



FORSLAG TIL UTTALE.....	2
1. SAKSOPPLYSNING.....	5
1.1 Innleiing.....	5
1.2 Framdrift – handsaming av NTP	5
1.3 Økonomi	5
1.4 Transportkorridor 5 Oslo –Bergen	6
1.5 Trafikktryggleik.....	8
2 VURDERING	9
2.1 Generelt	9
2.2 Transport, distrikt, næringsliv	10
2.3 Veg, generelt.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
2.4 Rv 7/Rv 52 Hønefoss - Gol - Borlaug	Feil! Bokmerke er ikke definert.
2.5 E16, Sandvika - Hønefoss	15
2.6 Vegvedlikehald.....	15
2.7 Jernbane.....	15
2.8 Trafikktryggleik.....	17
2.9 Luftfart.....	17

FORSLAG TIL UTTALE

1. Regionrådet for Hallingdal er samd med transportetatene at prioritering av drift og vedlikehald er naudsynt, innanfor dei planrammer etatene har fått, for å ta att lang tids forsøming. **Det må likevel stillast spørsmål ved om ei planramme på + 45 % er godt nok**, både i forhold til veg og ikkje minst i forhold til nødvendige jernbaneinvesteringar. Norge har hamna håplaust på etterskot både i forhold til vedlikehald og investeringar, både når det gjeld veg og jernbane.
2. **Regionrådet for Hallingdal ber om at det blir sett i gang arbeid med tanke på prosjektfinansiering strekninga Ørgenvika – Gol (Vegpakke Hallingdal)**

Fordi:

Det er svært positivt at Ramsrudhellingane er ferdig utbygd og Sokna –Ørgenvika no blir realisert. Men det vil vera halvavgjort arbeid, dersom det ikkje blir lagt til rette for ei utvikling av resten av Rv7. Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggas og utførast under eitt.

Forvaltningsplan Rv7/Rv52 (november 2008) som er utarbeida av Statens vegvesen har på ein svært grundig måte analysert Rv7/Rv52 i forhold til vegstandard og konsekvensar ved ei forventa trafikkauke. I planen blir det m.a. sagt at ut frå ein forventa mykje større trafikkvekst enn det som er lagt til grunn i transportetatanes planforslag, vil Rv7/Rv52 kunne oppleve ein negativ trafikktryggleiksutvikling og trafikkavvikling.

Utbetring og ombygging av vegen mellom Ørgenvika og Gol vil passe godt til forslag om nye kontraktformer, ut frå dei kriteria som vart skissert i St.meld. nr.16, NTP 2010 -2016.

3. **Ny veg Rv.52 Gol – Robru må prioriterast i fyrste del av planperioden.**
Rv. 52 startar i kryss med riksveg 7 ved Gol vest. Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Robru svært dårleg standard. 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.
4. **Regionrådet for Hallingdal forventar ei snarleg igangsetjing av KVU for Rv7 Hardangervidda, mellom Haugastøl og Maurseth.**

Fordi:

Rv7 over Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om i mange år. Problemstillingane har vore ut frå to tilnærmingar:

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

Ut frå dei politiske føringar som har vore lagt for framtidig vinterdrift av Rv7, ynskjer no Regionrådet for Hallingdal at prosessen kjem i gang, med korleis Rv7 som ein av hovudvegane aust-vest skal utviklast. I St.meld. nr. 16(2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 står det m.a.: “Planlagt åpning av Hardangerbrua i 2013 vil bidra til økt trafikk over rv 7. Det pågår en fylkesdelplanprosess for Hardangervidda med sikte på å fastsette en langsiktig arealforvaltning hvor hensyn til bruk og vern balanseres, herunder sikring av villreinens leveområder. Det er uvisst om dette vil kunne få konsekvenser for vinterdriften på rv7. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger.”

Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommunar samarbeida om planarbeidet for regional plan for Hardangervidda. Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstamma, sikre lokalsamfunna moglegeheiter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv. Planen vart vedteke i dei tre fylkeskommunane hausten 2011.

I høve til Rv7 er det i planen lagt føringar for planutforming, det er skissert retningslinjer for vinterbrøyting og det er skissert forslag i handlingsplan.

Det blir peika på at etablerte vegar som er viktige for både lokalsamfunn og storsamfunn skal så langt mulig haldast vinteropne. Dette gjeld særleg aust – vest sambanda E134 og Rv7.

Konfliktar med villrein skal søkast redusert ved å legge til rette for miljøtunneler, betre vegprofil og reglar for bruk av “gamlevegen” utanom tunneler.

I planen blir det sagt at Rv 7 frå Haugastøl til Sysendalen er utfordrande i forhold til villreinenes trekk. "Det synes likevel å være bred enighet om at Rv 7 må holdes vinteråpen, men at trekkmulighetene for reinen må forbedres."

Planen rår til at arbeidet med planlegging av miljøtunnelar og høgfjellsprofilar på strategiske stader på traseen skal vidareførast, samtidig som Hardangerviddatunnelen som eit nytt alternativ blir utgreidd. Begge løysingane vil sikre villreintrekk til alle årstider og betre tryggleik og regularitet. Det blir understreka at val av løysing og realisering bør skje snarast mogeleg.

