av Ringeriksbanen i siste del av planperioden. Forkortinga av Bergensbanen vil gje Bergensbanen ei heilt nødvendig modernisering. Dette er eit viktig tiltak for lokaltrafikken Hønefoss – Oslo og som aust – vest samband Oslo – Bergen. Men i like stor grad vil innkortinga av Bergensbanen ha enormt mykje å seia for Hallingdal, som den største reiselivsregionen i landet. I tillegg vil Ringeriksbanen ”føre” Hallingdal nærare sentralt austlandsområde, noko som er viktig både i forhold til arbeidsmarknad og rekruttering.

Ein endå større revolusjon vil ein høgfartsbane kunne bli med reisetid Oslo – Bergen på 2 timar og 20 minutt. Her er det førebels mange spørsmål i forhold til teknisk gjennomføring og økonomi. Førebelse kostnader er estimert til 80 – 100 mrd. kroner. Det er drøftingar om kva

behov Norge har i forhold til høgfartsbanar. Er det tog som går raskast mogeleg (250 km/t ) mellom dei største byane med færrest mogeleg stopp eller det tog som kanskje går med høg fart (150 - 200km/t) og har fleire stopp.

Uansett vil det vera langt fram før realisering av høgfartsbane mellom Bergen og Oslo. For at utviklinga av Bergensbanen ikkje skal stoppe opp i påvente av ein eventuell høgfartsbane er det viktig å vurdere kva som kan gjerast ut frå eit noko mindre ambisjonsnivå, men som ikkje er bortkasta ved ein framtidig høgfartsbane.

Her er det positivt at utgreiingane syner at det er mogeleg å gjera ei fornuftig og etappevis utbygging av Bergensbanen, eventuelt til ein framtidig høgfartsbane. Ein føresetnad for dette er at Ringeriksbanen blir bygd og at det kan takast delstrekningar i Hallingdal og på Vestlandet. På denne måten kan Bergensbanen få stor nytte av ei utbygging til høgare hastigheit gjennom delprosjekt, og reisetida vil gradvis bli redusert.

Med ei slik tilnærming kan me sjå for oss følgjande målsettingar for Bergensbanen i neste planperiode:

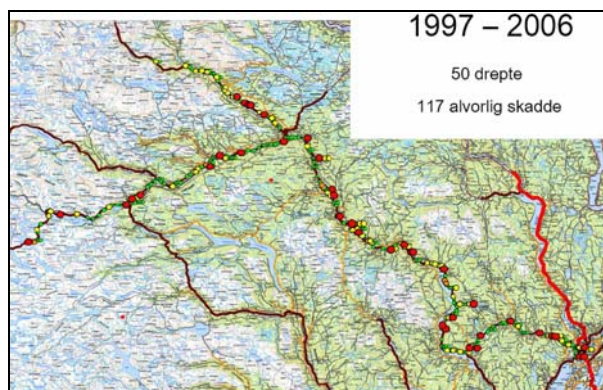
- Reisetid på 4t og 30 min mellom Oslo og Bergen
- Styrka posisjonen som "reiselivsbanen" saman med Flåmsbana
- Bergensbanen er tilrettelagt for vesentleg auka godstransport
- Ringerike og Hallingdal ein felles region med Oslo
- Vossebanen er utvikla til ein høgkvalitets forstadbane
- Moderne og universelt utforma stasjonar og togsett
- Eit attraktivt tilbod for alle grupper reisande

## **2.6 Trafikktryggleik**

I Nasjonal Transportplan har Statens vegvesen foreslått å auke innsatsen til spesielle trafikktryggleiksinvesteringsar vesentleg. Kombinert med bidrag frå andre aktørar, auka kontrollverksemd og ein sikrere bilpark, kan dette bidra til at talet på drepne eller hardt skadde blir redusert med minst ein tredel frå 1200 til under 800 per år i 2020. Dette til tross for at det er anslått ein vekst på rundt 20 prosent i vegtrafikken. Ein viktig føresetnad er auka trafikktryggleiksinnsetning frå politiet.

Ei økonomisk ramme ut over planramma gjer det mogeleg med eit meir ambisiøst mål.

Sett ut frå ein nasjonal samanheng er Buskerud det fylke som har hatt minst nedgang i drepne og hardt skadde i vegtrafikken dei seinare åra. Ulykkestala syner at Rv7 og Rv52 er svært ulykkesbelasta. I perioden 2002 – 2006 var det i gjennomsnitt pr. år 13 hardt skadde eller drepne på Rv7 og Rv52, innan Hallingdal sine grenser. Dette er totalt ein strekning på 22 mil og er heilt uakseptabel situasjon både i forhold til dei faktiske forholda og nasjonale målsettingar i forhold til trafikktryggleik. Eit anna tal er 112 drepne og hardt skadde på stamvegen Rv7/Rv52 i perioden 1997 – 2004, eller 14 pr.år.



Skisse ulykkeskart

Gjennom prosjektet Trafikktryggleik Hallingdal er det ei målsetting å halvere talet på drepne og hardt skadde, på Rv7 og Rv52 gjennom Hallingdal. Hovudsatsingsområda er haldningsskapande arbeid, kontrollar og arbeide for utbetring av ulykkespunkt/ulykkesstrekningar.

Det har synt seg at på strekninga Hønefoss – Gol er det mange og alvorlege ulykker.

I stamvegutgreiinga er det på fleire tiltak på denne strekninga.

*Strekningen mellom Hønefoss og Gol er den mest ulykkesutsatte på ruta, og møteulykker er den alvorligste ulykkestypen. Møteulykkene skjer der hvor en har dårlig geometri og mangler forbikjøringsstrekninger, og over halvparten av møteulykkene skjer i helgene når trafikkbelastningen er størst. Utforkjøringsulykker er den nest alvorlige ulykkestypen på ruta. Disse skjer mer spredt over ukedagene, og på strekninger med dårlig geometri.*

Med ny veg Ramsrudhellinga og Sokna – Ørgenvika er ein kome eit stykke på veg.

I planforslaget ligg det ikkje inne større konkrete tiltak på strekninga Ørgenvika – Gol. Som foreslått i pkt. 2.2 bør det vurderast ei utbetring av denne strekninga snarast råd der ein vurderar bruk av prosjektfinansiering.

## **2.7 Luftfart**

For Hallingdal er Gardermoen den viktigaste flyplassen og det er derfor avgjerande å korte ned reisetida så mykje som mogeleg. Dette gjeld både i forhold til bruk av bil og tog.

Ål 10.3.2008

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar