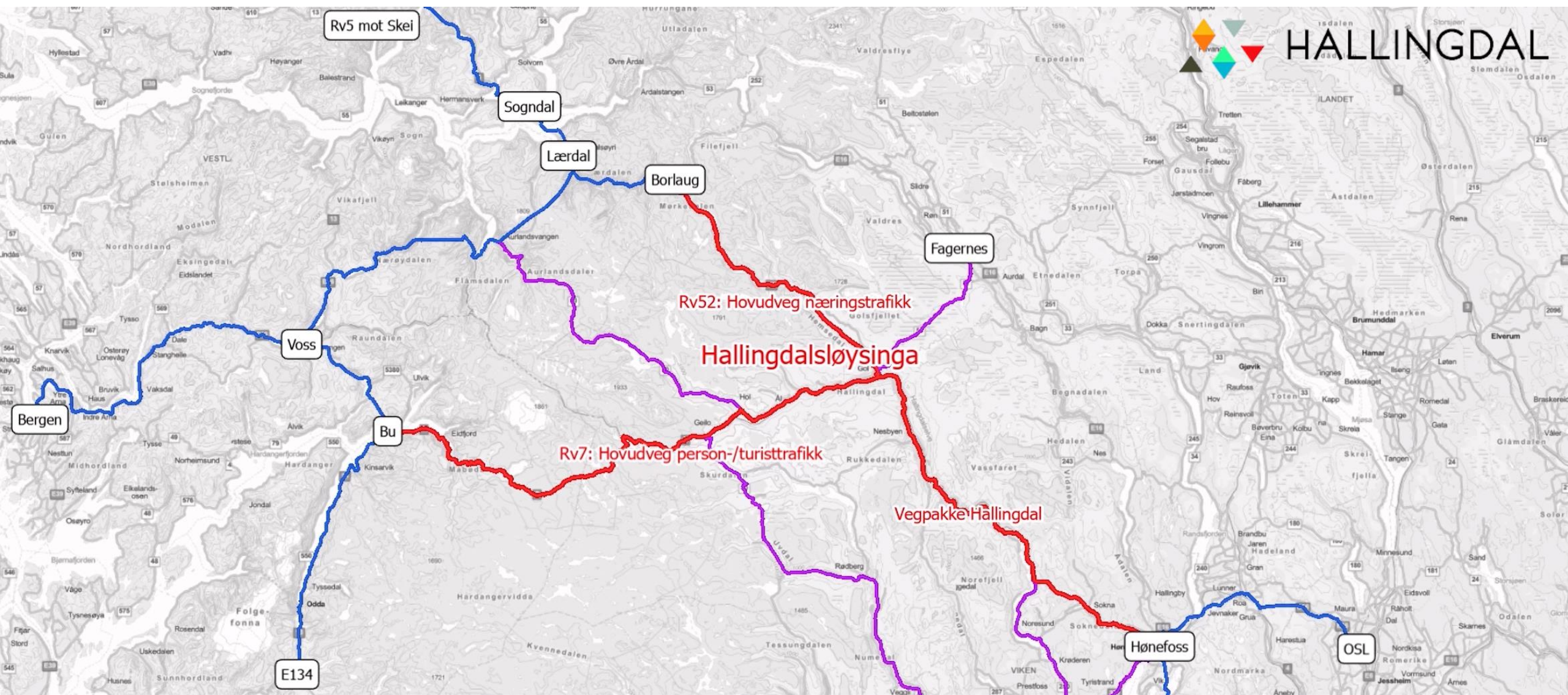