Det blir sagt at ei viktig oppfølgingsoppgåve av det regionale planarbeidet er å vera pådrivar for vidareføring av arbeidet med utbetring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrere vintervei og betre kryssingsmogelegheiter for villreinen. Tunnelar (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høgfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.

Rv7 er utan tvil ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest, og som kan seiast å ha 3 hovudfunksjonar:

- *Som snarveg for aust-vest samband, næringsliv*
- *Som livsnerve, regional betydning (Hallingdal/Numedal – Hardanger)*
- *Som turistveg*

Rv7 bind landsdelar saman og har ein sterk interregional funksjon, som har stor betydning for næringslivet både på Vestlandet og Austlandet. Mellom Oslo og Bergen er Rv 7 den kortaste aust - vest-traseen, med stamvegknutepunkt på Gol og Trengereid, og utan tvil ein av dei viktigaste vegane mellom Oslo og Bergen. Rv7 er og ei hovudferdselsåre for to av dei største reiselivsregionane i landet, Hallingdal og Hardanger.

Det er og på sin plass å minne om innkortinga (20 km.) Sokna – Ørgenvika, med planlagt opning 2014, som også vil vera eit prosjekt som vil gjera Rv7 endå meir attraktiv og vil føre til auka trafikk. I tillegg er det verdt å merke seg at Rv7 på strekninga Gol – Bu vart oppgradert til riksveg i samband med forvaltningsreforma, som trådte i kraft 1.1.2010

5. Regionrådet for Hallingdal støttar utbygging av E16 Sandvika – Hønefoss til firefelts veg. Heile strekninga mellom Sandvika og Hønefoss må stå ferdig i løpet av NTP-perioden.

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

***Fordi:** 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.

7. Reisetida med Bergensbanen Oslo – Bergen, må reduserast frå 6 t og 30 min. til maks. 4t og 15 min. i neste planperiode. Regionrådet støttar ei etappevis utbygging av Bergensbanen, til ein eventuell framtidig høgfartsbane.

De viktigaste tiltaket er Ringeriksbanen som ikkje er prioritert i NTP, noko som på ingen måte kan akseptast.

Fordi:

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.

Høgfartsutgreiinga syner og at oppgradering av Bergensbanen gjev den største nytten i alt. B, oppgradering av dagen linjer.

Ringeriksbanen er eit viktig element i togsystemet i heile Austlandsområdet. For kommunikasjon mellom Norges to største byar og for utvikling av Ringeriksregionen er Ringeriksbanen eit grunnleggjande element. For Hallingdal vil ein 20-årig lovnad med bygging av Ringeriksbanen vera av svært stor betydning.

Midlar til planlegging av Ringeriksbanen må aukast vesentleg slik at planlegginga kan ferdigstillast i fyrste del av gjeldande NTP-periode. Regionrådet ser med stor interesse på at NTP-forslaget og jernbaneutgreiinga peikar på at Ringeriksbanen er eit prosjekt som eignar seg for alternativ organisering og finansiering.

8. **Ut frå både trafikktryggleik og eit miljø- og samfunnsøkonomisk perspektiv må det snarast leggest til rette for auka godstransport med Bergensbanen, mellom Oslo – Bergen.**
9. 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. Rv35 Olum – Eggemoen må få byggestart i 2014 som forutsatt i gjeldande NTP.

1. SAKSOPPLYSNING

1.1 Innleing

Dette er fjerde forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) som er laga. Regionrådet for Hallingdal har tidlegare handsama NTP 2002 -2011 (1999), 2006 – 2015 (2003), 2010 -2019 (2008). I samband med Nasjonal Transportplan 2014 -2023 har Regionrådet for Hallingdal ved fleire høve kome med innspel og delteke i møter.

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 2014 -2023 utarbeida Statens vegvesen rutevise planer for riksvegnettet i 2010. Plan for riksveggrute 5b, Rv.7/Rv.13 Hønefoss – Bu og Rv.52 Gol – Borlaug er [her](#).

1.2 Framdrift – handsaming av NTP

Dei statlege transportetaten sitt forslag til NTP 2014 – 2023 vart offentleggjort og sendt på høyring 29.2.2012.

Transportetatane sitt forslag til NTP 2014-2023 er oversendt frå Buskerud fylkeskommune til m.a. kommunane i Hallingdal og Regionrådet med høyringsfrist 2.5.2012. Nasjonal høyringsfrist er 29. juni 2012

Lenke til transportetatane si heimeside og høringsdokumentet er:

<http://www.ntp.dep.no/> . Planforslaget og høringsuttalane skal gje grunnlag for arbeidet med ei stortingsmelding om NTP 2014-2023, som regjeringa tek sikte på å legge fram våren 2013. Det er lagt slik framdriftsplan for handsaming av NTP 2014 – 2023:

- 2.5.2012: Høyringsfrist for kommunar, regionar m.m.
- 29.5.2012: Behandling i Hovudutvalet for samferdsel
- 6.6.2012: Behandling i Fylkesutvalet
- 13.6.2012: Behandling i Fylkestinget
- 29.6.2012: Nasjonal frist for å gje uttale
- Våren 2013; Stortingsmelding

1.3 Økonomi

I retningslinjene for transportetatane sitt arbeid med NTP 2014-2023 heiter det at planarbeidet skal skje med utgangspunkt i sektorvise økonomiske rammes på same nivå som i rammene for perioden 2014-2019 (planteknisk ramme). I tillegg skal etatane foreslå prioriteringar i alternative økonomiske rammes, som er henholdsvis -20, +20 og +45 prosent i forhold til planteknisk ramme.

Auka kostnadar for prosjekter som inngår i NTP 2010-2019 og prioritering av drift, vedlikehald og fornying gjer det vanskeleg å prioritere nye store prosjekt, i alle økonomiske rammesnivå unntatt i ramma på +45 prosent. For å følgje opp overordna transportpolitiske mål prioriterar transportetatane drift og vedlikehald høgast innanfor alle planrammer. For å kunne tilby effektiv og robust transportinfrastruktur må standarden på infrastrukturen opp på eit heilt anna nivå enn i dag. Kor lang tid det vil ta å ta att etterslepet er avhengig av dei økonomiske rammene. Innanfor planteknisk ramme planlegg statens vegvesen å klare dette på 20 år!! I vegsektoren betyr dette at 13 mrd. kr må settast av for å ta igjen forfall. I ramma på +45 prosent er det planlagt å ta igjen forfallet på 15 år, noko som fører til at det må setjast av 18 mrd. kr til dette i planperioden. I forhold til jernbane reknar Jernbaneverket med at nødvendig fornying blir nådd i planperioden.

Det er foreslått ei ramme på om lag 61 mrd. kr til riksveginvesteringar i planperioden (planteknisk ramme). Dette er ein reduksjon på om lag 20 prosent i forhold til nivået i NTP 2010-2019. Reduksjonen skuldast satsinga på drift og vedlikehald. Innanfor investeringane er det prioritert tiltak for å ruste opp vegnettet. Desse prioriteringane fører til ein kraftig reduksjon av ramma til store prosjekter; nærare 60 prosent reduksjon i forhold til nivået i NTP 2010-2019. Også ramma til programområda er noe redusert ved planteknisk ramme. Det er foreslått ei statleg ramme på 22,4 mrd. kr til store prosjekter i planperioden. I tillegg er det lagt til grunn 27 mrd. kr i ekstern finansiering. I ramma på 45 prosent er det foreslått at ramma til riksveginvesteringar blir auka med om lag 76 mrd. kr, noko som vil innebera ei auke på om lag 85 prosent i forhold til NTP 2010-2019.

Ved inngangen til ny planperiode 2014 – 2023 vil jernbanen framleis stå overfor store utfordringar når det gjeld å oppfylle forventningar og krav til punktlegheit, kapasitet og køyretider. I NTP 2010-2019 vart ramma til drift, vedlikehald og investeringar auka vesentleg, spesielt investeringsramma som inkluderte ein ekstraordinær fornying i oslo-området. Tilstanden for store delar av jernbanenettet er framleis ikkje god nok for å levere eit tilfredsstillande togtilbod.

Når det gjeld jernbane har det skjedd store endringar innanfor ramma for NTP 2010-2019 som skuldast både kostnadsauke og prioriteringar av nye prosjekt, for eksempel “bedre togtilbod i Østlands-området”. Dette har ført til store forskyvingar av tiltak inn i planperioden og store bindingar. Bindingane for prosjekt som er vedteke sett i gang er rekna til om lag 19 mrd.kr.

Det er nødvendig å legge til grunn eitt permanent høgare nivå på drift og vedlikehald enn i tidligare transportplanar. For investeringsprosjekt er det foreslått klare prioriteringar, ettersom kostnadsauke og endra krav til løysingar gir lite handlingsrom, innanfor dei berekningstekniske rammene i regjeringa sine retningslinjer.

I inneverande NTP 2010-2019 ligg det ikkje inne tiltak retta mot fjerntrafikken.

Jernbaneverket meiner det er viktig å ha ein strategi for denne marknaden, men med utgangspunkt i dei økonomiske rammene vil det ikkje vera mogeleg å gjera anna enn mindre tiltak. Berre innanfor store, strategiske satsingar vil det kunne bli eit vesentleg betra tilbod for fjerntrafikken.

Tiltak for å sikre ein påliteleg jernbane har høgast prioritet i Jernbaneverket sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Dette betyr ein større rolle i godstrafikken og for å løyse utfordringane i persontrafikken rundt dei store byene.

1.4 Transportkorridor 5 Oslo –Bergen

Det er her sett på den delen av korridoren som fyrst og fremst har konsekvensar for Hallingdal og med ramme +45%.

Det er m.a. gjennomført KS1 for følgjande strekningar/område:

- Oslopakke 3 (handsama av regjeringa i 2009)
- E16/jernbane Arna – Bergen (handsama av regjeringa i 2009, ekskl. E16 Arnatunnelen som skal handsamast i KS1 for transportsystemet i Bergensområdet.
- Ringeriksbanen

Rute 5b; Rv7 Hønefoss - Brimnes og Rv52 Gol - Borlaug

For rute 5b; Rv7 Hønefoss - Brimnes og Rv52 Gol - Borlaug er det ikkje foreslått nye større investeringstiltak utover slutføring Sokna – Ørgenvika sumaren 2014 og refusjon Bugjelet – Bu. Til programområde og planlegging er det foreslått 120 mill.kr. for perioden 2014 – 2017, og 290 mill.kr. for perioden 2018 - 2023. Når det gjeld forfall er tala henholdsvis 200 og 290 mill.kr.

Rute 5c, E16 Sandvika – Bergen

Det er prioritert statlege midlar til å starte utbygginga av E16 til firefelts veg på strekninga Sandvika – Wøyen. Prioriteringa er betinga av tilslutning til delfinansiering med bompengar frå Oslopakke 3. Dersom ramma blir auka med 45 prosent, går transportetatane inn for statlege midlar til utbygging av E16 til firefelts veg på strekninga Bjørum – Skaret – Rørvik, i siste seksårsperiode.

I fyrste fireårsperiode skal utbygginga av E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug fullførast. Det er lagt opp til at utbygginga av E16 over Filefjell frå Øye til Borlaug i all hovudsak blir fullført i fyrste fireårsperiode. Vidare blir det prioritert statlege midlar til utbygging av E16 på strekninga Fønhus – Bagn. Dersom ramma blir auka med 20 prosent blir det foreslått statlege midlar til vidare utbygging av E16 frå Bagn til Bjørgo, i siste seksårsperiode.

Dersom ramma blir auka med 45 prosent, går transportetatane inn for å forsere prosjektet E16 Bagn – Bjørgo og til utbygging av E16 på strekninga Fagernes – Hande.

Rv 35 Jessheim - Hønefoss - Hokksund

Statens vegvesen foreslår statlege midlar for å starte utbygging av Rv 35 på strekninga Olum – Jevnaker – Eggemoen (E16) til tofelts veg med midtrekkverk og forbikøyringsfelt, i siste del av planperioden. Dersom ramma aukast med 45 prosent er det foreslått forsering av dette prosjektet.

Fylkesveggar

Behovet for midlar til vedlikehald av fylkesvegnettet vart vurdert i forbindelse med NTP 2010-2019. I arbeidet med forslaget til NTP 2014-2023 er det gjort ei omfattande vurdering av behovet for midlar til riksveg som viser at tidligare anslag har vore for låge. Ut frå dette går ein ut frå at den same undervurderinga gjeld fylkesvegnettet, slik at behovet for midlar er høgare enn det som ligger grunn for dagens rammetilskot for fylkeskommunal infrastruktur. Transportetatane meiner det er behov for å utgreie fylkeskommunane sitt behov for midlar til drift og vedlikehald til fylkesvegnettet nærare.

Bergensbanen

Utviklinga av Bergensbanen omfattast i planforslaget av godsstrategien og Vossebanen inngår i satsinga på regiontrafikk. Ulriken tunnel med utbygging av dobbeltspor mellom Bergen – Arna ligg inne. Gjennomføring av prosjektet vil auke kapasiteten for gods- og nærtrafikken. I ramma på +20 prosent er det satt av midlar til kapasitetsaukande tiltak på dagens terminal på Nygårdstangen. Av dei kapasitetsaukande tiltaka på banen er kryssingsspor Vieren/Upsete prioritert.

I forslag til NTP 2014 – 2023 er Ringeriksbanen berre inne med planleggingsmidlar ved +45 prosent auke, til vidare utgreiing og planlegging, med utgangspunkt i materialet som er utarbeida av høgfartsprosjektet.

Innanfor dei økonomiske rammene blir det ikkje rom for ein offensiv satsing på persontrafikken på fjernstrekningane. Dersom ein skal få til vesentlege forbetringar er det skissert ved enten å utvikle dagens trasé, eller å bygge heilt nye høgfaststraséar. Med ein strategi som utviklar dagens traséar, blir Bergensbanen vurdert som mest interessant. Med vesentleg lågare kostnadar enn å bygge ein ny høgfastbane, vil det kunne bli eit sterkt forbetra tilbod, ved å bygge Ringeriksbanen og oppgradere eller bygge nytt på strekninga Bergen – Voss. Mellom Hønefoss og Voss vil det vera nødvendig med tilpassings- eller

utbetringstiltak, for å sikre eit godt totalkonsept. Kostnaden for dette vil vera i storleik 50 mrd. kr, med ei køyretid Oslo – Bergen på 4:15, mot dagens 6:28. Dersom det blir vedteke å satse offensivt på utbygging av fjernstrekningane, meiner Jernbaneverket at desse bør utviklast strekningsvis og i naturlige trinn. All satsing på høgfartsstandard på fjernstrekningane er føresett gjennomført etter at IC-strekningane er bygd ut. Det er transportetatane sitt råd å legge mest vekt på marknadsgrunnlag som prioriteringskriterium for val av prioriteringsrekkefølge.

Trasé for ringeriksbanen vart vedteke av Stortinget i 2002 (jamfør st.meld. nr.67 (2002-2003)) og har vore prioritert i alle følgjande transportplanar. Det er utarbeidet KVVU for prosjektet. I samband med Stortinget si handsaming av NTP 2010-2019 vart der det bedt om at det vart sett på høgare hastigheitar, også i lys av tilrådingar i høgfartsutgreiinga, blir det sagt at prosjektet må vurderast på nytt. Førebels kostnadsoverslag for enkeltspora strekning med kryssingsspor er på 13 mrd. kr. Det blir sagt at Ringeriksbanen er eit tydelig avgrensa prosjekt som også egner seg for alternativ finansiering. Dette er også peikt på i samferdselsdepartementet sin rapport «Hovudutfordringar for norsk jernbane» (november 2011).

Ei avklaring av Bergensbanen sitt potensiale blir sett på som viktig og transportetatane vil derfor rå til å starte utgreiing og planarbeid for Ringeriksbanen. M.a. med utgangspunkt i det materiale som er utarbeida av høgfartsprosjektet.

1.5 Trafikktryggleik

Talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken er vesentleg redusert dei siste åra, men det er framleis

rundt 200 drepne og mellom 700 og 800 hardt skadde kvart år.

Ved Stortinget si handsaming av NTP 2010-2019 vart ble det fastsatt eit mål om at talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken skulle reduserast med ein tredjedel innan 2020, noko som vil resultere i maksimalt 775 drepne og hardt skadde. Utviklinga dei siste åra har vore mykje meir positiv enn føresett i NTP 2010-2019, og departementa har derfor bedt om eit revidert forslag til etappemål for trafikktryggleik på veg. Etatane foreslår at det blir sett som mål at det innan 2024 maksimalt skal vera 100 drepne i vegtrafikken. Dette er om lag en halvering i forhold til gjennomsnittet for årene 2009-2011. Samla tal på drepne og hardt skadde i 2024 skal ikkje overstige 500. Målet om maksimalt tal på drepne og hardt skadde i 2020 er foreslått redusert frå 775 til 600.

46 prosent av dei som blir drept eller hardt skadd på riksvegnettet er utsatt for møteulykker. Midtrekkverk er et viktig virkemiddel for å unngå slike ulykker. Også tiltak mot utforkøyring og for å sikre fotgjengarar og syklistar vil bli prioritert. Det er foreslått ei ramme på 8,2 mrd. kr til spesifikke trafikktryggleikstiltak i tiårs perioden.

Rv7 og Rv52 i Hallingdal var og svært ulykkesbelasta. I perioden 1990 – 2004 vart det på Rv7 og Rv52 i Hallingdal, drept eller hardt skadd 207 personer, eller 14 i året! Dei siste fire åra har talet i snitt vore 4,3 personar.

2 VURDERING

2.1 Generelt

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

Nokre hovudretningar i forslag til NTP 2014-2023 er likevel viktig å vera klar over.

I forslag til Nasjonal transportplan for dei neste 10 åra er det fokus på drift og vedlikehald, byområda og klimautfordringane. Det er lagt opp til ei tre-delt satsing:

- Utbygging av kollektivtrafikk og tilrettelegging for gåing og sykling, for å ta trafikkveksten i byområda
- Utbygging av jernbane, veg og lufthavnar for å bidra til regionforstørring og regional utvikling
- Utbygging og opprusting av transportnett mellom byar, regionar og landsdelar

Det er ein grunnleggande føresetnad at eit godt utbygd transportsystem er nødvendig for økonomisk vekst og regional utvikling. Norsk næringsliv, og spesielt næringslivet i distrikta, har avstandsulempar i forhold til konkurrentane. Eit godt transporttilbod er viktig for å skapa robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar, både i tett og tynt befolka regionar.

I forslag til NTP er det for fyrste gong sett på transportsektoren sitt bidrag til utvikling av reiselivsnæringa. For å styrke reiselivsnæringa blir det sagt at transportetatane prioriterer betre transportinfrastruktur, betre informasjon og enklare billett kjøp og bompengebetaling, betre ankomstar og knutepunkt, samt tilrettelegging for reiseopplevingar som nasjonale turistveger.

Forslag til NTP 2014-2023 gjev ein god beskrivelse av tilstand og utfordringar i transportsektoren. Det må kunne seiast at utviklinga på mange områder går i motsett 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 dagens økonomiske rammer.

Det framlagte forslaget til NTP har etter dagleg leiar sitt syn, gjennomgåande alt for låge rammer til investering innanfor veg og bane. Også ramme + 45% er alt for låg, dersom meininga er å få verkeleg fart på utbygging av veg og bane, også utanfor byområda. Eksempelvis er det ikkje midlar til investeringar på langdistanse tog innanfor ramme + 45%. Store uløyste investeringsoppgåver kan med dette ikkje realiserast i komande NTP-periode. Basert på ei grov vurdering vil om lag 82 prosent av riksvegnettet framleis mangle vegnormalstandard ved inngangen til planperioden 2014–2023.

Eit stamnett som ikkje vil kunne byggast om til ønska standard på mange tiår er noko som ikkje kan akseptrast. Riksvegutgreiingane syner at kostnaden vil ligge ein plass mellom 400 og 500 mrd kr. Når ein i tillegg tek med etterslepet i vedlikehald kan det med god grunn stillast spørsmål ved den "Norske modellen" for vedlikehald og utbygging av vår samferdselsinfrastruktur.

