



Statens vegvesen

# KVU rv. 7

# Hardangervidda

Situasjon, interesser, behov, mål og konsepter



Verkstøed



Foto: Sigmund Krøvel-Velle

4. September 2014

KVU-verkstedet ble rigget i storsalen på Quality Hotel Vøringsfoss i Eidfjord mellom majestetiske fjell, stolt fjord og Norges største nasjonalpark Hardangervidda 4. september 2014.

#### MÅL MED VERKSTEDET

1. Få innspill til situasjonsbeskrivelse, inter-essent- og behovsanalyse, mål og konsepter til konseptvalgutredningen (KVU) for strekningen rv. 7 over Hardangervidda.
2. Gi deltakerne innsikt i hvordan arbeidet med KVU/KS1 foregår, deres rolle og mulighet til å komme med innspill/påvirke.
3. Etablere kontakt med de viktigste opinions-dannerne og viktige beslutningstakere.



#### FAKTA

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for rv. 7 Hardangervidda. Utredningen skjer i samarbeid med Jernbaneverket, og i god dialog med Miljødirektoratet med tanke på villreinproblematikken.

Målet er å utrede konsekvenser for mellom annet miljø, gods- og persontrafikk, reiseliv,

arbeidsmarked og forutsigbar framkomst på veg og bane.

Den 153 km lange prosjektstrekningen omfatter kommunene Gol, Ål og Hol i Buskerud og Eidfjord og Ullensvang i Hordaland. På Gol begynner prosjektområdet ved veiskillet mellom rv. 7 Hardangervidda og rv. 52 Hemsedalsfjellet. Hardangerbrua er prosjektområdets vestligste punkt.

## DELTAKERE

- Politikere fra regionalt og kommunalt nivå
- Næringslivet - både transport-, service- og produksjonsbedrifter
- Viktige interesseorganisasjoner lokalt og regionalt (geografisk og/eller tematisk fokus)
- Offentlige myndigheter lokalt og regionalt
- Transportetatene

## ÅPEN PROSESS

Statens vegvesen har fått i oppdrag å lage en konseptvalgutredning (KVU) for rv. 7 over Hardangervidda. For å få innspill tidlig i prosessen fra både politisk hold, næringslivet, det offentlige og interesseorganisasjoner ble det gjennomført et KVU-verksted i Eidfjord 4. september 2014.

Denne rapporten oppsummerer og dokumenterer innspillene fra verkstedet.



## KONTAKT

Kontaktpersoner i Statens vegvesen:

**Morten Ask**, prosjektleder KVU rv. 7,  
tlf. 35 58 16 71/913 85 797,

e-post: [morten.ask@vegvesen.no](mailto:morten.ask@vegvesen.no)

**David Ramslien**, utreder,

e-post: [rolf.ramslien@vegvesen.no](mailto:rolf.ramslien@vegvesen.no)

**Kjell Kvåle**, prosjektleder Øst/vest forbindelsen,

e-post: [kjell.kvaale@vegvesen.no](mailto:kjell.kvaale@vegvesen.no)



**Statens vegvesen**

Rapporten finnes på:

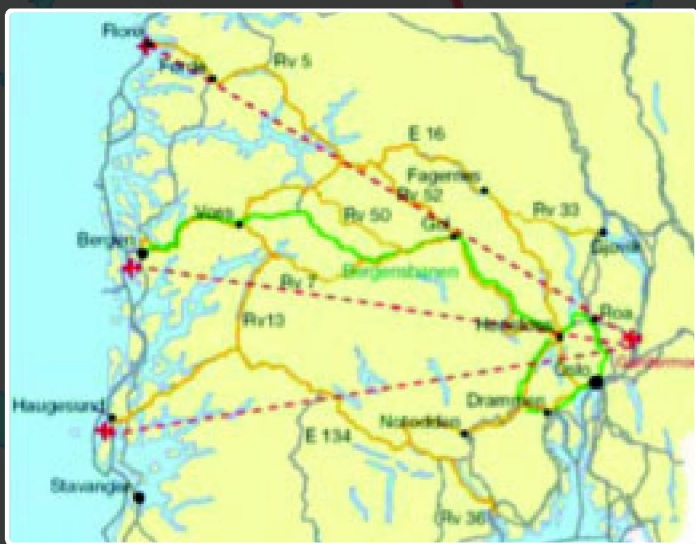
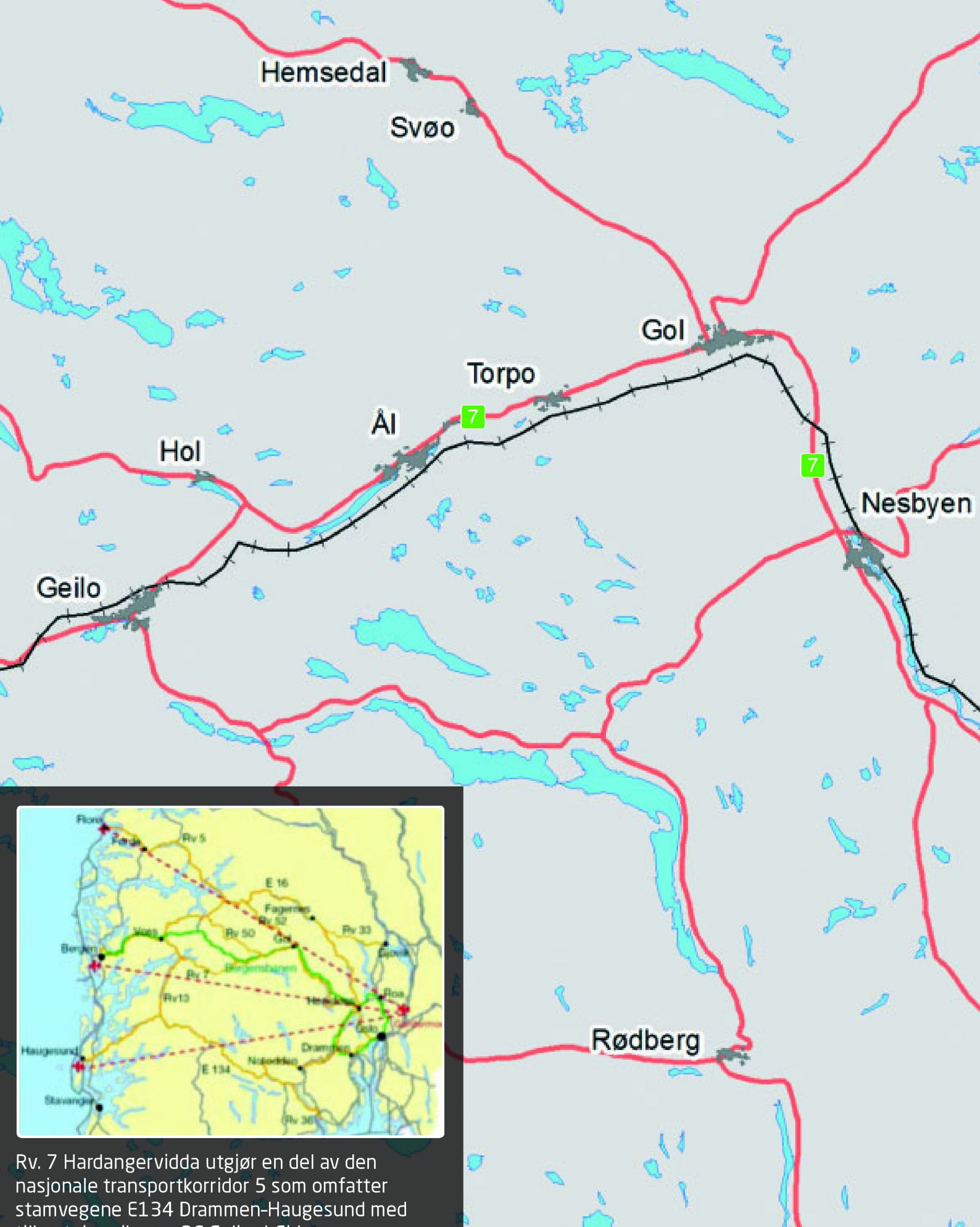
[www.vegvesen.no/Riksveg/rv7hardangervidda](http://www.vegvesen.no/Riksveg/rv7hardangervidda)



Ulvik

Eidfjord

7



Rv. 7 Hardangervidda utgjør en del av den nasjonale transportkorridor 5 som omfatter stamvegene E134 Drammen-Haugesund med tilknytning riksveg 36 Seljord-Eidanger. Stamveggruten er lokalisert mellom flere stam- og riksvegruter som krysser fjellet i Sør-Norge.

