

SAK 05/17 INNSPEL TIL HANDLINGSPROGRAM FOR RIKSVEGAR 2018 – 2021 (23)

SAKSOPPLYNING

I brev dat. 18.11.2016 (vedlegg 1) ber Statens vegvesen om innspel til handlingsprogram for riksvegar 2018 – 2021(23).

Følgjande dokument kan m.a. vera relevant for saka:

- Hallingtinget si uttale [sak 04-16](#) til grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018 – 2029
- Regionrådet for Hallingdal sine innspel til handlingsprogram for riksvegar 2014 – 2017, sak [52-12](#)
- Transportetatane sitt forslag til [Nasjonal transportplan \(NTP\) 2018-2029](#).
- [Riksvegutredningen 2015](#)
- [Riksvegutredningen 2015, rute 5b](#)
- [Forvaltningsplan Rv7 og Rv52](#)
- Reiselivsnæringens transportbehov i region sør, rapport Statens vegvesen, vedlagt

Nasjonal transportplan (NTP) er det store verktøyet for langsiktig prioritering og samferdselssatsing. Den formelle planperioden er no utvida frå 10 til 12 år, og det er lagt eit perspektiv mot 2050. Forslag til Nasjonal transportplan er utarbeida i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Høyring er avslutta og planforslaget blir handsama av Regjeringa, som legg sitt forslag fram for Stortinget i form av ei Stortingsmelding, før påske 2017. Det vil også vera høyring i samband med stortingsmeldinga. Ny NTP blir lagt fram for Stortinget våren 2017.

I NTP er dei store prosjekta omtala.

Den neste fasen i arbeidet med NTP er å konkretisere tiltak og prosjekt til eit handlingsprogram i den første fire-årsperioden 2018-2021. Handlingsprogrammet er ei fordeling av rammene avsett til dei øvrige programområda, og vil ta opp i seg dei endringar som følgjer av stortingsmeldinga og Stortinget si handsaming.

Riksvegnettet er delt inn i transportkorridorar og ruter, og riksvegrutene som spesielt er interessante for Hallingdal er transportkorridor 5 (Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø) og rute 5b som er Rv7 og Rv52 (346 km). Rute 5a er E134 og rute 5c er E16.

I brevet frå Statens Vegvesen er det spesielt bede om attendemeldingar på følgjande programområder for riksvegane:

- Store prosjekt
- Utbetrings tiltak
- Tilrettelegging for gåande og syklende
- Trafikktryggleikstiltak
- Miljøtiltak
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming
- Servicetiltak
- Tiltak for å ta att forfall

Frist for innspel er 1.2.2017.

VURDERING

I forslag til innspel er det i fyrste rekke prøvd å sjå på større tiltak/prosjekt som bør ha stor interesse for Hallingdal. Det er utan tvil ei styrke, dersom Hallingdal kan stå samla om prioriteringane. Rutevis utgreiing rute 5b gjev ei rimeleg god oversikt over status og utfordringar. Tek her med samandrag:

Rute 5B er en viktig forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet i Norge, med to sentrale fjelloverganger på rv.7 og rv.52. Ruta har tilknytning til blant annet E16 med videre forbindelse til Oslo mot øst, og mot Bergensområdet i vest.

Lange riksvegstrekninger uten lokale omkjøringsmuligheter er en utfordring på ruta. De to værutsatte høyfjelloverganger fører ofte til stengte veger på vinterstid i korte eller lengre perioder, og villreins trekkmonster over Hardangervidda utgjør også en fare for langtidsstengning. I tillegg har ruta stedvise utfordringer med flom, skred og dreneringssvikt som vil antas å øke med de endrede klimaforhold som er forespeilet de nærmeste årene. Sterk stigning og krapp kurvatur i de bratte tunnelene er også en utfordring med fare for bremsevarmgang for tunge kjøretøy.

En spesiell utfordring på rute 5B er at det er svært varierende trafikkmengder både i løpet av ukedagene og i løpet av året samlet sett. Dette gjelder særlig strekningen Hønefoss-Gol som har svært høy helgetrafikk, og som historisk har hatt en stor andel møteulykker. Etter tiltak som blant annet midtrekkverk i kurver på deler av strekningen de siste årene har ulykkene avtatt noe, men det kreves fortsatt store utbedringer for å redusere risikoen for ulykker ytterligere. I 2050-perspektivet er hele strekningen Hønefoss-Gol gjennomgående foreslått med midtrekkverk. Mot slutten av perioden bør ruta ha enhetlig standard over lengre strekninger og ha lav ulykkesrisiko. Det bør satses på utbygging til 2-felt med midtrekkverk eller forsterket midtoppmerking på de mest trafikkerte strekningene, og utbedringsstandard på strekninger med lav trafikk. Noen steder bør vegen bygges i ny trase, men i hovedsak kan utbedringene følge dagens veg. I tillegg må de til enhver tid gjeldende miljøkrav være oppfylt. Det bør være tilfredsstillende tilbud til gående og syklende, og transportsystemet skal være universelt utformet. Utviklingen av rute 5B avhenger av langsiktige føringer som blir bestemt i forbindelse med pågående arbeider som øst-vest-utredningen og KVVU Hardangervidda. Det vil likevel være et langsiktig mål for ruta å oppnå både redusert og forutsigbar reisetid. Dette er spesielt viktig for næringslivets transport, samt for turisttrafikken som er en viktig næring i Hallingdalsregionen. Kostnaden for å utvikle rute 5B fram til 2050 er grovt vurdert til ca. 22 mrd.kr.

Rv7 og Rv52 har to hovudføre mål:

- Hovudvegar til/frå Hallingdal, der reiselivet sitt transportbehov i stor grad er med og legg føringar for utviklinga.
- Hovudvegar mellom aust og vest
Uansett val av eventuell hovudveg aust – vest vil Rv7 Hønefoss – Gol vera det viktigaste og mest trafikkerte aust – vest sambandet i lang tid.

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. 5 – 6 mill. gjestedøgn. Ikkje for nokon annan region i landet har reiselivet så mykje å seia som for Hallingdal. Dette er godt dokumentert i fleire rapportar.

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 grunnleggjande for å oppretthalde dagens aktivitetsnivå og for vidareutvikling.

Dette er forhold som Hallingdal har teke opp ved fleire høve og det er to prosjekt i regi av Statens vegvesen, region sør som spesielt vurderer desse forholda:

- Reiselivsnæringens transportbehov i Region sør
- Forvaltingsplan riksveg 7 og riksveg 52

Analysane tydeleggjer Hallingdal sin spesielle situasjon i forhold til svært stor del trafikk som er reiselivsrelatert. Dette kjem og klart fram i Forvaltningsplan Rv 7/Rv52.

Hovudmålsettinga med forvaltningsplanen var:

- Påpeike og skapa forståing for samanhengen mellom kommunane/næringslivet sine ynskjer om næringsutvikling og vegen sin kapasitet i forhold til trafikkauke.
- Utvikle ein langsiktig, strategisk forvaltningsplan for å sikre ei balansert utvikling av vegen i eit regionalt perspektiv.

Forvaltningsplanen vurderte trafikkauke som følgje av realisering av utbyggingar i vedtekne reguleringsplanar og omfang nedfelt i kommuneplanar i Hallingdal.

Ut frå dei vurderingar som vart 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 skjer og 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.

Som ei påminning, noko av konklusjonane frå Forvaltningsplan Rv7 og Rv52:

7.4 Forvaltningsmessige tiltak

Turismen er i sterk vekst både globalt og lokalt, og det utviklingsmønstrer 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 trafikksituasjonen 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.

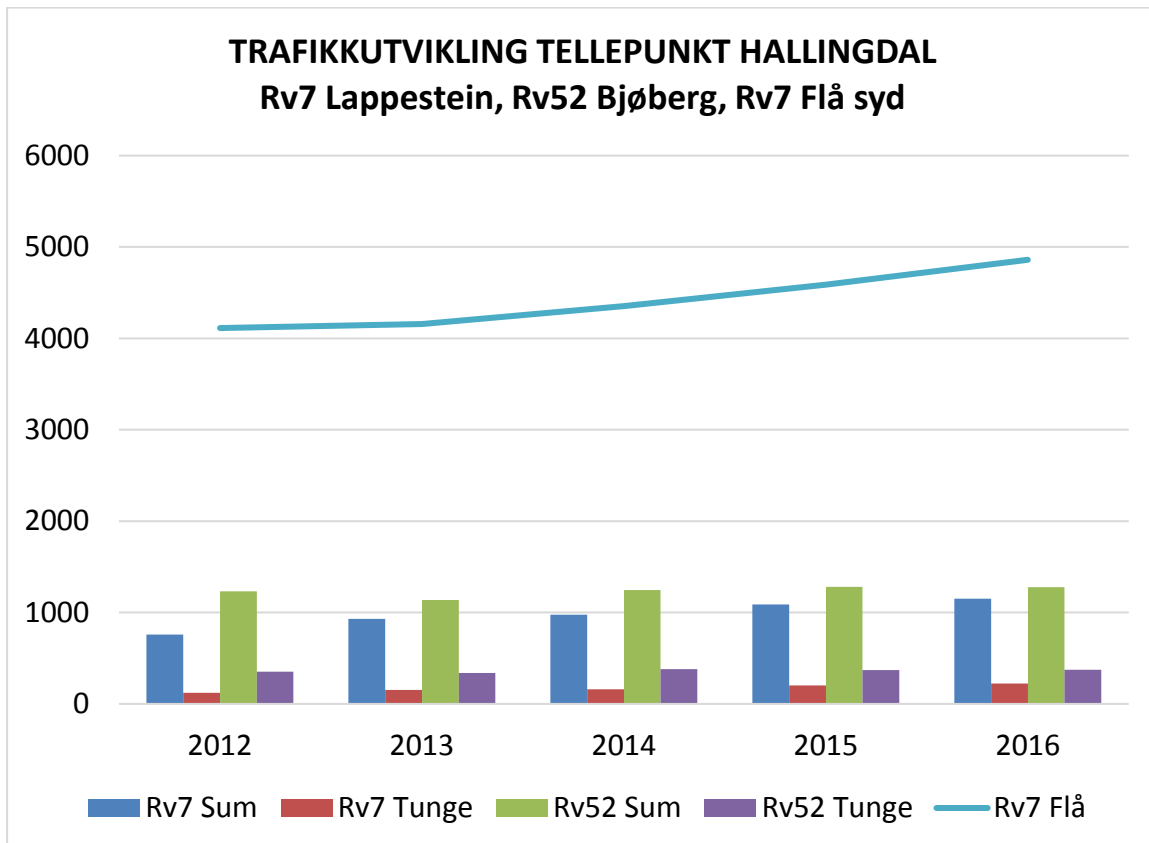
Statens vegvesen anser imidlertid at dette vil være for drastisk virkemiddel i forhold til næringsutvikling i Hallingdalsregionen. Vi vil derfor ikke trekke konklusjon om eller anbefale en slik forvaltningspraksis på grunnlag av det arbeidet som er utført som en del av denne utredningen. Som forvaltningsetat 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. Tilsvarende setter vi vår lit til at regional myndighet tar det ansvaret de blir tillagt for regionale veier (fylkesveger) som følge av Regionreformen slik den måtte bli vedtatt.

Vi ser det derimot som en del av vår forvaltningsoppgave å bidra til at overordnet myndighet til en hver tid er kjent med tilstanden og utviklingstrekkene på det vegnettet vi forvalter.

Derigjennom kan vi også – sammen med andre – påpeke eventuelle mangler og behov også sett i et framtidsperspektiv. Denne planen er et eksempel på et redskap for å kunne gjøre nettopp dette. Videre ser vi det som en del av vår forvaltningsoppgave at vi i samarbeid med regionale myndigheter, kommuner og næringsinteresser sørger for at planer som fremmes lokalt får et innhold som på forsvarlig vis ivaretar de trafikale forholdene som trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø lokalt.

Ved utvikling av ny næringsvirksomhet er det en selvfølgelighet at annen infrastruktur må være på plass før økt bruk tillates. Det er ikke aktuelt å bygge nye hyttefelt eller hoteller hvor ikke elektrisk strømforsyning er sikret, hvor vannforsyningen ikke holder hygienisk standard eller hvor det ikke er etablert et avløpssystem som renser forbruksvann forsvarlig. Likeledes må løsninger for lokalvegnettet være på plass. Dessverre finnes ikke tilsvarende kobling mellom den lokalt besluttede utviklingen av arealene og investeringer i kapasitets- og trafiksikkerhetsmessig opprusting av hovedvegnettet.

Dersom ein ser på trafikkutviklinga i Hallingdal (Flå syd) er den i tråd med berekna trafikkutvikling i forvaltningsplan Rv7 og Rv52, med bakgrunn i vedtekne reguleringsplanar og generell trafikkvekst. Med andre ord er det heilt avgjerande at det no blir sett i gang ei planmessig opprusting av Rv7 aust for Gol. Dette gjeld både i forhold til framkomelegheit og trafikktryggleik. Det kan her vera verdt å merke seg at i Riksvegutredningen 2015, rute 5b er årssdøgntrafikken på strekninga Rv.7 Hønefoss-Gol berekna til 4500 i 2018, den var 4860 i 2016.



Illustrasjon, to av hovudutfordringane

INNSPEL TIL HANDLINGSPROGRAM

Innspel er med utgangspunkt i:

- Perioden 2018 - 2021
- Store prosjekt
- Utbetringstiltak
- Trafikktryggleikstiltak
- Tiltak for å ta att forfall

Innspel i forhold til tilrettelegging for konkrete tiltak for gåande og syklende, miljøtiltak, kollektivtrafikktiltak og universell utforming og servicetiltak blir det synt til innspel frå den einskilde kommune.