Det må og 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 involvera svært mange både i offentleg og privat sektor. Det kan vera god grunn til å stille spørsmål ved kor forpliktande 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 dagleg leiar sitt syn set denne type planlegging og planprosessar både fagetatar og det politiske systemet i misskreditt.

2.2 Transport, distrikt, næringsliv

Hallingdal har på linje med dei fleste distrikt og regionar, behov for god kommunikasjon for å ha ei positiv utvikling. Hallingdal er og i ei særstilling som den største reiselivsregionen i landet, med ca. 4,6 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 m.a. TØI si ringverknadsanalyse, mars 2012.

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 regional delplan for reiselivet, der måla er:

- *Infrastrukturen i Buskerud skal sikre konkurransekraft på lik linje med sammenliknbare regioner og destinasjoner.*
- *Samferdselstilbudet skal utvikles på en miljømessig god måte og kundeperspektivet skal ivaretas*

Strategiske tiltak er m.a.:

- *Vei og reisetid er en avgjørende konkurransefaktor for reiselivet. RV7/RV52 er viktigste veien for reiselivet i Øvre- Buskerud, og fortsatt fokus på forbedringer på denne er avgjørende. Det er avgjørende med vinteråpen RV7 over Hardangervidda*
- *Satse på utvikling av Bergensbanen/Ringeriksbanen og ekspressbusser mellom kommunikasjonsknutepunkt og destinasjonene*

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.”

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
- Forvaltingsplan 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 Forvaltingsplan 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.

Forvaltningsplanen har og vurdert trafikkauke som følge av realisering av utbyggingar i vedtekne 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 sjølv sagt svært usikre tal, men det gjev ein klar indikasjon på forholdet reiseliv – trafikkutvikling, og det er ei tydeleggjing 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.

2.3 Rute 5b: Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug

Over halvparten av trafikken aust – vest over fjellet soknar til Rv7 austover frå Gol. Dette gjeld både totaltrafikken og tungtrafikken. Dette syner denne vegen sin betydning internt i korridoren. Når Hardangerbrua opnar er det berekna at trafikken over Hardangervidda vil auke med om lag 40 %, og Rv7 sin betydning som ferdselsåre aust-vest vil dermed auke.

Det er og viktige å merke seg at Rv52 har den største tungtrafikken, både tal på bilar og prosentvis av vegane, noko som synleggjer at denne vegen også er av stor betydning for næringslivet sine transportar aust – vest.

Rute 5b (Rv7 og Rv52) utgjer saman med rute 5c (E16) hovudsambandet mellom Austlandet og Vestlandet nord for Haukelifjell. Rute 5b er den kortaste og mest brukte sambandet mellom Oslo og Bergen. I tillegg er ruta hovudsambandet mellom Osloområdet og store delar av Hordaland, Sogn og Fjordane opp mot Nordfjord. Ruta er av stor betydning for næringslivet på Vestlandet mellom Bergen og Nordfjord. Næringslivet sine varetransporter kjem best til syne gjennom tungbiltrafikken. Gjennomgangs-trafikken av tunge køyretøy over Hemsedalsfjellet var 345 pr. døgn i 2011, eller ca. 29 % av totaltrafikken, mens tilsvarende tal for Rv7 over Hardangervidda var 121 tunge kjø/døgn, eller ca. 15 % av totaltrafikken. Til saman utgjer dette meir enn fire gonger så mykje som tilsvarende på E16 over Filefjell. Dette syner med all tydelegheit at ruta er svært viktig for næringslivet sine varetransporter aust – vest.



Kundegrunnlaget for turistnæringa er både det sentrale Austlandsområdet, Bergen/Vestlandet og Sverige/Danmark/Tyskland. Dei besøkande aust- og sørfrå kjem fyrst og fremst langs Rv7. Vestfrå er Rv7 over Hardangervidda ein viktig veg, men om vinteren er Rv52 eit godt og sikkert alternativ for trafikk til Hemsedal og Gol. I tillegg er Hardanger og vestlandsfjordane viktige turistmål som i stor grad nyttar ruta.

På mange område innan veg er status for Hallingdal i forhold til Nasjonal Transportplan endra frå 2004 og fram til i dag. Det har 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 trafikkorridorane 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 og frå 1.1.2010 vart Rv7, Gol – Bu klassifisert som riksveg, det same som stamveg etter gamal definisjon. Opning av ny parsell på strekninga Ramsrud–Kjeldsbergsvingene på Rv7 og oppstart bygging Sokna – Ørgenvika er ein god start for utvikling av Rv7/Rv52. Både som avgjerande vegar for Hallingdal og som svært viktige aust – vest samband. Men det er avgjerande at utviklinga av heile Rv7/Rv52 blir utbygd med ein heilskapleg og langt høgare standard. I dag er det standardsprang mellom parsellar som er bygd og utbetra i ulike tidsperiodar, og med ulike vegnormalstandarder. Dette fører til nedsett trafikktryggleik.

