

MØTEBOK

REGIONRÅDET FOR HALLINGDAL



Møtedato: Fredag 25.3.2011

Stad: Ål, Tingstugu

**REGIONRÅDET
FOR HALLINGDAL**

Desse møtte frå Regionrådet:

| | |
|---------------------|------------------|
| Oddvar Grøthe, | Hemsedal kommune |
| Torleif Dalseide, | Ål kommune |
| Erik Kaupang, | Hol kommune |
| Gerd Eli Berge, | Nes kommune |
| Tor Egil Buøen, | Flå kommune |
| Kåre Olav Solhjell, | Gol kommune |

Knut Arne Gurigard møtte som dagleg leiar.

Frå Buskerud fylkeskommune møtte fylkeskontaktane Dag Stenersen og Nils Petter Undebakke og regionkontakt Terje Moen.

Rådmannsutvalet deltok i sak 13 -16 og 24.

SAK 13/11 GODKJENNING AV MØTEPROTOKOLL 25.2.2011

Vedtak

Møteprotokoll 25.2.2011 vart vedteke.

SAK 14/11 EVALUERING AV ORDNINGA MED FORDELING AV SKJØNNSMIDLAR TIL PROSJEKT.

Regionrådet/Rådmannsutvalet drøfta ordninga med regional fordeling av skjønnsmidlar til prosjekt. Det var semje om at ordninga:

- Er med på å styrke samarbeidet i Hallingdal.
- Har fått fram gode prosjekt som eller kunne vore vanskeleg å gjennomføre.
- Er forutsigbar
- Har overføringsverdi, me kan lære av kvarandre.

Vedtak

Dagleg leiar utarbeidar forslag til evalueringsrapport som råordførar og leiar i rådmannsutvalet får til gjennomsyn før rapport blir sendt fylkesmannen.

SAK 15/11 SØKNAD BULYST 2011

Vedtak

Med bakgrunn i dagleg leiar si skisse til søknad Bulyst 2011, får leiar i rådmannsutvalet, dagleg leir i Regionrådet, representant frå Ål kommune og representant frå Nes kommune ansvar for å utarbeide søknad. Søknad skal sendast regionråd og rådmannsutval til gjennomsyn før endeleg søknad blir sendt Buskerud fylkeskommune.

SAK 16/11 REKNESKAP 2010

Vedtak

Hallingtinget godkjenner rekneskapet til Regionrådet for Hallingdal for 2010 med revisoruttale, og at underskot på kr. 80.207,26 blir teke frå disposisjonsfond.

SAK 17/11 ÅRSMELDING 2010

Årsmelding var ikkje endeleg ferdig og skal sendast direkte til Hallingtinget.

SAK 18/11 HALLINGDAL REISELIV, SØKNAD OM TILSKOT TIL UTVIKLING AV FJELL&FJORD 2011

Forslag til vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal rår til at det blir løyvd kr. 700.000 til Hallingdal Reiseliv, for vidareutvikling av konseptet "Fjell & Fjord".
2. Tilskotet blir finansiert av partnerskapsavtala med Buskerud fylkeskommune for 2011.

SAK 19/11 SØKNAD OM TILSKOT TIL VIDAREFØRING AV FAMILIEFØRESTILLINGA OM HULDRA

Vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal rår til at det blir løyvd kr. 190.000 til vidareføring og utvikling av familieførestillinga om Huldra.
2. Tilskotet blir finansiert av partnerskapsavtala med Buskerud fylkeskommune for 2011.

SAK 20/11 GOL REISEMÅL, SØKNAD OM STØTTE TIL FÅREFESTIVALEN 2011 OG 2012

Vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal rår til at det ikkje blir løyvd midlar til Fårefestivalen på Gol for 2011 og 2012.
2. Regionrådet for Hallingdal ser positivt på å støtte eit eventuelt regionalt samarbeid mellom dei ulike arrangørar av festivalar i Hallingdal, i forhold til m.a. marknadsføring og profilering. Regionrådet ber dagleg leiar gjera ei kartlegging i forhold til ulike aktørar, om dette kan vera aktuelt.

SAK 21/11 SØKNAD OM STØTTE TIL INNSAMLINGS- OG BOKPROSJEKT OM ANLEGGSTIDA I HALLINGDAL

Vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal rår til at det blir løyvd kr. 80.000 til innsamlings- og bokprosjekt om anleggstida i Hallingdal.
2. Tilskotet blir finansiert av partnerskapsavtala med Buskerud fylkeskommune for 2011.