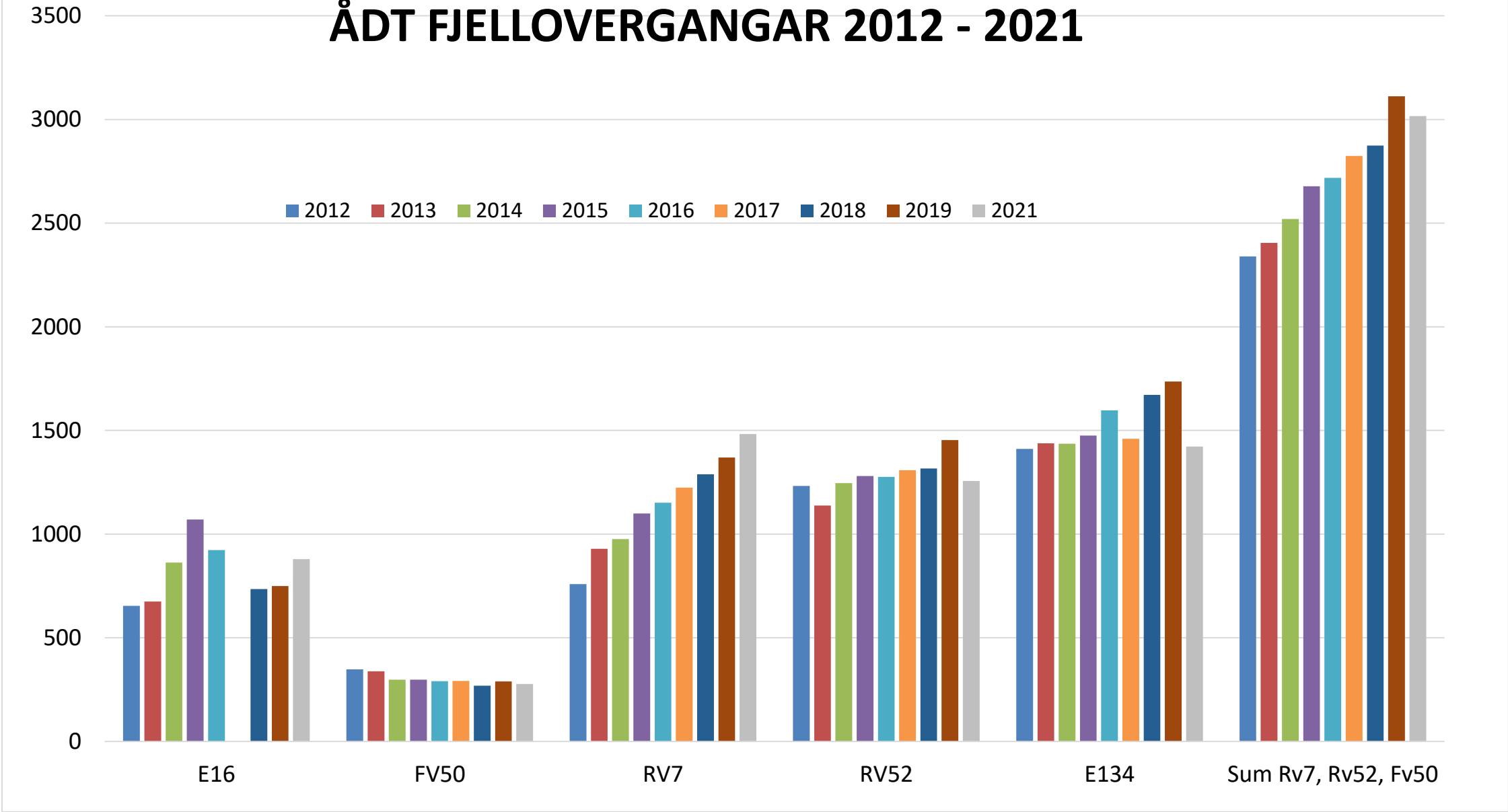