Av strekningar som har spesielt dårleg kurvaturstandard sett i forhold til tilstøytane strekningar kan nemnast:

- Rv.7 ved Beiakleiva sør for Nesbyen der vegen har krapp kurvatur i kombinasjon med relativt dårleg breidde.
- Rv.7 ved Kvislastigningane sør for Geilo. Her er vegen utan gul stripe over ein strekning grunna manglande breiddede, og vegen har samtidig dårleg horisontalkurvatur og stigning.
- Rv.52 Gol – Robru der vegen har relativt krapp kurvatur i kombinasjon stigning og redusert breidde.
- Rv. 52 Venås bru – Skjøytten bru vest for Tuv hvor det er smale bruer, krapp kurvatur og sterk stigning.

Dei viktigaste utfordringane på ruta knyter seg til:

- Trafikktryggleik
- Framkomst
- Generell vegstandard
- Vinterregularitet
- Konflikt med villrein på Hardangervidda
- Stor variasjon i trafikkmengde i helgane og på kvardagar på enkelte strekningar
- Stor del tungtrafikk på deler av ruta, spesielt Rv52.

I eit perspektiv der heile **61%** av veglengda på rute 5b ikkje tilfredsstillar ein akseptabel minstestandard, kan det vera grunn til sterk uro. Kostnadane for å bygge ut ruta til fullgod standard er stipulert til 4,4 mrd.kroner, der investeringar for 1,7 mrd. bør gjennomførast tidlig i eit 30-års perspektiv.

Pr. 1.januar 2014 er det berre strekninga Ve – Ramsrud – Kjeldsbergsvingane på riksveg 7 like vest for Hønefoss som er utbygd til vegnormalstandard, dette utgjør ein strekning på ca. 6,2 km. Det vil kunne ta fleire 10-år før me kanskje er på eit akseptabelt nivå.

I stamnettutgreiinga (april 2011) er det m.a. sagt følgjande om Rute 5b: Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug

En helhetlig strategi for ruta i et langsiktig perspektiv går ut på å oppnå vegnormalstandard der det bygges veg i ny trasé. Dette gjelder de delene av ruta som har de største trafiksikkerhets- og framkommelighetsproblemene. På de resterende delene av ruta legges det opp til utbedring av eksisterende veg gjennom bl.a. breddutvidelser, kurveutbedringer, etablering av forbikjøringsstrekninger, avkjørselsreguleringer og forsterkning av veger og bruer. I gruppe 1 prioriteres i stor grad prosjekter og tiltak som gir gevinster for trafiksikkerhet og framkommelighet. Her prioriteres bygging av ny trasé for rv 7 på strekningen Kjeldsbergsvingene–Jonsrud i Buskerud. Utbyggingen av prosjektet rv 7 Sokna–Ørgenvika, som delvis nansieres med bompenger, forutsettes å starte opp i 2011 og fullføres etter 2013. Det legges opp til å utbedre bl.a. strekningen Ørgenvika–Flå på rv 7. I gruppe 2 legges det opp til å utbedre bl.a. strekningen Buskerud grense–Vøringsfossen på rv 7. Her legges det opp til å etablere kryssinger for villreinen. Det legges opp til å bygge

ny rv 52 utenom Gol.

I gruppe 3 er ført opp bl.a. bygging av rv 7 i ny trasé på strekningen Kjerringvika–Bromma. Her inngår også rehabilitering av tunneler på rv 7 i Måbødalen og strossing av tunneler på rv 7 i Eidfjord.

2.4 Vegpakke Hallingdal

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

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.

Ut frå signala i gjeldande 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 enhellig 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 strekning Ørgenvika – Gol er egna for ei type prosjektfinansiering.

I stamnettutgreinga er tiltak på strekninga Ørgenvika – Gol rekna til ca. 1,5 mrd.

Regionrådet for Hallingdal har bedt Statens Vegvesen Region Sør om å utarbeide ei moglegeheitsstudie som syner korleis ei vegpakke for strekninga Ørgenvika – Gol på Rv7 kan gjennomførast og finansierast.

2.5 Gol - Rorbru

Rv. 52 startar i kryss med riksveg 7 ved Gol vest. Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Rorbru svært dårleg standard. 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.

2.6 Rv7 - Hardangervidda

Rv7 over Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om i mange år. Problemstillingane har vore ut frå to tilnærmingar:

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

Ut frå dei politiske føringar som har vore lagt for framtidig vinterdrift av Rv7 er det no viktig at prosessen kjem i gang, med korleis Rv7 som ein av hovudvegane aust-vest skal utviklast. I St.meld. nr. 16(2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 står det m.a.: “Planlagt åpning av Hardangerbrua i 2013 vil bidra til økt trafikk over rv 7. Det pågår en fylkesdelplanprosess for Hardangervidda med sikte på å fastsette en langsiktig arealforvaltning hvor hensyn til bruk og vern balanseres, herunder sikring av villreinens leveområder. Det er uvisst om dette vil kunne få konsekvenser for vinterdriften på rv7. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger.”

Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommunar samarbeida om planarbeidet for regional plan for Hardangervidda. Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstamma, sikre lokalsamfunna moglegheiter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv. Planen vart vedteke i dei tre fylkeskommunane hausten 2011.