# BEGREPER

## KONSEPTVALGUTREDNING (KVU)

Stortinget har bestemt at det skal lages konseptvalgutredninger for alle statlige investeringer med antatt total kostnad over 750 millioner kroner. Slike utredninger skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring (KS1), før Samferdselsdepartementet lager regjeringsnotat med anbefalt valg av konsept. Hensikten med utredningen er å finne den beste måten å løse transportbehovet på og gi grunnlag for å beslutte om det skal startes planlegging etter plan- og bygningsloven. Det er altså snakk om en utredning av ulike prinsipielle løsninger (konsepter) som skjer i forkant av arbeidet med kommunedelplaner, eventuelt reguleringsplaner.

Utredningen skal ha et bredt samfunnsmessig perspektiv, hvor areal- og transportspørsmål, næringsutvikling, byutvikling, tiltak overfor trafikken, framtidige investeringsbehov i transportsystemet, hensynet til jordvern og utslipp av klimagasser m.m. ses i sammenheng.


## KVALITETSSIKRING (KS1)

Poenget med KS1 er å få en uavhengig analyse av utredningen statsens vegvesen har gjennomført. KS1 skal bidra til at staten får en bedre styring med planlegging av store prosjekter på et tidlig stadium. Det er eksterne konsulenter som foretar kvalitetssikringen (KS1) av KVUen.

## VERKSTED

Konseptvalgutredningen åpner for at alle parter som på en eller annen måte blir berørt, får bidra med ideer og drøfte behov. Det legges stor vekt på å gjennomføre en åpen prosess med bred deltakelse fra alle interessenter. Hensikten er å få et så bredt samfunnsmessig perspektiv som mulig. Som en sentral del av KVU-arbeidet arrangeres det derfor et verksted.





«Rv. 7 er en fantastisk  
turistveg – det er  
"eventyrvegen"  
mellom øst og vest.»

# SAMMENDRAG

## **GODT VERKSTED I EIDFJORD**

Alle interessegrupper inkludert representanter for kommuner og fylker var inviterte til verksted for konseptvalgutredning (KVU) rv. 7 Hardangervidda 4. september.

- Forsamlingen er ganske så samstemte når det gjelder behov og løsninger, sier prosjektleder Morten Ask. Det ble ingen høylytte diskusjoner, men en god dialog mellom deltagerne.

## **HENSIKTEN MED VERKSTEDET**

KVU-arbeidet blir ledet av Statens vegvesen, i tett samarbeid med Jernbaneverket. Disse to har felles interesser når det gjelder kryssing av vidda. Det var derfor Paal Fosdal, som leder av styringsgruppa (og leder for Styring og strategistab i Statens vegvesen Region vest) som ønska velkommen til verkstedet.

- Vi har invitert dere hit fordi vi er ute etter innspill fra alle brukergrupper av både veg og bane over Hardangervidda, sa Fosdal.

## **ØST/VEST-UTREDNINGEN**

Kjell Kvåle sa litt om den pågående Øst/vest-utredningen. Her har det kommet signaler om at vi trenger flere gode transportårer mellom landsdelene. Uansett hva som kommer fram der er rv. 7 over Hardangervidda viktig når det gjelder villreinproblematikk, turisme og transportnæring.

## **ÅPEN PROSESS**

Prosjektleder Morten Ask presenterte overordna mål for rv. 7, og orienterte om det utredningsarbeidet Samferdselsdepartementet har bestilt av etatene.

- Vi skal levere en ferdig rapport i mai neste år, og underveis i arbeidet kommer vi gjerne på





besøk ute i kommunene og hos interessegrupper for å orientere om vårt arbeid, og hente tilbake - meldinger og innspill, sa Ask. Prosessen skal være åpen.

## GRUPPEARBEID

Tor Atle Odberg fra Citiplan satte hjernene i sving med gruppearbeid. Hva er viktig og særegent i området? Hva er overordna behov og transport-behov for interessegruppene? Hva vil vi unngå, og hva er viktigst å oppnå?

Under besvarelsene var det tydelig at en helårs og forutsigbar transportåre er det aller viktigste for samtlige interessegrupper. Og det trenger ikke gå på bekostning av villreinen.

- Vegen er livsgrunnlaget, og dersom den blir vinterstengt, går det ikke an å bo der, var en stemme fra salen.
- Vegen er viktig også i beredskapssammenheng, dersom E16 blir stengt, sa en annen.