Større prosjekt

1. Vegpakke Hallingdal

Regionrådet for Hallingdal ser det som svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna – Ørgenvika på Rv7 er ferdig utbygd. Men det vil vera halvgjort arbeid, dersom det no ikkje blir lagt til rette for ei vidare utvikling av Rv7 Hønefoss – Gol, som er og vil vera eit av hovudvegsambanda aust – vest. I denne samanheng er det og på sin plass å syne til Forvaltningsplan Rv7 og Rv52.

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 planleggast og utførast under eitt. Strekninga må byggjast ut etter dimensjoneringsklasse H5, nasjonale hovudvegar, ÅDT 6000 – 12000 og fartsgrense 90 km/t.

Det er positivt at Svenkerud – Gol ligg inne i forslag til NTP, men det er ikkje godt nok i forhold til tidspunkt for oppstart, og at ingen andre tiltak på strekninga Hønefoss – Gol er teke med i forslaget. For Hallingdal har Vegpakke Hallingdal høgast prioritet.

Regionrådet for Hallingdal ber om at det snarast mogeleg blir sett i gang arbeid med tanke på å vurdere utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløyningar og utbyggingsformer for strekninga Ørgenvika – Gol (Vegpakke Hallingdal).

Regionrådet for Hallingdal har eit sterkt ynskje om deltaking i denne prosessen.

2. Ny vegløyning Rv.52 Gol – Robru

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.

Regionrådet for Hallingdal ber om at planarbeidet på denne strekninga blir prioritert så raskt som mogeleg i perioden 2018-21 og at utbygging kan skje tidleg i NTP-perioden uavhengig av val av stamveg aust-vest. Løysinga må sjåast i samanheng med ny veg på Rv7 strekninga Svenkerud- Gol.

3. **Vinterregularitet på fjelloverganger**

Uansett val av hovudvegsamband aust – vest er det avgjerande å styrke vinterregulariteten, både over Hardangervidda og Hemsedalsfjellet. For Rv7 Hardangervidda må også villreinproblematikken løysast.

4. **Vidareutvikling Rv7 vest for Gol og Rv52**

Regionrådet for Hallingdal har i denne omgang ikkje andre innspel i høve større prosjekt på Rv7 vest for Gol og Rv52 vest for Robru. Det blir sett som mest naturleg at dette skjer etter at val av hovudvegar aust – vest er avklart.

5. **E16 Skaret – Hønefoss**

Regionrådet for Hallingdal forventar at fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen blir gjennomført med byggestart i 2019 og ferdigstilling i 2024.

6. **E16 Olum- Eggemoen-Nymoen**

Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at E16 Olum- Eggemoen-Nymoen blir prioritert. Dette er ein viktig vegparsell i forhold til samankopling med Rv7 som hovudveg aust – vest og i forhold til Hallingdal som den største reiselivsregionen i landet.

7. **Utbetringstiltak**

- Utviding av dei små bruene nord for Åvestrud (Grøslandsmoen) slik at Rv.7 på denne strekninga får en gjennomgåande breidde lik resten av strekninga. Dette vil og sikre forbikøringsstrekning.
- Busshaldeplass for ekspressbusser ved Nesbyen (Shell), i dag uoversiktleg og dårleg lagt til rette for reisande

8. **Vegserviceanlegg, døgnavileplass for tungtransport, Gol**

Regionrådet for Hallingdal føreset at kontrollstasjon og vegserviceanlegg for tungtransport blir etablert som planlagt.

9. **Rasteplassar**

For Hallingdal som den største reiselivsregionen i landet er det avgjerande at det finns gode vegserviceanlegg og rasteplassar. Rasteplassane må utviklast der det er triveleg å stoppe. Generelt må rasteplassane langs Rv7 og Rv52 bli gjeve ei standardheving og drifta må koma inn i meir ordna former.

10. **Trafikktryggleik/tilrettelegging for gåande og syklende**

- Hallingdal opplever at det er vanskeleg å koma opp på prioriteringslista i forhold til gang/sykkelvegar. Dei einsskilde kommunane har kome med sine uttaler om behov. Regionrådet for Hallingdal ynskjer i tillegg at det i eit samarbeid blir gjort ei samla vurdering av behovet for gang/sykkelvegar langs Rv7/Rv52.
- Lyssetting av busslommer langs RV7 som i stor grad blir nytta i samband med skuleskyss.

Ål 25.1.2017

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

Vedlegg: Reiselivsnæringens transportbehov i region sør, rapport Statens vegvesen