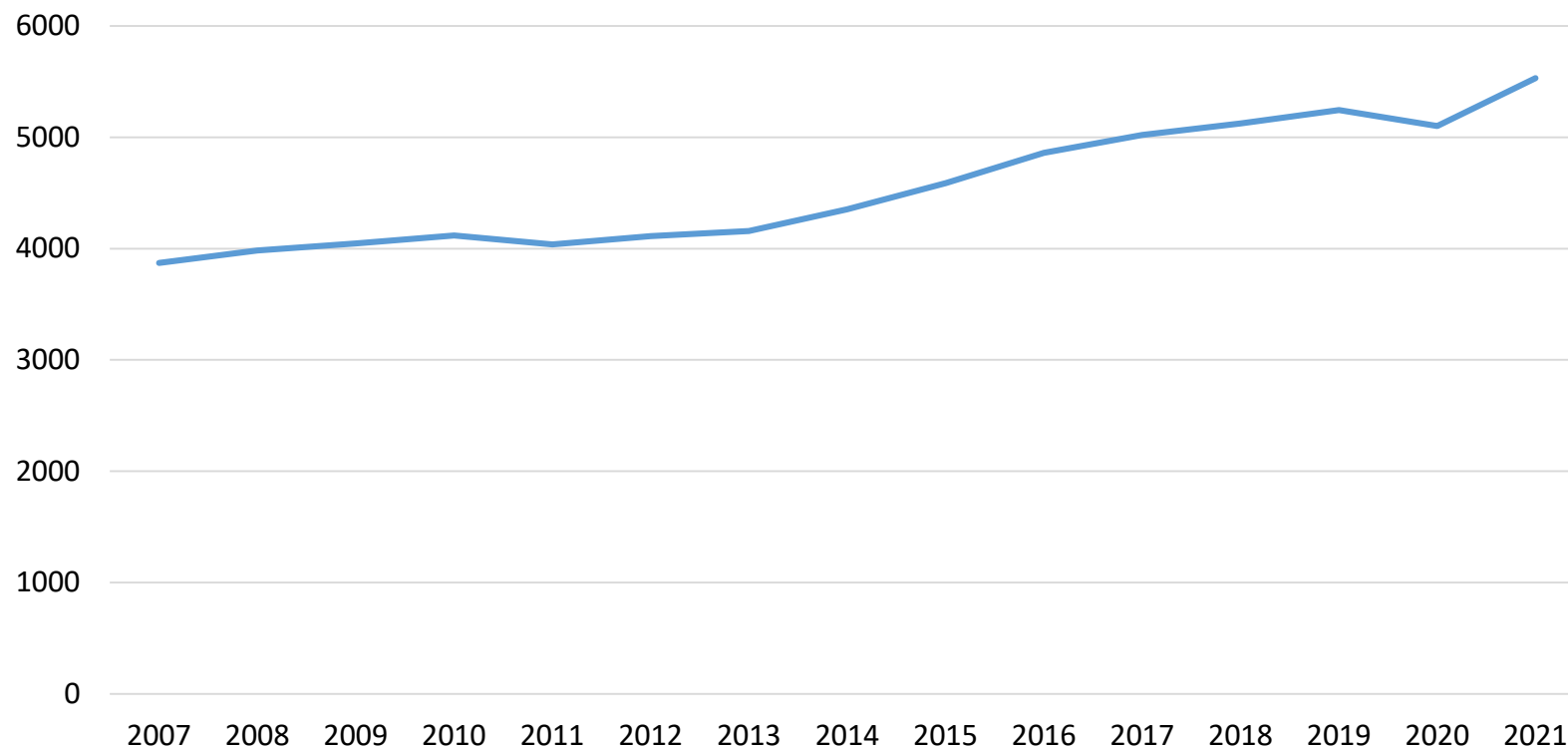




ÅDT FJELLOVERGANGAR 2012 - 2021



Trafikkutvikling, Rv7 - Flå syd



**30% auke dei
siste 8 åra**

► Transportanalyse hovedveger øst-vest

Dokumentasjon av beregninger med RTM Vest

Oppdragsnr.: 5190196 Dokumentnr.: R-5190196-1 Versjon: v1-1 Dato: 2019-03-13

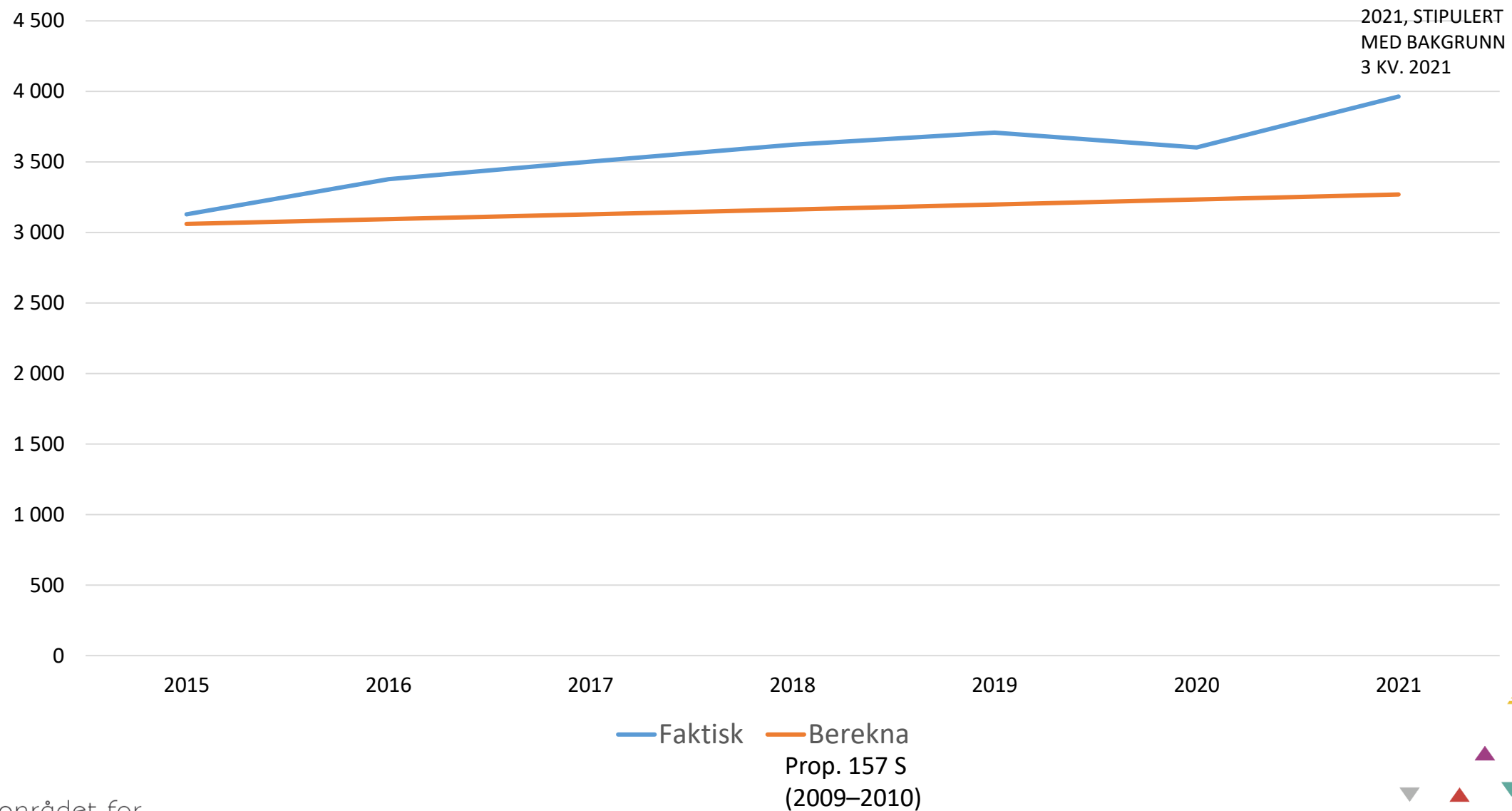


Norconsult

Trafikk i referansealternativet (NTP2050)

Bregningene viser at i referansealternativet vil trafikken i 2050 langs rv. 7 være på om lag 8100 - 9500 biler i gjennomsnitt per døgn (ÅDT) sør for Gol.

SOKNA - ØRGENVIKA, TRAFIKK ÅDT





Riksvegutredningen 2019

Rute 5b

DELRAPPORT



I januar 2015 ble etatenes tilråding lagt fram for Samferdselsdepartementet og deretter sendt på ekstern høring. Rapporten ble lagt til grunn i det pågående arbeidet med NTP.

I nasjonal transportplan 2018-2029 prioriteres E134 som en av hovedvegforbindelsene østvest **og som en langsiktig løsning for øst-vest-trafikken for området fra Stavanger til Bergen.** For nordre del av Vestlandet, inkludert Sunnmøre blir det tilrådd en satsing på rv. 7 og rv. 52 via Hemsedal. **Inntil ferdigstilling av ny veg Bergen-Odda vil rv. 52 over Hemsedal fortsatt være viktig for trafikk mot Bergen.**

