

SAK 12/23 INNSPEL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 – 2036

Saksopplysning:

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringa sin transportpolitikk og beskriv kva mål og prinsipp regjeringa legger til grunn for sin politikk. NTP gjeld i tolv år, men med hovudvekt på dei seks første åra. Planen blir i utgangspunktet revidert kvart fjerde år og blir sendt til Stortinget som melding. Gjeldande plan omhandlar perioden 2022–2033. Regjeringa har vedtatt at neste NTP skal leggast fram eit år tidligare enn vanleg og NTP for 2025-36 blir derfor lagt fram våren 2024.

Kort om NTP - prosessen 2025 – 2036

Departementet har gitt dei statlege transportverksemdene to hovudoppdrag:

Eit utgreiings- oppdrag der transportverksemdene sendte over sine svar [23. januar 2023](#), og eit prioriteringsoppdrag med frist 31. mars 2023.

Utgreiingsoppdraget skal:

- Gje kunnskap om korleis utviklingstrekk og trendar vil påverke transportbehova framover.
- Gje svar på kva utfordringar og behov som bør løysast.
- Gje eit solid faglig grunnlag for seinare å kunne tilrå prioriteringar av ressursbruken.

Dette dokumentet er meint å vera eit fagleg grunnlag for vidare prioriteringar i arbeidet med NTP 2025–2036.

I prioriteringsoppdraget ber SD og NFD transportverksemdene om å tilrå ei prioritering av ressursbruken i NTP basert på vurderingar av samfunnsøkonomisk lønnsemd.

Samferdselsdepartementet har opplyst at svara utgreiings- og prioriteringsoppdraget vil bli sendt på høyring i starten av april med høyringsfrist 1. juli. Fylkesrådet legg opp til at Viken FK sitt høyringssvar vil bli fremma i midten av mai og at det deretter blir behandling i komitane før vedtak i fylkestinget 21. juni.

Det er ingen ting som tydar på at innhaldet i sjølve stortingsmeldinga vi bli sendt på høring. (Innhald i ei st.meld. blir aldri sendt på høyring, stryk setning)

Anna involvering

- Nytt møte med kommunane og kommuneregionane 24. april (Teams).
- Det blir ikkje tid til skriftlig prosess med kommunane om prioriteringane.
- Viken vil ha dialog med administrativt nivå i bypakkene om innspel til Vikens høyringssvar.
- Austlandssamarbeidet planlegg NTP-konferanse i samarbeid med bl.a. NHO 4. mai.

Regjeringa meiner at NTP må vera oppdatert og tilpassa vårt framtidige behov. Samstundes er dei tydlege på at det økonomiske handlingsrommet er kraftig redusert. Det betyr at det vil bli mindre samferdselspengar, der fleire prosjekt med høgare kostnad må kjempe om ein mindre pott.

Forrige gong Regionrådet for Hallingdal gav innspel til NTP, var i sak SAK 10/20. Den gongen vart det gitt følgjande prioriterte innspel til Viken fylkeskommune i høve til Nasjonal Transportplan 2022-2033:

Ringeriksbanen/E16

Regionrådet for Hallingdal forventar at fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen blir gjennomført med byggstart i gjeldande NTP periode. Prosjektet er derfor ikkje teke med i forhold til prioriteringar.

Innspel i prioritert rekkefølge (veg)

1. Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol)

Regionrådet for Hallingdal ber om at Vegpakke Hallingdal blir vurdert som eit delvis bompengefinansiert prosjekt. Nye vegstrekningar på Rv7 Hønefoss-Gol må byggjast ut etter dimensjoneringsklasse H5, nasjonale hovudvegar, ÅDT 6000 – 12000 og fartsgrense 90 km/t. Det vil vera ei svært kortsiktig tilnærming, dersom framkomelegheit ikkje blir vektlagt i større grad, i vidare utvikling av Rv7.

2. Rv52.

Strekninga mellom Gol og Robru har svært dårleg standard og er ein flaskehals. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum. Løysinga må sjåast i samheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud-Gol.

3. Fjellovergangane aust – vest (Rv7 og Rv52) har stor betydning for alle typar transport mellom Austlandet og Vestlandet, og er avgjerande for Hallingdal. Eit vintersikkert vegsamband har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og busetting. Ut frå Stortinget sitt vedtak med Rv7 som hovudveg aust - vest, kan det ikkje vera tvil om at regulariteten Rv7 Hardangervidda må betrast vesentleg, og at dette er eit arbeid som bør startast snarast råd. Regionrådet for Hallingdal forventar at KS1 no blir slutført, og at ein kjem i gang med arbeidet for å sikre Rv7 som eit hovudvegsamband med god vinterregularitet.

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

I denne NTP-runden, er det altså ikkje lagt opp til noko skriftleg høyringsprosess med kommunane. Dagleg leiar meiner likevel det er viktig at Regionrådet førebur seg på det som kjem no, for å vera best mogeleg førebudd for det vidare areidet. Regionrådet bør derfor gå gjennom prioriteringane frå 2020 og vurdera om desse skal endrast eller justerast. I tillegg bør me analysere det som ligg i dokumentet [Utfordringer i transportkorridorer og byområder](#) av 19. jan 2023. Der blir utfordringane i transportkorridor 5, (Oslo– Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø) som Hallingdal er ein del av, skissert, og kan sjåast opp mot prioriteringane. NHO Oslo og Viken har også bedt om Regionrådet si prioritering.

I neste NTP er det fleire prosjekt som kjempar om færre ressursar. Det er derfor viktigare enn nokon gong å prioritera hardt og stå samla om prioriteringane.

I denne saka blir Regionrådet invitert til å endre, eller gjera nye prioriteringar inn mot ny NTP, samt ta stilling til korleis ein skal involvere kommunar og regionar i ein prosess med knappe fristar og reduserte moglegheiter til skriftleg høyring.

Vurdering

I forslag til innspel er det sett på større tiltak/prosjekt som høyrer heime i NTP og som bør ha stor interesse for Hallingdal og med det også for Viken. Det er teke utgangspunkt i [sak 10-20](#) i

Regionrådet som skisserte våre prioriterte innspel til Viken fylkeskommune. I den saka vart det understreka kor viktig det er at Hallingdal kan stå samla om prioriteringane.

Veg

Når det gjeld veg er det rute (korridor) 5b (Rv7 Hønefoss – Bu og Rv52 Gol- Borlaug) som blir spesielt omtala. Rv7 og Rv52 er hovudvegar i Norge og hovudvegsamband mellom Austlandet og Vestlandet, med to sentrale fjellovergangar. Ruta (5b) har tilknytning til m.a. E16 med vidare samband til Oslo mot aust, og mot Bergensområdet i vest.

I høve til større vegprosjekt er rute 5b delt inn i tre prioriterte hovuddelar:

- Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol)
- Rv7 vest for Gol (Gol – Bu)
- Rv52 Gol – Borlaug

Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol)

Flå syd hadde i 2021 ein ÅDT på 5531. Ei auke på ca. 1000 i ÅDT f.o.m. 2015, eller ca. 20%. Det er få om nokon tilsvarende vegstrekningar i Norge som har hatt tilsvarende trafikkvekst. Delar av Rv7 med den standard som er i dag er i ferd med å bli «full». Ut frå nye transportanalyser vil ÅTD vera om lag 8000 i 2050. Det er og viktig å ha med seg at Rv7 har spesielle utfordringar i forhold til periodevis svært stor turisttrafikk med stor del tungtrafikk i dei same periodane.

Med bakgrunn i NTP (2018 – 2029) der Rv7 ikkje var prioritert i nemneverdig grad, tok Regionrådet for Hallingdal våren 2017 initiativ for å få i gang eit meir konkret arbeid med Vegpakke Hallingdal, som er definert som strekninga Ørgenvika – Gol. Målet var m.a. å vurdere alternative finansierings- og utbyggingsløyningar for Vegpakke Hallingdal og gjera nødvendig avklaringar fram mot rullering av NTP. Med bakgrunn i tydelege politiske signal vart det bestemt at det skulle etablerast eit tre-part samarbeid mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal, for å utarbeide nødvendig grunnlag, slik at Vegpakke Hallingdal med delvis bompengefinansiering kunne vera vurdert før NTP 2022 – 2033 vart lagt fram.

Status Vegpakke Hallingdal

I Meld. St. 20 Nasjonal transportplan 2022–2033 er det forslått å bruke 800 mill. på utbetningsstrekningar Ørgenvika – Gol, i perioden 2022–2033.

Det ligg føre ei «Strategisk utredning Vegpakke Hallingdal», der det m.a. er vurdert løyningar med delvis bompengefinansiering. Kostand for utbygging av heile strekninga Ørgenvika – Gol aust er stipulert til mellom 7 – 10 mrd. kroner, avhengig av vegstandard (usikkerheit +/- 40%). Det er gjort estimat for netto inntekter med 4 bomstasjonar på heile strekninga, med takstar samla på 80 – 160 kr. Netto inntekter er stipulert til 1,6 – 2,9 mrd. kroner.

Alle kommunane i Hallingdal og Viken fylkeskommune har gjort slikt prinsippvedtak vedr. bompengefinansiering Rv7 – Vegpakke Hallingdal og strekninga Ørgenvika – Kittilsviken.

Reguleringsplan Ørgenvika – Lindelien er vedteken. Arbeidet med reguleringsplan Lindelien – Kittilsviken er i gang og er venta slutført i 2023.

Staten vegvesen arbeidar og med grunnlag for ein bompengeproposisjon. Meir informasjon [her](#).

Rv52 Gol – Borlaug

Stort sett har heile den ca. 8 km lange strekninga mellom Gol og Robru svært dårleg standard og er ein flaskehals. Det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum. Løysinga må sjåast i samheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud- Gol.

Rv 52 går i dag gjennom Trøim sentrum. Rv 52 har ein svært høg andel tungtransport, om lag 400 køyretøy pr. døgn. Mykje tungtransport gjennom smalt eit sentrum med stor reiselivsaktivitet, er ei dårleg blanding både for fastbuande, trafikktryggleik og miljøet. For reiselivsnæringa er det heilt nødvendig at Rv52 blir lagt utanom Trøim sentrum. Dette er spelt inn i kommuneplanen i Hemsedal og det er bandlagt areal. Spørsmålet er om Trøim sentrum skal ligge inne i Regionrådet sine prioriteringar til ein NTP eller om dette er eit tiltak som er lite realistisk å få inn i denne prosessen

Rv7 vest for Gol (Gol – Bu)

I tillegg til utbetringstiltak er det for Rv7 vest for Gol minst to større prosjekt som må realiserast. Strekninga Haga – Geilo, er ein av dei, Rv7 Hardangervidda er den andre. Når det gjeld Rv7 Hardangervidda er problemstillinga todelt:

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

Den største utfordringa for Rv7 som aust – vest samband er vinterregulariteten over Hardangervidda. Det er ikkje uvanleg med 20-30 dagar midlertidig stenging pr. vinter, og det kan vera om lag 30 dagar med kolonnekjøring. For at Rv7 over Hardangervidda skal bli ein reell vintersikker hovudveg vil det vera nødvendig med tiltak på Hardangervidda.

Konseptvalutgreiing Rv. 7 over Hardangervidda (okt. 2015) har vurdert følgjande alternativ:

- Nullkonseptet (K0)
- Utbedringskonseptet (K1)
- Konsept korte tunnelar (K2)
- Konsept lang tunnel (K3)

Statens vegvesen har tilrådd ein redusert variant av konsept K2, «Korte tunnelar», som er konseptet med lågast investeringskostnad blant konseptane med tilfredsstillande måloppnåing. Tilrådinga inneber bygging av Dyrnuttunnelen på ca. 6,25 km og på sikt fire andre tunnelar på Hardangervidda. Ut frå Stortinget sitt vedtak med Rv7 som hovudveg aust - vest, kan det ikkje vera tvil om at regulariteten Rv7 Hardangervidda må betrast vesentleg.

Men samferdselsdepartementet legg førebels til grunn 0-alternativet for den vidare utviklinga av rv. 7 over Hardangervidda. Departementet har samtidig gjort det klart at dersom det blir aktuelt med større investeringar på strekninga i neste NTP, så kan det bli aktuelt å sjå på konseptvalet på nytt.

Andre hovudvegar med stor betydning for Hallingdal

E16 Sandvika – Skaret - Hønefoss er ein viktig vegparsell for Hallingdal.

Denne strekninga er delt inn i tre delstrekningar der to av strekningane er ferdige og den siste Bjørnum -Skaret, ein 8,4 km ny firefelts motorveg er under bygging. (Ferdig ved utgangen av 2024)

E16 Skaret–Høgkastet

E16 skal på den 8,7 kilometer strekninga frå Skaret, vest for Sollihøgda, til Høgkastet, ein kilometer sør for Sundvollen, utvidast frå to til fire felt. Her er det ikkje løyvd pengar: Om det ikkje blir løyvd pengar til dette, betyr det at trafikken som frå ca 2025 går i fire felt over Sollihøgda kjem til å stoppe opp ved Skaret og gå over på tofelt med 80 sone og midtdeler. Mykje av effekten av

utbygginga over Sollihøgda vel då blir borte. Dette er ein prosjekt som vil gjera Hallingdal og sentrale austland tettare på kvarandre

E16 Høgstet – Hønefoss E16 mellom Høgstet og Hønefoss er ein del av Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 i regi av Nye Veier.

Forkorting av Bergensbanen

Det viktigaste enkelttiltaket for Bergensbanen og Hallingdal er Ringeriksbanen eller forkortinga av Bergensbanen. Dette vil gje Bergensbanen ei heilt nødvendig modernisering. Dette er eit viktig tiltak for aust-vest samband Oslo-Bergen, for Ringeriksregionen og ikkje minst for Hallingdal, som den største reiselivsregionen i landet. Ringeriksbanen vil "føre" Hallingdal nærare sentralt austlandsområde, noko som er viktig både i forhold til arbeidsmarknad og rekruttering. Med planlagde utbyggingar vil reisetida Oslo – Gol bli ca. 1 time og 50 min. Dette vil vera eit stort framskritt for persontrafikken, men banen er også viktig for godstransport på jernbane. For å nå heilt nødvendige klimamål er det viktig at jernbana tar veksten i godstransport på strekninga. I dag har godstransporten kapasitetsutfordringar både på strekninga og på terminalane. Det er avgjerande at naudsynte tiltak blir gjennomført, for auka godstransport med Bergensbanen, mellom Oslo – Bergen.

Proessen vidare

Sjølv om sentrale mynde seier at det ikkje er tid til skriftlig prosess med kommunane om prioriteringane, er det viktig at Regionrådet gjer klare prioriteringar og at me står samla om desse. Det er varsla økonomiske innstrammingar og at NTP, skal ha mindre preg av ønskeliste og meir preg av handleliste og då må me kanskje ta ut noko frå våre lister for å få noko inn.

Det er viktig med Regional deltaking på dei møteplassane me blir invitert inn, men dagleg leiar meine også at me skal sende våre innspel prioriteringar til Viken sjølv om me ikkje er inviterte til ei formell høyring. Vedlagt ligg innspel til NTP frå Regionrådet. Dette er i hovudsak dei same prioriteringane som i 2020, med nokre justeringa jf transportkorridorordokumentet. Spørsmålet er om pri 4 Trøim sentrum skal ligge inne i Regionrådet sine prioriteringar til ein NTP eller om dette er eit tiltak som er lite realistisk å få inn i denne prosessen. Det er ingen tidsfrist på dette som om det er behov, kan ein gjera saka ferdig i marsmøtet

Forslag til vedtak

1. Regionrådet skal vera ein aktiv aktør i ny NTP-prosess og ønskjer å sende skriftleg innspel både til Viken fylkeskommune og andre aktørar som er relevante
2. Regionrådet er einige i vedlagte innspel:

INNSPEL TIL NTP 2025-2036 FRÅ REGIONRÅDET FOR HALLINGDAL

[Ringeriksporteføljen](#) som omhandlar Ringeriksbanen og E16 frå Skaret – Hønefoss må prioriterast. Dette er eit prosjekt som vil gjera Hallingdal og sentrale austland tettare på kvarandre og det går ikkje an å stoppe eit slikt prosjekt der det no ser ut til å stoppe.

Forkortinga av Bergensbanen er eit nasjonalt prosjekt som vil ha stor betydning for Ringeriksregionen, for Hallingdal og for heile aust-vest sambandet Oslo-Bergen. Det er frå regjering og Storting gjeve klare lovnadar om at Ringeriksbanen/ E16 skal realiserast, men kvar gong har byggestart vorte utsett. Kommunar og næringsliv langs Bergensbanen har trudd på lovnadene, har

fått store forventningar og derfor investert fleire milliardar kroner og lagt til rette for nødvendig utvikling. Dette er det mest lønsamme samferdselsprosjektet i landet, og sjølv om det frå sentralt hald blir sagt at det er for dyrt, har me ikkje råd til å la det vera. Forkortinga av Bergensbanen vil bidra til at:

- Det blir skapt ein heilt ny bu- og arbeidsmarknadsregion vel 30 minutt frå Oslo, som vil avlaste framtidig press på hovudstadsområde.
- Austlandet og Vestlandet kjem nærare kvarandre med ei redusert reisetid på ein time.
- Hallingdal kjem nærare sentralt austlandsområde, noko som er viktig både i forhold til arbeidsmarknad og rekruttering.
- Ein vil få ei betydeleg samfunnsmessig verdiskaping på heile strekninga Oslo-Bergen, spesielt i Ringeriksregionen og Hallingdal, men også på Voss og i Bergensområdet/ Vestland.
- Tog blir eit reelt og kraftfullt samferdselstilbod til den største reiselivsregionen i landet, Hallingdal.
- Tog blir eit reelt alternativ til fly mellom Noregs største byar med dei klimafordelane det fører med seg.
- Ein når heilt nødvendige klimamål ved at jernbana tar veksten i godstransport på strekninga.

VEG

Innspel i prioritert rekkefølge

1. Vegpakke Hallingdal (Ørgenvika – Gol)

Regionrådet for Hallingdal ber om at Vegpakke Hallingdal blir prioritert vidare og vurdert som eit prosjekt delvis finansiert med bompengar. Regionrådet ber og om at tre-part samarbeidet fylkeskommune, Regionrådet for Hallingdal og Statens vegvesen held fram for å sikre best moglege framdrift i prosjektet.

2. Rv52. strekninga mellom Gol og Robru har svært dårleg standard og er ein flaskehals.

Regionrådet for Hallingdal meiner det er nødvendig å bygge ny veg på denne strekninga både av omsyn til vegstandard og framføring, og av omsyn til utvikling av Gol sentrum. Løysinga må sjåast i samheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud- Gol.

3. Fjellovergangane aust – vest (Rv7 og Rv52) har stor betydning for alle typar transport mellom Austlandet og Vestlandet, og er avgjerande for Hallingdal. Begge desse fjellovergangane har strekningar utan lokal omkjøringsmoglegheit. Dette gir utfordringar vinterstid, med tidvis stengde fjellovergangar eller kolonnekjøring. En anna spesiell problemstilling for Rv. 7 over Hardangervidda er trekkmonsteret til villreinen, som utgjør ei reell fare for langtidsstenging. Eit vintersikkert vegsamband har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og busetting. Ut frå Stortinget sitt vedtak med Rv7 som hovudveg aust - vest, må regulariteten på Rv7 over Hardangervidda betrast vesentleg og det er eit arbeid som bør starte snarast råd, både med tanke på sikkerheit, næringsliv og vårt felles ansvar for å forvalte villreinstamma på Hardangervidda.

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