SAK 22/11 UTALE, REGIONAL PLAN FOR HARDANGERVIDDA

Vedtak

Uttale

Regionrådet for Hallingdal vil i si uttale til planforslag for Regional plan for Hardangervidda konsentrere seg om samferdsel og vinteropen Rv7, som er ei felles utfordring for heile Hallingdal. Regionrådet er glad for at det i planforslaget er gjort tydelege vurderingar i forhold til den samfunnsmessige nytten av vinteropen Rv7, og at planforslaget er krystallklart på at Rv7 over Hardangervidda i framtida skal vera ein fullverdig vinteropne veg.

Det er og svært positivt at det blir sagt at: *“En viktig oppfølgingsoppgave av det regionale planarbeidet er å være pådriver for videreføring av arbeidet med utbedring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrere vintervei og bedre kryssingsmuligheter for villreinen. Tunneler (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høyfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.”*

Regionrådet for Hallingdal vil på det sterkaste presisera at Rv7 som ei viktig ferdselsåre aust – vest må vera prioriterte som fullverdige vinterbrøyta veg.

Rv7 over Hardangervidda er livsnerva for indre Hardanger og store delar av øvre Hallingdal.

- Rv. 7 over Hardangervidda er eit av dei viktigaste aust – vest sambanda.
- Forbindelsen er den kortaste mellom Bergen og Oslo, og har også størst trafikkmengde mellom Noregs to største byar.
- Rv7 som næringsveg spesielt i forhold til reiselivet er for delar av Hallingdal og Hardanger heilt avgjerande.
- Utbygginga av Hardangerbrua og innkortinga Sokna – Ørgenvika vil auke vegen sin betydning ytterlegare.

Rv7 sin betydning for næringslivet

Rv7 over Hardangervidda bind saman to av dei største turistområda i Noreg.

Utviklinga av reiselivsnæringa er grunnleggjande for framtidig utvikling i Hallingdal og Hardanger. Hallingdal og Hardanger som nokon av landets største reiselivsregionar er heilt avhengig av kortare reisetid til dei store marknadane.

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.

Frå næringshald er det klart uttrykt at ei vinterstenging av Rv7 vil medføre nedlegging av arbeidsplassar innan turistnæringa og innan annan næring i regionen.

For Hallingdal som den største reiselivsregionen i landet er reiselivet ein avgjerande verdiskapingsfaktor, der heilårsdrift vil være ein avgjerande suksessfaktor.

Dei tre øvste kommunane i Buskerud har vesentlege delar av sin reiselivsmarknad frå vestsida. Og ikkje minst er det fleire hundre hytter som er i flittig bruk av hytteeigarar frå Bergensområdet. Dette syner og eigne rapportar utført for Statens vegvesen.

For ei lønsam og konkurransedyktig reiselivsnæring er det avgjerande med god infrastruktur. noko som klart blir presisert i “Reiselivsmeldinga”.

Eksempel, Hol kommune, som konkret døme på Rv7 som næringsveg/turistveg

I rapport frå Transportøkonomisk institutt (893/2007 ”Økonomiske virkninger av reiseliv i Hol og Hemsedal 2007”), er det gjort ei grundig analyse av kva reiselivet har å seie.

<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/893-2007/893-hele%20rapporten%20internett.pdf>

Samla tal på gjestedøgn i Hol er rekna til ca. 2 mill. pr. år. Samla turistrelatert omsetning er rekna til 866 mill. kroner, eks. mva. Tala inkluderar ikkje sal av hytter/leiligheiter eller utgifter til oppgradering av eksisterande hytter.

TØI har og vurdert samla inntekstdanning i Hol kommune ved utbygging av fritidsbustadar til 780 mill pr. år. Dette er sjølvsagt avhengig av marknaden for utbygging, men gjer ein indikasjon på omfanget. Den turistrelaterte sysselsettingen i Hol kommune er ca. 1/3 av total sysselsetting.

For å vurdere verknadar for reiselivet i Hol kommune ved ei eventuell vinterstengning av Rv7 har TØI i arbeidsdokument av 11. mai 2006 gjort nokre vurderingar. Dette arbeidet vart utført før rapport 893/2007 og det er nytta eldre vurderingar for berekning av gjestedøgn og omsetning (lågare).

Berekningane til TØI (rapport 11.5.2006) syner at turistane sitt konsum i Hol kommune, utgjorde i 2004 i alt 442 millionar kroner i månedane januar-april og november-desember. Av dette var om lag 231 millionar kroner omsetning (eksklusive mva) utanom dei tradisjonelle reiselivsnæringane (varehandel, diverse tenesteyting). Produksjon av varer og tenester som følgje av indirekte verknader i same periode utgjorde ca 128 millionar kroner. Til saman innebar turistbesøk i Hol kommune ein samla omsetning på ca 570 millionar kroner i dei månedane det er antatt at vinterstenging kunne vere aktuelt.

Det er berekna at det turistrelaterte forbruket i Hol kommune til personar som reiser over Hardangervidda til Hol utgjør 35% av samla turistkonsum. Etter dei siste berekningar er dette talet no nærare 40%.