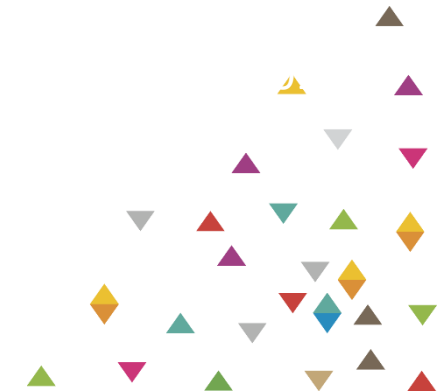


Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033



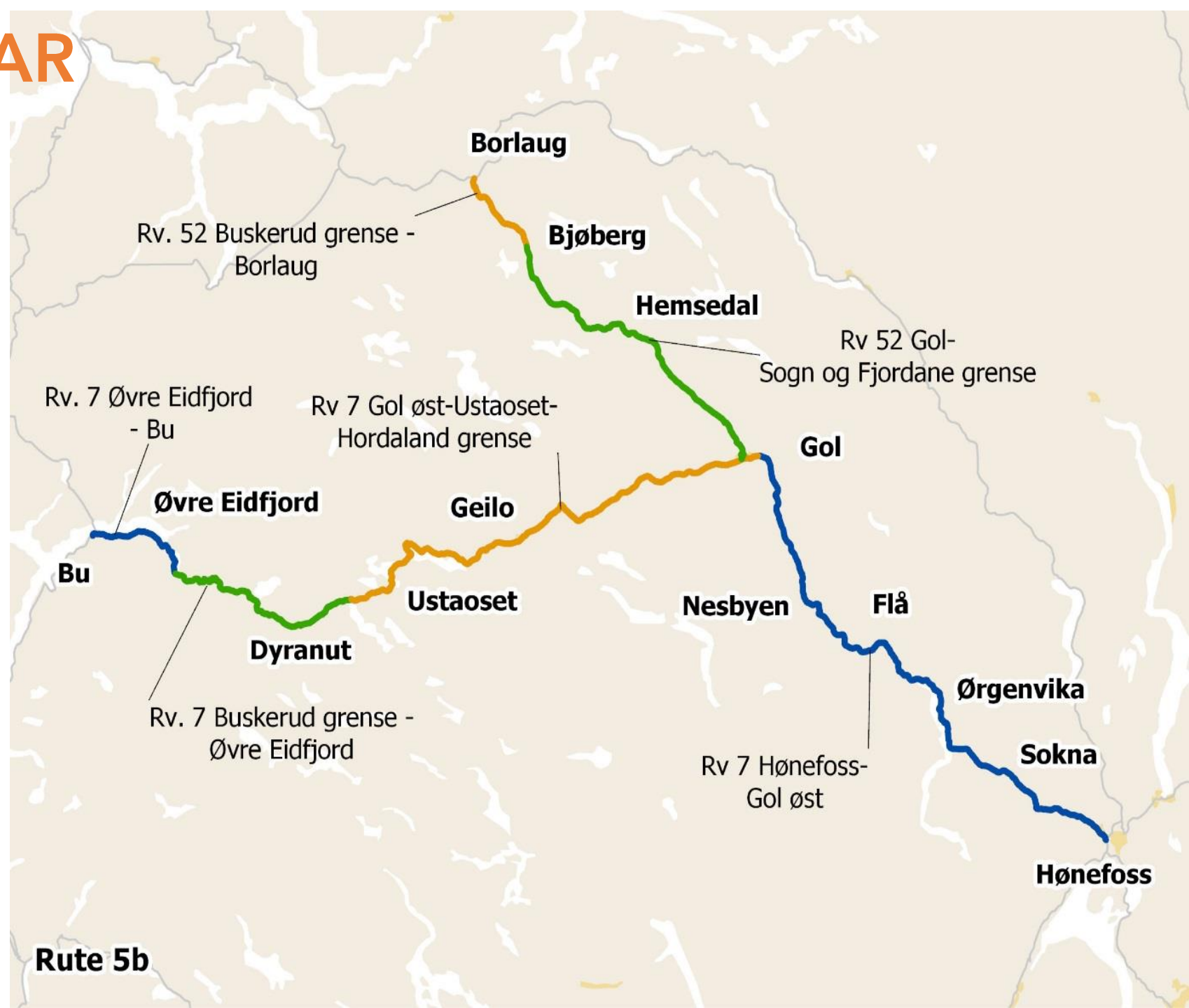
Tabell 12.2 Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022–2027, periodisering pr. mars 2021. Mill. kroner¹

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Vei	5	Viken	Rv. 52 Gol–Vestland grense	Utbedrings- prosjekt	453		
Vei	5	Viken	Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	Utbedrings- prosjekt	500	300	



FJELLOVERGANGAR

Også i gjeldande Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt opp til ei funksjonsdeling mellom Rv 52 og Rv 7. Rv 52 vil vera hovudvegsambandet for næringstrafikk mellom Austlandet og Vestlandet. Rv 7 vil vera hovudvegsambandet for reiseliv og persontrafikk.





Statens vegvesen



Orientering om bompengeutredning, rv. 7

15.desember 2022

Oppsummering

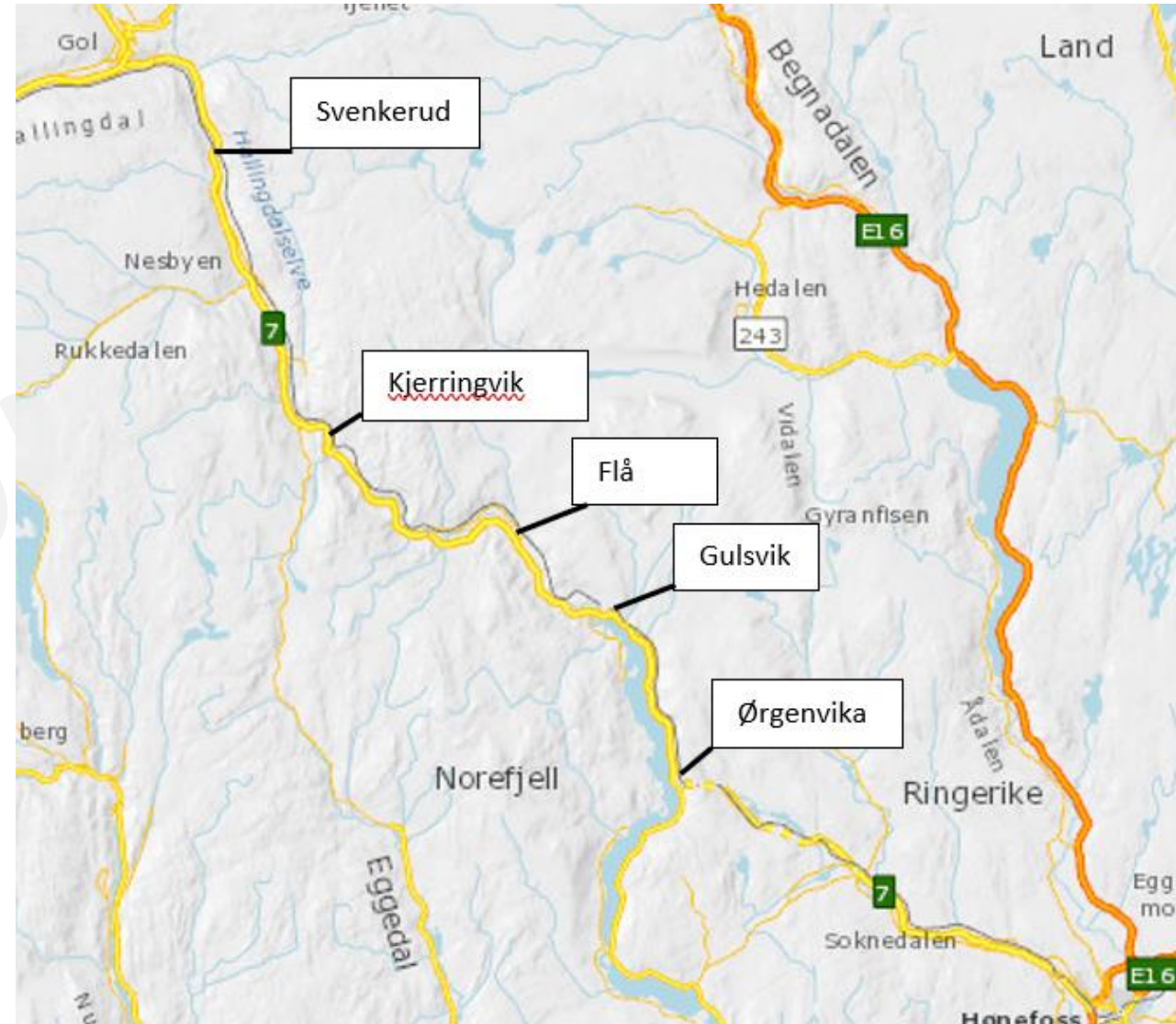
- Sist møte 16. september m/ politisk nivå
- Da jobbet vi med diverse senario for bompengeutredningen
 - hvordan dele opp strekningen i hensiktsmessige parseller
 - avklare internt hvilke grep vi kan foreslå i en bompengesak
- Jobbe med å få med prosjektet i revisjon av NTP

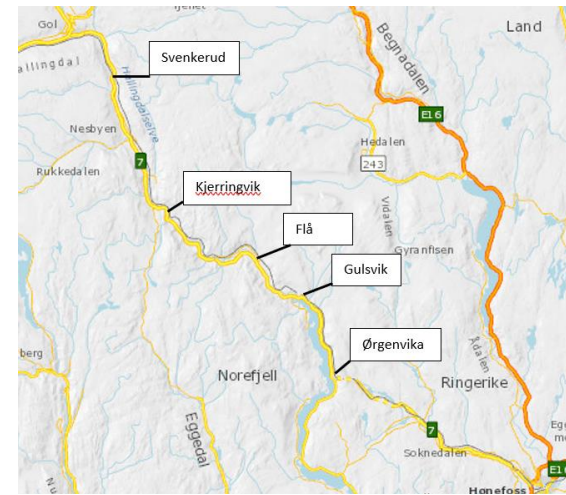
Hvor står vi nå?

- Vi har hatt flere avklaringsrunder internt og med Vegdirektoratet.
- Vi har kommet frem til et bompengeopplegg som er på siden av gjeldene regelverk, og dermed kan bli stoppet i Samferdselsdepartementet.
- Vegdirektøren avgjør hvilke løsninger vi kan legge frem i bompengesaken som sendes til lokalpolitisk behandling.
- For å sikre at vi slipper flere runder med lokalpolitisk behandling, vil vi legge frem en bompengesak der ulike løsninger med ulike takstnivå foreslås.
- Endelig valgt av løsning for bompengeinnkrevingen, gjøres i SD og legges frem for vedtak i Stortinget.
- Vårt forslag bygger på en vurdering av den økonomiske situasjonen vi står overfor, for å sikre at det blir håndterlig for Stortinget, uten at de gjør forpliktelser for mange 10-år fremover.

Vårt forslag

- Utbyggingen deles i 2 faser:
Fase 1: Ørgenvika- Flå
Fase 2: Kjerringvik – Svenkerud
(vi anser strekningen Flå- Kjerringvik som ok)
- Vi legger frem bompengesaken i to bompengeproposisjoner, der fase 2 omtales ved fremleggelse av fase 1.
- Vi ønsker en mest mulig effektiv bompengeløsning, og at hele strekningen frem til Svenkerud kan utbedres.



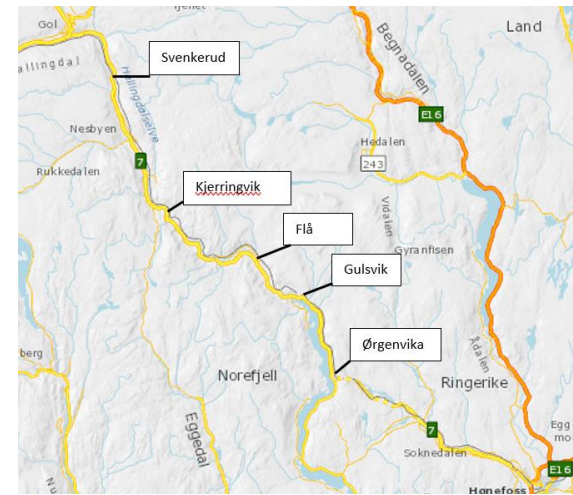


Fase 1 Ørgenvika-Flå:

- Vi foreslår:
 - La bommen på strekningen Sokna- Ørgenvika stå i et par år ekstra – dette vil i realiteten bety forhåndsinnkreving.
 - Vi deler fase 1 inn i to delstrekninger:
 - Ørgenvika – Gulsvik - strekningsvis utbyggingsprosjekt (pga kostnad) med etterskuddsinnkreving. Vi foreslår å bruke 500 mill 2021-kr i statlige midler.
 - Gulsvik- Flå – en utbedringsstrekning med parallellinnkreving, og utbedring etter «design-to-cost» prinsippet. Vi foreslår at vi bruker 300 mill 2021-kr statlige midler, i andre NTP periode, samt tilskudd fra bompengeneinnkrevingen.
 - For Ørgenvika- Gulsvik er det et stort bompengepotensiale - her vil vi foreslå en refusjonsordning. Vi foreslår at prosjektet mottar de 500 mill statlige midler som ligger inne i 1. periode i NTP, men at 250 mill kr av dette erstattes med bompenger når innkrevingen starter og at disse refunderes til prosjektstrekningen Kjerringvik – Nesbyen. Dette for å utnytte de statlige midlene over hele utbedringsstrekningen. I praksis er det da bompengeselskapet som refunderer deler av den statlige bevilgningen, som vi da ønsker å bruke på fase 2 strekningen.

Fase 2 Kjerringvik-Svenkerud:

- Kjerringvik- Nesbyen øst – stort utbyggingsprosjekt
- Nesbyen vest – Svenkerud – utbedringstiltak
- Legges frem som en egen bompengesak etter oppstart av fase 1, og vil trolig forutsette at strekningen omtales/prioriteres ved senere NTP rulleringer.
- Vi foreslår at bompengeselskapet refunderer 250 mill av de statlige midlene fra Ørgenvika-Gulsvik, når fase 2 startes opp. «Vedtak om at bompengeselskapet skal refundere X kr over n antall år til utbyggingen av Kjerringvik – Nesbyen ved fremleggelse av bompengeproposisjon for fase 1»



Foreløpig beregnede gjennomsnittstakster, fase 1

- **Alternativ 1a:** Basisberegning med ordinær etterskuddsinnkreving som i strekningsvise prosjekt for Ørgenvika - Gulsvik og pilot utbedringspakke med design to cost og parallellinnkreving på delstrekning Gulsvik – Flå.
- **Alternativ 1b:** Forhåndsinnkreving i Sokna – Ørgenvika fra Sokna – Ørgenvika er nedbetalt i 2025 til oppstart etterskuddsinnkreving i bomstasjonen på Ørgenvika – Gulsvik og pilot utbedringspakke med design to cost og parallellinnkreving på delstrekning Gulsvik – Flå.
- **Alternativ 2a,** som alternativ 1 a, men bompengeselskapet refunderer 250 mill kr av statlige midler til utbyggingen av fase 2.
- **Alternativ 2b,** som alternativ 2a, men alternativet tar i tillegg med forhåndsinnkreving som i alternativ 1b.

Viser
gjennomsnittstakst,
ikke skiltet takst!

	Alternativ 1 a	Alternativ 1 b	Alternativ 2 a	Alternativ 2 b
Dagens bomstasjon		70 kr		70 kr
Sokna – Ørgenvika (2 år)				
Ørgenvika – Gulsvik	40 kr	33 kr	48 kr	41 kr
Gulsvik - Flå	22 kr	22 kr	22 kr	22 kr

Hvilke av våre forslag kan bli stoppet på veien til Stortinget?

- Forhåndsinnkreving - vil ha innvirkning på gjennomsnittstakst
- Refusjonsordning - vil ha innvirkning på gjennomsnittstakst
- Parallellinnkreving og design to cost på utbedringsstrekningen Gulsvik – Flå, - vil ha innvirkning på størrelsen på utbedringsporteføljen og når den kan gjennomføres.
- Helgetakster - vil ikke ha innvirkning på gjennomsnittstaksten, men kan være en måte å få dem som er «prosjektutløsende brukere» til å betale mer og samtidig skjerme lokalbefolkningen.
- Lavt passeringstak. Et alternativ til helgetakster. Dagens nedre grense for passeringstak er 40 betalte passeringer pr kalendermåned. Et lavere passeringstak vil ikke ha innvirkning på gjennomsnittstaksten, men skjermer de som kjører mye og grunntakstene (skiltede takster) kan derfor settes noe høyere.

Hvem bestemmer hva?

- Vegdirektøren må avgjøre om hun ønsker å legge frem forslagene vi kommer med, til lokalpolitisk behandling.
- Kommunene avgjør om de ønsker en slik bompengeordning vi foreslår. Det må fattes vedtak knyttet til alle «grep» i bompengeopplegget med tilhørende takstnivå.
- Dersom SD sier nei til refusjonsordning, kan vi likevel bygge fase 1, men oppstart av fase 2 vil være litt mer usikker mtp finansiering.
- Dersom SD sier nei til forhåndsinnkreving i dagens bomstasjon mellom Sokna og Ørgenvika vil utbyggingen fortsatt kunne gjennomføres, men takstene blir høyere.
- Dersom SD sier nei til parallellinnkreving, vil gjennomføringen av utbedringstiltakene trolig komme senere og i et mindre omfang.

Videre prosess

- Utbyggingsprosjektet jobber videre med reguleringsplan for parsellen Lindelien – Kittilsvik (Gulsvik), samt konkretisering av aktuelle tiltak på utbedringsstrekningen Gulsvik- Flå.
- Vi jobber videre med å gjøre transportmodellberegninger til et trafikknotat, og skriver utkast til faglig grunnlag (basert på bompengeutredningen)
- VD avgjør om det faglige grunnlaget skal legges frem for lokalpolitisk behandling.

NTP 2025–2036: Utgreiingsoppdrag til transportverksemdene

- 17.3.2022, bestilling om førebuande utgreiingsarbeid, SD og NFD
 - 13.5.2022, svar frå transportverksemdene
 - 6.9.2022, hovudoppdrag 1 frå SD og NFD
 - Framskaffe kunnskap om utviklingstrekk og trendar, korleis dette kan påverke transporttetterspørselen framover
 - Gi svar på utfordringar og behov som bør løysast/dekkast og kva er det viktigast å gjera noko med
 - Verksemdene skal få/ha eit solid fagleg grunnlag for å seinare kunne tilrå prioriteringar av ressursbruken i neste NTP
- Hovedfrist for leveransen er 22.1 2023. Delleveranse 1.10.2022
- 11.11.2022, hovudoppdrag 2, prioriteringsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036

Hovuddelen av prioriteringsoppdraget innan 31.3.2023. For deler av oppdraget gjeld andre fristar



Støttar utbygging av riksveg 7 med delfinansiering frå bompengar

Fylkestinget fattet følgende vedtak

- Viken fylkeskommune gir prinsipiell tilslutning til at utbygging av rv. 7 på strekningen Ørgenvika – Gol kan delfinansieres med bompenger. Det legges opp til at strekningen Ørgenvika – Kittilsviken (Gulsvik) er første etappe.
- Fastsetting av endelig bompengereordning skjer på grunnlag av en mer detaljert bompengeutredning på et senere tidspunkt.
- Viken fylkeskommune ber om å få framlagt sak med bompengeutredning fra Statens vegvesen der alle relevante forhold er utredet, så snart som mulig.



Arbeid, utfordringar framover

- Arbeide for betre forståing av Rv7 og Rv52 sin rolle
- Arbeide for at midlar med bakgrunn i NTP blir løyvd
- Arbeide for at framdrift på planlagde prosjekt blir helde
- Arbeide for betre regularitet på fjellovergane
- Arbeide for auka løyvingar
 - Vegpakke Hallingdal
 - Rv52, Gol – Robru, Hemsedal sentrum, Hemsedalsfjellet
 - Rv7, parsellar vest for Gol, Hardangervidda
- Utfordringar i forhold til konkurrerande vegar?