Gruppene var sammensatt slik at interesse-

områdene var forskjellige. Meningsutvekslingen ble derfor utfyllende og «frodig».

Siden fikk gruppene tegne på kart, noe som utløste stor entusiasme. Transportnæringen vet godt hvor de verste knipene er, villreinkjennerne vet hvor dyrene går og turistnæringen vet hvor det blir utøvd sport og turvandring.

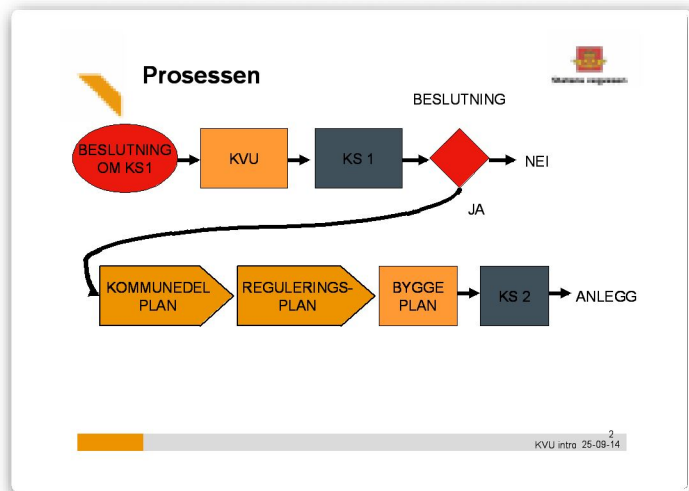
Forslag til mindre tiltak kom på bordet: Ny asfalt på hele vegstrekningen over vidda, omlastingsplass for gods mellom bane og veg, hvileplass for vogntogsjåfører, korte snarveger i tunnel var blant forslagene. Og naturligvis forslag om en lang tunnel som vil «fjerne alle problemer»

- Alt blir nøye notert, sa prosjektlederen. Nå skal vi finne ut hva de ulike tiltakene vil ha å si for de ulike brukergrupper og interessenter, før vi kan si noe kvalifisert om hva dette vil koste. Han oppfordret deltakerne til å delta i den offentlige debatten, slik at vi får flere gode innspill underveis i prosessen med KVV rv. 7 Hardangervidda. For her er mange ulike hensyn som skal ivaretas...



Verksted 4. september  
KVU – Riksveg 7

Morten Ask, senioringeniør, Samfunnsseksjonen, Statens vegvesen Region sør



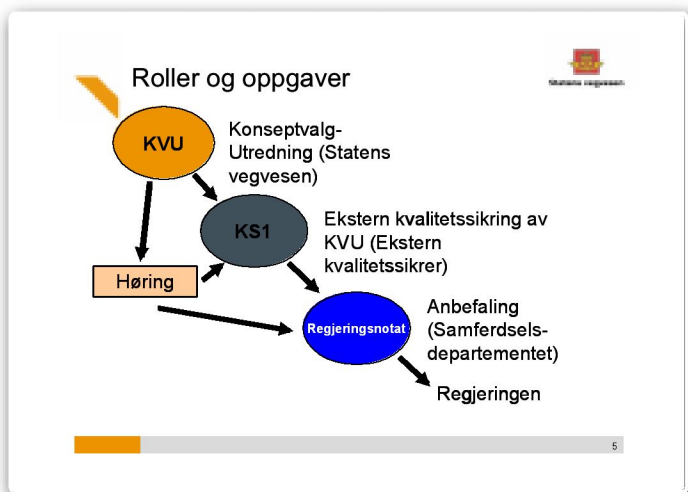
Anbefaling ...

- Bør det det planlegges videre?
- Hvilke løsningsmuligheter (konsept) skal i så fall være gjenstand for videre planlegging?

3

Vurderinger

Konsept	Mål/krav	prissatte	Ikke prissatte	Regionale virkninger
0				
1				
2				
3				
4				



Ny Øst-vest utredning  
Fra E39 og Sørlandsbanen i sør til E136 og Raumabananen i nord

**Riksveger:**  
E136 over Raumadalen  
Rv 15 over Stryn  
E16 over Filefjell, rv 5  
E16 over Filefjell mot Bergen  
Rv 7, rv 52 over Hemsedal  
Rv 7 over Hardangervidda  
E134 over Haukeli  
E39

**Fylkesveger:**  
Fv 50 over Aurlandsfjellet  
Fv 53, fv 55 Sognefjelltunneler

Flv og jernbane



### Mandat

- Analysere hvilken betydning og funksjon de ulike øst-vest forbindelsene har nå og fram mot 2050
- Analysere forskjellige alternativer og strategier, vurdere kostnader og effekter
- Gi grunnlag for å foreslå en strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene og å prioritere mellom dem
- Vurdere behovet for KVUer og andre videre utredninger
- Belyse konkurranse mellom veg, jernbane og fly
- Ferdig rapport i løpet av 2014



### Riksveg 7 over Hardangervidda



### Utfordringsnotatet

- Legger grunnlag for mandat og samfunns målet
- Utkast er laget ferdig
- Nær sammenheng med øst-vest-utredningen



### Mandatet

- Effektivt og miljøvennlig transportsystem
- Sammenhengen mellom areal og transportutvikling
- Villrein
- Jembanen
- Turistveg
- Forholdet til Øst-Vestutredningen
- Gol-Hardangerbrua
- Kostnader
- kontraktsstrategi



### Sentrale møter

- Verksted i begynnelsen av september
- September/oktober, situasjon, behov
- November/desember, mål krav, løsningsmuligheter
- Februar konsepter, foreløpig resultater
- Mars/april, oppsummering, oversendelse
- Mai/ juni pressekonferanse/ utsendelse av høring
  
- <http://www.vegvesen.no/Riksveg/rv7hardangervidda>





# ØST-VEST PROSJEKTET

## **Kjell Kvåle, prosjektleder øst/vest forbindelsen**

Oppdraget er gitt av Samferdselsdepartementet. Arbeidsgruppa er sammensatt av Vegdirektoratet, 4 veg-regioner, Jernbaneverket og Avinor. Planområdet er utvidet fra siste utredningsrunde i 2006. Vi skal nå ta for oss øst-

vest-forbindelser fra E18 i sør til E136 i nord.

Etter at rapporten er levert vil vi trenge en viss avklaring på konklusjoner i SD før vi har et sikkert vurderingsgrunnlag i KVV for Rv7 Hardangervidda.

Det legges vekt på å få fram løsninger som først og fremst gir effektiv transport øst-vest. Næringsmessige og befolk-

ningsmessige tyngdepunkt gir føringer for utredningsarbeidet. Det vil også framgå av trafikk-tallene at mye av trafikken har regional og lokal betydning, og dette må veies opp mot andre hensyn i arbeidet. Omtale av kostnader, effekter og etappevis utbygging vil inngå.



# DEBATT

## TO EKSTRA PROBLEMSTILLINGER

1. Hvilket tema er viktigst dersom man må velge; turistveg over fjellet eller en effektiv transportkorridor?

2. Hvilken løsning ivaretar best «alle» hensyn (villrein, turisme, transport)?

## GRUPPE 1

1. Effektiv transportkorridor

a. Ivaretar også en vesentlig del av turismen

b. Et «levende» samfunn er viktigere enn en evt. liten del av turismen

2. Ny veg i tunnel, + å beholde den gamle traséen som sommerturistveg.



## GRUPPE 2

1. Ja takk begge deler: Vedlikeholdet av vinterstengt turistveg må bli en bomveg, at den «betaler for seg selv». Hvis de MÅ velge: Effektiv transportkorridor.
2. Lang tunnel + å bevare eksisterende veg som turistveg (vinterstengt og bompengefinansiert).

## GRUPPE 3

1. Det aller viktigste er helårstransporten. En effektiv transportkorridor. Begrenset åpnings- tid på den gamle veien, vil muligens spare vedlikeholdskostnadene. Den gamle veien kan bli en sommervei.
2. Gruppen er enig i at tunnelene over Hardanger - vidda vil ivareta best alle hensyn. Da er det spesielt tunnel fra Maurseth til Haugastøl som har blitt diskutert.

## GRUPPE 4

- 1) Gruppen er samstemte i at en effektiv transportkorridor er viktigst, både med tanke på forutsigbarhet og villreinhensyn. Det er ingen krise med vinterstenging. Hvis man står overfor et enten eller valg må et effektivt transportsystem prioriteres på bekostning av turistvegsatsningen.
- 2) En tunnelløsning som berører viktige punkter (Eidfjord - Sysendalen - Haugastøl og Ustaoset) er best både når det gjelder effektivitets- og villreinhensyn, men en kombinasjonsløsning vil også ha positiv virkning i forhold til å oppnå en effektiv fjellovergang og sikre villreininteressene.