Som det går fram av rapport til TØI vil ei vinterstenging av Rv7 føre til ei konkurransevriding i forhold til konkurrerande destinasjonar som Hemsedal, Fillefjell, Voss og eventuelt Haukeliområdet. Dersom all trafikk frå Vestlandet i vinterstengingsperioden fell bort ("worst case"), representerar dette eit samla bortfall per år (ut frå 2004-tall) på omlag 146 millionar kroner i direkte verknader, og om lag 42 millionar i indirekte verknader. TØI har for få haldepunkt til å kunne si kva som kan vera reelt bortfall. Men TØI syner til eigne tidlegare vurderingar og seier at: *"bortfall av trafikk er åpenbart på kort sikt. På lang sikt vil en sannsynlig utvikling være at vestlandsdelen av Hols marked forvitrer betydelig."* Dersom en tredel av vestlandstrafikken bortfaller, betyr dette at 10 prosent av turistforbruket i Hol i vintersesongen blir borte, dersom halvparten av vestlandstrafikken blir borte, reduseres turistforbruket i vintersesongen i Hol med om lag en sjettedel.

Oppgåver frå Hol kommune syner at når det gjeld nye hytter i Geilo-Ustaoset-området er ein tredel av eigarane busett mellom Stavanger og Sognefjorden. Ut frå dette er det anslått at vestlandet utgjør ca. 30 prosent av marknaden for nye hytter. Dersom Rv7 hadde vorte vinterstengt ville for det fyrste interessa for nye hytter vorte mindre, og det vil sannsynligvis også vorte lagt ut for sal ein god del av eksisterande hytter. Etter TØI sitt syn ville sannsynligvis heile vestlandsmarknaden for nye hytter falle bort (netto).

Aust-vest sambandet

Rv7 er den kortaste og beste vegtraseen mellom Oslo og Bergen. Næringslivaktørane er klare på dette. Dessutan er transportar med start og mål på ruta mellom Bergen og Oslo vesentleg for næringslivet langs Rv 7. Bindeleddet mellom øvre Hallingdal og Hardanger/Bergen er fyrst og fremst Rv7. Sett frå næringslivet i Bergensregionen si side er Rv7 det viktigaste vegsambandet aust-vest.

Distriktsmessige omsyn

Hallingdal og Hardanger har på linje med dei fleste distrikt og regionar, behov for god kommunikasjon for å ha ei positiv utvikling. For begge regionane vil ei stenging av Rv7 kunne få dramatiske konsekvensar. Kanskje ikkje det fyrste året, men på sikt vil dette føre til konkurransevriding i marknader som allereie har ein sterk konkurranse. I forhold til konkurrerande regionar er det dei siste åra skjedd ei endring, ikkje minst på grunn sterk samferdselsmessig utbygging. Det seier seg sjølv at stenging av dei viktigaste hovudferdselsårene berre vil forsterke situasjonen.

Konsekvensane i eit langsiktig perspektiv kan vera vanskeleg å talfeste, men det må ikkje vera nokon tvil om at vinterstenging vil få store negative konsekvensar for næringsliv og utvikling ikkje minst i indre Hardanger og øvre Hallingdal.

Ut frå eit "føre var prinsipp" vil dette vera eit svært risikofylt eksperiment.

I denne samanheng kan det vera grunn til å minne om både regjeringa sin nasjonale reiselivsstrategi, St.meld. nr. 25 (2008-2009) Lokal vekstkraft og framtidstru Om distrikts- og regionalpolitikken og Politisk plattform for fleirtalsregjeringa 2009 – 2013.

Villrein, vinterdrift, tunnelar

Som dei fleste høgfjellsovergang har også Rv7 over Hardangervidda utfordringar med regularitet vinterstid. I tillegg har det vore fokusert på villreinen sine mogelegheiter for å krysse vegen. Ut frå alle dei vurderingar som er gjort er det **absolutt ingenting** som skulle tilseie at situasjonen for villrein på Hardangervidda er forverra dei seinare åra, at den er kritisk, eller at Rv7 har ein konsekvens som gjer det nødvendig å stenge vegen.