I høve til Rv7 er det i planen lagt føringar for planutforming, det er skissert retningslinjer for vinterbrøyting og det er skissert forslag i handlingsplan.

Det blir peika på at etablerte vegar som er viktige for både lokalsamfunn og storsamfunn skal så langt mulig haldast vinteropne. Dette gjeld særleg aust – vest sambanda E134 og Rv7.

Konfliktar med villrein skal søkast redusert ved å legge til rette for miljøtunnelar, betre vegprofil og reglar for bruk av “gamlevegen” utanom tunnelar.

I planen blir det sagt at Rv 7 frå Haugastøl til Sysendalen er utfordrande i forhold til villreinenens trekk. “Det synes likevel å være bred enighet om at Rv 7 må holdes vinteråpen, men at trekkmulighetene for reinen må forbedres.”

Planen rår til at arbeidet med planlegging av miljøtunnelar og høgfjellsprofilar på strategiske stadar på traseen skal vidareførast, samtidig som Hardangerviddatunnelen som eit nytt alternativ blir utgreidd. Begge løysingane vil sikre villreintrekk til alle årstider og betre tryggleik og regularitet. Det blir understreka at val av løysing og realisering bør skje snarast mogleg. Det blir sagt at ei viktig oppfølgingsoppgåve av det regionale planarbeidet er å vera pådrivar for vidareføring av arbeidet med utbetring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrere vintervei og betre kryssingsmoglegheiter for villreinen. Tunnelar (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høgfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.

Rv7 er utan tvil ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest, og som kan seiast å ha 3 hovudfunksjonar:

- Som snarveg for aust-vest samband, næringsliv
- Som livsnerve, regional betydning (Hallingdal/Numedal – Hardanger)
- Som turistveg

Rv7 bind landsdelar saman og har ein sterk interregional funksjon, som har stor betydning for næringslivet både på Vestlandet og Austlandet. Mellom Oslo og Bergen er Rv 7 den kortaste aust - vest-traseen, med stamvegknutepunkt på Gol og Trengereid, og utan tvil ein av dei viktigaste vegane mellom Oslo og Bergen. Rv7 er og ei hovudferdselsåre for to av dei største reiselivsregionane i landet, Hallingdal og Hardanger.

Det er og på sin plass å minne om innkortinga Sokna – Ørgenvika (20 km.), med planlagt opning 2014, som er eit prosjekt som vil gjera Rv7 endå meir attraktiv og vil føre til auka trafikk. I tillegg er det verdt å merke seg at Rv7 på strekninga Gol – Bu vart oppgradert til riksveg i samband med forvaltningsreforma, som trådte i kraft 1.1.2010

Det blir no arbeidd for å koma i gang med ei konseptvalutgreiing.

På oppfordring frå IS Rv7 har Buskerud og Hordaland fylkeskommune handsama spørsmålet om igangsetting KVVU for Rv7 over Hardangervidda, og det er sendt oppmoding til Samferdselsdepartementet om å setja i gang planprosessen. KVVU-utgreiing blir eventuelt sett i gang etter ei formell bestilling frå Samferdselsdepartementet.

2.7 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.

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%.

2.8 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.

2.9 Bergensbanen

Det viktigaste enkelttiltaket for Bergensbanen og Hallingdal er Ringeriksbanen.

Ut frå forslag til NTP vil det ikkje skje nokon bygging av Ringeriksbanen i komande planperiode, noko som absolutt ikkje bør akseptast. Det er ikke sett av midlar til Ringeriksbanen i forslag til NTP utan i 45% tillegget, og då til utgreiing og planlegging med utgangspunkt i materialet som er utarbeida av høgfartsprosjektet.

Aldri før har Ringeriksbanen kome så dårleg ut i noko forslag til NTP.

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.

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 kursendring til meir bruk av jernbane skal bli ein realitet, må det til ei satsing langt utover det som ligg i forslag til NTP.

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 timar og 30 min. til 4 timar og 15 minutt 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 timar og 15 minutt 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.

Ein endå større revolusjon vil ein høgfartsbane kunne bli med reisetid Oslo – Bergen på ca. 2 timar. Her er det førebels mange spørsmål i forhold til teknisk gjennomføring og økonomi. 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 15 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 og Ringeriksbanen er utvikla til ein høgkvalitets forstadbanar
- Moderne og universelt utforma stasjonar og togsett
- Eit attraktivt tilbod for alle grupper reisande

Dei siste åra har jernbanen stadig fått ein større marknadsdel av godstrafikken på strekninga Bergen -Oslo, medan lastebilen er dominerande på delstrekningar mellom endepunkta. Frå 2003 har det vore ein vekst på 85% i auken på gods på jernbane mellom Bergen og Oslo.

Omgjort til vogntog utgjer dette meir enn 200 vogntog pr. døgn.

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 leggjast til rette for auka godstransport med jernbanen.

2.10 Trafikktryggleik

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

Dagleg leiar har stor tru på at denne type arbeid, som skapar lokalt engasjement, er ein viktig faktor for å lykkast.

2.11 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 15.4.2012

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar