

SAK 33/09 VEGPAKKE HALLINGDAL

Saksopplysning, vurdering

I samband med uttale til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 bad Hallingtinget om at det blir sett i gang arbeid med tanke på prosjektfinansiering Ørgenvika – Gol. Gjennom arbeidet med stamvegutgreiingane (2006) er det m.a. dokumentert at dette er av strekningane mellom Hønefoss og Gol som er mest ulykkesutsette, og møteulykker er den alvorligaste ulykkestypen. Møteulykkene skjer der vegen har dårleg geometri og manglar forbikøringsstrekningar, og over halvparten av møteulykkene skjer i helgene når trafikken er størst. Utforkøringsutlykker er den nest alvorlegaste ulykkestypa og skjer på strekningar med dårleg geometri.

Det er stor semje om at standarden på Rv7 er altfor dårleg og til hinder for næringsutvikling og trafikktryggleik.

Rv7 frå Hønefoss til Gol er den stamvegstrekninga som har den største delen av aust – vest trafikken, med vel 50% av den totale trafikken, også i forhold til tungtrafikk.

Rv7 er og spesiell med høg del tungtrafikk og svært store variasjonar i trafikken. Dette er forhold som har vore lite påakta i dei vurderingar som har vore gjort, i forhold til investeringar og vedlikehald.

I samband med stamvegutgreiinga vart det foreslått ein heilskapleg strategi for utvikling av vegen, med m.a. bakgrunn i trafikkmengde, framkomelegheit, ulykkessituasjon og forventa trafikkauke. Totale investeringskostnadar for strekninga Ørgenvika – Gol vart i 2006 rekna til ca.1,8 mrd. I Nasjonal Transportplan for perioden 2010 – 2019 er det totalt sett av 570 mill. til mindre investeringstiltak for heile eksisterande stamveg Rv7/Rv52. I tillegg er det visst planlagt at desse midlane også skal gjelde for Rv7 vest for Gol. Total veglengde er ca. 370 km., medan strekninga Ørgenvika – Gol er 75 km.

Ut frå det som ligg på bordet seier det seg sjølv at det er svært langt fram før det er ein akseptabel Rv7 frå Hønefoss til Gol. Dette er noko som etter dagleg leiar sitt syn ikkje kan akseptast. Det er positivt at Ramsrudhellingane og Sokna –Ørgenvika no blir realisert, men det vil uansett 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 heilskapleg prosjekt.

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

Etter Samferdselsdepartementets oppfatning vil ein investeringsstrategi på riksvegnettet som legg vekt på en meir samanhengande utbygging av lengre strekningar bidra til betre ressursutnytting.

Langs store deler av riksvegnettet er trafikken så lav at aktuelle tiltak først og fremst er utbedring av eksisterende veg, kombinert med nybygging på kortere strekninger. Regjeringen mener det er nødvendig å vurdere strategien for gjennomføring av utbedringstiltak på slike strekninger. For å oppnå en mer enhetlig og høyere standard, bør lengre strekninger vurderes i sammenheng også på denne delen av riksvegnettet, jf. for øvrig omtale i kapittel 6.4, og utbedringene bør planlegges og utføres under ett. Det er også viktig å se utbedringer i sammenheng med drift og vedlikehold. Regjeringen mener det er behov for å vurdere nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandard.

Dette vil være en kontraktstype som innebærer langsiktighet både for kontraktspartnere og for lokalsamfunnene. I tillegg blir det mulig å arbeide sammenhengende med lengre utbyggingsstrekninger.

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 transportetatens planforslag, vil Rv7/Rv52 kunne oppleva ein negativ trafikktryggleiksutvikling og trafikkavvikling.

Nokre sitat frå rapporten:

Investeringsbehovet for å bringe stamvegen opp til vegnormalstandard bør derfor ideelt settes inn tidligere enn forutsatt i NTP hvis arealplanene blir realisert. Foreløpige rammer for tiårsperioden 2010-2019 vil ikke på noen måte imøtekomme ønsket om en relativt sett bedre og sikrere rv.7/52.

En raskere utbygging enn forespeilet i forslager til NTP 2010-2019 må derfor bygge på et politisk og administrativt arbeid som føres på to fronter:

- *Arbeide for økte statlige rammer til Rv7/52.*
- *Lokalt initiativ for utvikling av vegnettet. Dette vil i praksis kunne være forslag om å bygge ut viktige deler av vegen ved hjelp av alternativ finansiering som for eksempel bompenger eller forskottering.*

I tillegg til at riksveg 7 allerede har en trafiksikkerhetsstandard som er 30-40 % lavere enn gjennomsnittet for riksvegene i Region sør, må det forventes at denne vil kunne utvikle seg ytterligere negativt sett i forhold til riksvegnettet for øvrig. Dette på grunn av den store trafikkveksten som kan forventes som følge av turistutbygging nedfelt i planer i Hallingdal. Dette er en uønsket utvikling. Dessuten vil antall dager med nedsatt kvalitet på trafikkavviklingen på rv.7/52 kunne øke betydelig. Inntil det blir stilt midler til rådighet for å bygge ut rv.7/rv.52 til vegnormal standard slik stamvegutredningen fra 2006 beskriver, vil Statens vegvesen Region sør måtte benytte midler som stilles til disposisjon til mindre investeringstiltak. Med den trafiksikkerhetsmessige standarden vegen har, og som på grunn av beregnet trafikkvekst må forventes å bli forverret sammenlignet med riksvegnettet for øvrig, må størst mulig del av tilgjengelige mindre investeringsmidler øremerkes fysiske trafiksikkerhetstiltak.

Turismen er i sterk vekst både globalt og lokalt, og det utviklingsmønsteret det legges opp til i Hallingdal er ekspansivt, men neppe urealistisk i et litt lengre tidsperspektiv. Det må tas høyde for at de effekter vi har beskrevet for vegen gjennom dalen vil kunne inntreffe. Dette er imidlertid effekter som er uønskede. Som sagt i avsnittene over, vil det naturlige virkemiddel være å investere i utvikling av vegnettet.

Hvis så ikke skjer, vil det kunne tenkes en begrenset arealutvikling som gir mindre trafikkvekst. Dette må i så fall innebære at vegmyndighetene går imot godkjenning av kommunale planer for utvikling av trafikkgenererende næringsvirksomhet et sted fordi trafiksituasjonen forverres et annet sted. Eksempel på en slik tankegang vil kunne være at turistutbygging i øvre del av Hallingdal ikke aksepteres fordi trafikkforholdene i nedre del av dalen forverres. Statens vegvesen anser imidlertid at dette vil være for drastisk virkemiddel i forhold til næringsutvikling i Hallingdalsregionen. Vi vil derfor ikke trekke konklusjon om eller anbefale en slik forvaltningspraksis på grunnlag av det arbeidet som er utført som en del av denne utredningen.

Som forvaltningsetat setter vi vår lit til at overordnet myndighet er sitt ansvar bevisst ved at infrastrukturutviklingen følger utviklingen ellers. Som eksempel på dette setter vi vår lit til at bevilgende myndigheter tar det ansvaret de har for utviklingen av stamvegnettet i tråd med trafikkutviklingen.

Rapporten fortel med all tydelegheit at Rv7 er i ein heilt spesiell situasjon og det krev spesielle tiltak både for å få vegen opp på ein akseptabel standard, samstundes som mangel på investeringar kan få svært alvorlege konsekvensar for Hallingdal.

Eg legg og ved oppslag i Hallingdølen 13.12.2007, der tidlegare distriktsvegsjef Svein Olav Thorvik skisserar idear for utbygging av Rv7 Ørgenvika – Gol.

Forslag til vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal ber Statens Vegvesen Region Sør om å utarbeide ei mogelegheitsstudie som syner korleis ei vegpakke for strekninga Ørgenvika – Gol på Rv7 kan gjennomførast og finansierast.
2. Regionrådet meiner strekninga Ørgenvika – Gol kan egne seg godt for nye kontraktsformer som skissert i NTP 2010 – 2019, som kombinerar drift, vedlikehald og utvikling av vegstandarden.
3. Utgangspunktet for vurderingane må vera vegnormalen sin standard slik stamvegutgreiinga frå 2006 beskriv det. Men Regionrådet for Hallingdal meiner og det vil vera rett å vurdere ein tre-felts veg slik tidlegare distriktsvegsjef Svein Olav Thorvik skisserte.

14.6.2009

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg: Artikkel Hallingdølen 13.12.2007.

«Vegpakke Hallingdal»

■ Visjon: Trefelts veg frå Ørgenvika til Gol

Ørgenvika-Gol som eitt utbyggingsprosjekt. Det er løysinga hallingane bør konsentrere seg om.

Arne Ole Lindahl
aol@hallingdolen.no

Det meiner distriktsvegvesjef Svein Olav Thorvik.

Han presenterte visjonen på eit møte på Gol tysdag:

– Det er ikkje mogleg å argumentere for ein firefelts veg til Hallingdal, me må vera glad for at det no blir ny firefeltsveg mellom Hønefoss og Oslo. Løysinga kan vera å bruke mest mogleg av dagens vegtrase, og med bakgrunn i alle ulykkene på Rv7 bygge den ut til trefelts veg med eit så kort tidsperspektiv som mogleg. Får me ein førespurnad frå regionen, er me klare til å gjere ei vurdering.
– Me skal sørge for å spørje, seier dagleg leiar i Regionrådet, Knut Arne Gurigard.

Bomveg

I tillegg kjem ikkje hallingane utanom at strekninga blir bomveg, meiner Thorvik.

Men det treng ikkje å bli noko problem, hallingane har for lengst akseptert at Sokna-Ørgenvika blir bomveg. Dagleg leiar i Hemsedal Skisenter, Trond Østby, fryktar ingen konkurransevriding, sjølv om turistane kan reise til andre turistregionar utan å måtte betale bompengar.

– Me ser tydelegare og tydelegare kva alternativet er. Det er eit

større trugsmål for Hallingdal om det ikkje blir gjort noko med vegen, seier han.

Vegpakke Hallingdal

Østby lanserer omgrepet «Vegpakke Hallingdal».

– Det er denne ideen hallingane må samle seg om å satse på, seier han.

Høgrepolitikar Jon-Andreas Koldrup frå Geilo har foreslått å innføre bompengar for å få fart på utbygginga av Rv7. Thorvik går nokre steg vidare. Analysane som Statens vegvesen har gjort viser at etter Ramsrudhellingane, som blir påbegynt neste år, og Sokna-Ørgenvika som det ikkje er gitt grønt lys for enno, er det behov for omkring 700 millionar til for å ruste opp Rv7. Å vente på staten vil ta svært lang tid, for det er mange som slåst om vegmillionane. Thorvik meiner derfor at løysinga er å sjå på strekninga som eitt prosjekt.

– Eg spelar ut dette no som ein ide, seier han.

Blir fordobla

Men bak ligg dei harde realitetane: Viss alle utbyggingsplanane i Hallingdal blir realisert, vil trafikken auke kraftig spesielt i helgene.

Det vil ikkje Rv7 klare å sluke. Køane blir lange på toppdagane. Veg og reiseliv heng saman. Skal Rv7 bidra til utvikling i Hallingdal må noko gjerast. Dessutan handlar dette om trafikktryggleik. Rv7 gjer seg sterkt gjeldande på ulykkesstatistikkane.

– Kva vil eit slikt prosjekt koste?

– Det er umogleg å seie. Det øn-

skelege no er at det blir semje lokalt om at vegvesenet greier ut Ørgenvika-Gol som eitt prosjekt på dagens trase, og at det blir bomveg for å utløyse statlege bidrag. Det må vera byggesteinane. Eg trur det er rett tidspunkt å ta opp denne saka no. Jobben må me gjere sjølv. Dette kjem ikkje av seg sjølv, og det kjem ingen veg om me berre sit og ventar på staten, seier Thorvik.

Trond Østby er samd:

– Me må setje i gang ein dugnad. Hallingane må utfordrast, både kommunane og næringslivet må vera med. Dette er ikkje noko kretsmeisterskap.

- Stå saman

Rv7 konkurrerer nemleg med fleire prosjekt på ruta til Bergen. Og konkurrentane sit ikkje stille.

– No må hallingane stå saman, seier Østby.

– Utfordringa er å bli samde lokalt og vera kreative når det gjeld finansieringa. Det blir eit spleiselag.

Samstundes må det byggjast alliansar. Gurigard ser optimistisk på det.

– Det er mogleg å byggje alliansar, blant anna med sogningane, seier han.

Tre felt: Det er veg av tilnærma denne standarden distriktsvegvesjef Svein Olav Thorvik ynskjer å bygge gjennom Hallingdal.

Biletet syner veg med midtdelar. Avkøyringsfeltet til venstre i biletet blir passeringfelt på ein standard trefelts veg. Forbikøyringsfeltet blir på to-tre kilometer som skiftar mellom køyreretningane. Skifte av passeringfelt vil bli skilta i god tid.

(Foto: Statens vegvesen)

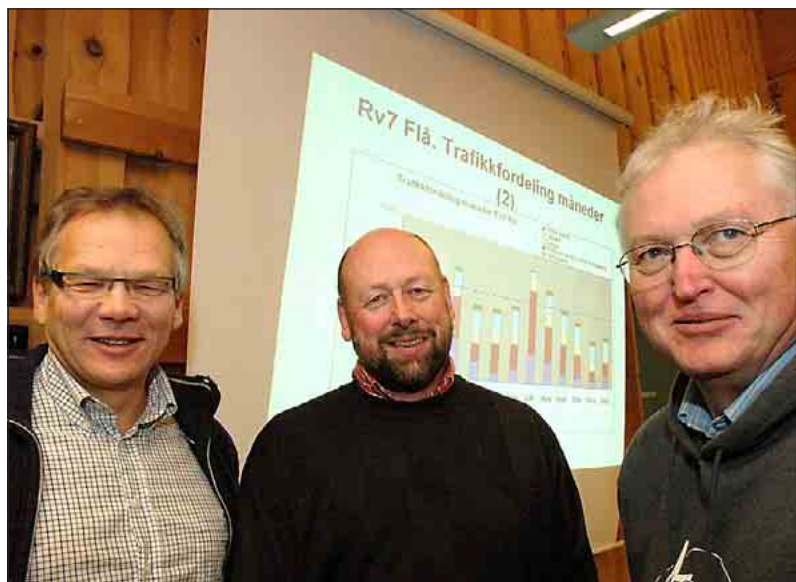
fakta: Rv7

■ Den gjennomsnittlege årsdøgntrafikken på Rv7, gjennom Flå, er på 4.000 bilar. Dersom alle utbyggingsprosjekta som er under planlegging i Hallingdal blir gjennomført, kjem trafikken til å auke til omkring 6.000. I helgane vil trafikken auke endå meir, frå snau 6.000 til 11.000 på sundagane.

■ Målingar har vist at fritidstrafikken utgjer opp til 70 prosent.

■ I perioden 2002-2006 vart tretten menneske drepne eller hardt skadde i året på stamvegen i Hallingdal.

■ Vegpakke Hallingdal er lansert: Utbygging av Ørgenvika-Gol med trefelts veg på eksisterande trase etter at Ramsrudhellingane og Sokna-Ørgenvika er bygd.



Løysinga: Dagleg leiar i Regionrådet, Knut Arne Gurigard til venstre og dagleg leiar i Hemsedal Skisenter, Trond Østby, støttar ideen til distriktsvegvesjef Svein Olav Thorvik.