Etter Regionrådet for Hallingdal sitt syn må det arbeidast vidare med tanke på ei konsekvensutgreiing, for å klargjera nærare løysingar med miljøtunnelar. I denne samanheng støttar Regionrådet seg til vedtak i årsmøte for IS Rv7, dat. 4.2.2011:

Årsmøte for IS Rv7 ser det som heilt avgjerande at Rv7 over Hardangervidda får ein vesentleg betra regularitet. Årsmøte meiner følgjande absolutte krav må gjelde for Rv7 over Hardangervidda:

- *Rv 7 skal vere open under normale vintertilhøve, berre stengd under ekstreme vêrtilhøve eller i samband med særskilde hendingar som ulukker, ras etc.*
- *Tiltak som blir gjort for betra regularitet skal redusere barriereverknaden for dei viktigaste definerte trekkrutene for villrein. Ut frå dette skal IS Rv7 i pågåande prosess med Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 arbeide vidare med to alternative løysingar:*
 1. *Konsept 8: Hardangerviddatunnelen, der eksisterande Rv7 på gjeldande strekning blir vinterstengt.*
 2. *Konsept 4: Mellomlange tunnelar, opprusting av dagline til høgfjellsprofil, der eksisterande Rv7 langs ny trase blir vinterstengt.*

Ut frå dette rår Regionrådet for Hallingdal til at planen blir vedteke slik den ligg føre.

SAK 23/11 UTTALE TIL INNSPEL FRÅ ØSTLANDSSAMARBEIDET TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

Vedtak

Jernbane

Regionrådet for Hallingdal er glad for at Østlandssamarbeidet følgjer opp, og sett trykk på det som faktisk er vedteke i Stortinget, med oppstart av Ringeriksbanen i inneverande planperiode til NTP. Og at Ringeriksbanen blir prioritert og ferdigbygd i løpet av planperioden. 2014 – 2023.

Veg

“Østlandssamarbeidet mener at hovedvegane i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet og gode transportårer utenom Oslo-området (dvs. tverrforbindelser nord og sør for Oslo) fortsatt må prioriteres.”

I denne samanheng er det med ei viss undring det blir registrert at Rv7 ikkje er prioritert, som den mest trafikkerte vegen aust – vest (Hønefoss – Gol), og som det raskast og kortaste sambandet mellom Norges to største byar.

Med ferdigstilling av Hardangerbrua i 2013 og Sokna – Ørgenvika i 2014 vil Rv7 ytterlegare stå fram som eit av dei viktigaste aust – vest sambanda. Det kan og vera på sin plass å minne om at Rv7 frå Gol – Bu vart riksveg (etter ny benemning) frå 1.1.2010 og Hønefoss – Gol frå 1.1.2004.

Rv7, Fv50 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 ein av dei desidert viktigaste vegstrekninga for aust-vest sambanda. I tillegg utgjør tungtrafikken 14-15 % av trafikken på riksveg 7 ved Flå, dvs. om lag 550 tunge kjøretøyer pr. døgn. Dette indikerer at Rv 7 er ei viktig rute for tungtrafikken mellom aust og vest.

Det må vera eit krav at Rv7 frå Hønefoss - Bu i Hordaland og Rv52 Gol – Borgund blir bygd ut til fullgod to felts standard.

SAK 24/11 EVENTUELT

IKT-Hallingdal

Med bakgrunn i m.a. interpellasjon i Hemsedal kommunestyre 10.3.2011, om IKT-Hallingdal, drøfta Regionrådet/Rådmannsutvalet rutinar og korleis ein på ein endå bedre måte kan informere om samarbeidet. Hege Mørk, Torleif Dalseide og Knut Arne Gurigard fekk ansvaret for å utarbeide eit notat som peikar på problemstillingar og forslag til løysingar.

Hallingtinget

Regionrådet drøfta forslag til sakliste for Hallingtinget.

Tema skal m.a. vera profilering Hallingdal, der fyrste del av dagen blir saman med HallingExpo. Tema; innovasjon, utvikling og profilering av Hallingdal_ Som innleiar er Sjur Dagestad professor i Innovasjon ved NTNU engasjert.

Representant til styringsgruppe for prosjektet; “Kommunar som vil auke folketalet”

Vedtak

Gerd Eli Berge vart valt til representant til Buskerud fylkeskommune sitt prosjektet; “Kommunar som vil auke folketalet”.

Uttale; Forslag til busettingsordning for flyktningar med mål om raskare busetting

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet sendte 31.1.2011 ut på høyring forslag til endringar i dagens busettingsordning for flyktningar. Departementet ynskjer særleg synspunkt på forslag til endringar i dagens busettingsordning, samt økonomiske/administrative konsekvensar.

KS har handsama Regjeringa sitt forslag til ny busettingsmodell for flyktningar/asylsøkerar, og meiner at denne saka har stor interessepolitisk betydning for kommunesektoren. KS rår til at kommunane handsamar høyringa politisk og at det blir gjeve høyringssvar frå så mange kommunar som mogeleg. Høyringsfristen er 29. april 2011.

Vedtak

Regionrådet for Hallingdal støttar KS si uttale om forslag til busettingsordning for flyktningar, dat. 2.3.2011

Ål 8.4.2011

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

Vedlegg: KS si uttale om forslag til busettingsordning for flyktningar (sak 24/11)