## GRUPPE 5

1. Effektiv transportkorridor er viktigst samfunns- messig. Men vi er villig til å «ofre» rv. 7 i en slik rolle dersom E16 og rv. 52, samt E134 blir rustet opp. Begge hensyn kan ikke ivaretas samtidig på rv. 7. I dag er vel rv. 7 mest en turistveg.
2.
  - a. Ny tunnelløsning under Hardangervidda, for effektiv transport.

- b. Dagens rv. 7 åpen bare om sommeren for turisme. Fjerning av brøytstikk på dagens rv. 7 for å minske barriereeffekten for villrein.
- c. Vinterturismen er mest rettet inn mot des- tinasjonene med vintersporttilbud. Dermed vil tunnelløsningen kunne også ivareta vinter- turisme. Tunnelløsningen vil i tillegg være sikker med hensyn til fremkommelighet, noe som er viktig også for weekendturister.

## GRUPPE 6

- Argument for effektiv: Regional utvikling, næringsutvikling lokalt
- Argument for turistveg: Reiselivet får bra forhold. Vil vinna også på korte tunnelar
- Etappe-løysing: Først nytt dekke mindre ut- bedringar. Deretter på lang sikt: Full pakke
- Lang tunnel svarar best på «alle» hensyn
- Gruppen hadde ulike syn på spørsmåla

## GRUPPE 7

1. Næring/bosetting må komme før turisme, altså effektiv transportkorridor. Men: Effektiv vinterveg forutsetter tunneler og ivaretar også turisme og villrein.
2. Effektiv transportkorridor forutsetter tunneler (også veg i dagen) og ivaretar også turisme (gamleveien åpen sommerstid) og villrein.

## Kommentarer fra salen til debatten:

- Bompengefinansiert turistveg?
- Enkeltaktører kan ha interesse for støtte/ finansiere det å vedlikeholde turistvegen. Det trenger altså ikke nødvendigvis å være et problem, men heller muligheter.
- Nasjonale turistveger er staten sitt ansvar?
- Tilgjengelighet for forvaltning av nasjonalparken om sommeren på eksisterende veg, hvis ikke må en bruke f.eks. fly.

# SITUASJONS- BESKRIVELSE

## **INNSPILL TIL SITUASJONSANALYSE**

**Er det mangler eller forhold som bør presiseres bedre?**

**Hva vil du særlig fremheve som særegent / spesielt / viktig i dette området / stedet / prosjektet?**

### **GRUPPE 1**

- Barriereeffekt for naturlig trekk for villrein nord-sør, særlig vinterstid
- Berører høyfjellsområde med store verneverdier
- Dårlig vinterregularitet
- Dårlig kurvatur, smal, svingete og bratt
- Vedlikeholdforfall
- Høyeste pkt. 1250 moh - værutsatt
- Tilkomst til store natur- og fritidsområder
- Raskeste veg mellom Bergen og Oslo
- Viktig ferdselsåre mellom de to store reiseliv-regionene Hardanger og Hallingdal
- Fantastisk naturopplevelse, unikt høyfjellsplatå
- Viktig rute for næringslivet
- Viktig ferdselsåre hele året
- Viktig som turistveg

### **GRUPPE 2**

- Rv. 7 er den viktigste turistvegen i landet.
- Det er en uforutsigbar veg - vinterproblemer, mens togbanen går hele året.
- Dagens vinterregularitet er et problem for samfunnet i Eidfjord. Det er dårlig teknisk standard på strekningen i dag.
- Barriereeffekten vegen har på villreinen.
- Trafikkostnader. Mye utslipp og støy.
- Vegen er en sperre for villrein.
- Husk at ikke alle skal mellom Oslo - Bergen, men også kortere avstander.
- Problemet ligger på veien ned mot Sandvika?

### **GRUPPE 3**

- Forutsigbar fremkommelighet hele året, også om vinteren. Bli kvitt kolonnekjøring og vente-problematikken den fører med.

- Tungtransporten velger denne veien, sikkerheten må ivaretas gjennom riksvei 7 med hensyn på dette. Standarden på veien er ugunstig for tungtransporten.
- Understreker det med regularitet, stengt vei er svært ødeleggende for bosettingen og næringslivet. Stengt vei pga konflikt med beitemarkene til reinen er negativt med hensyn på regulariteten som gruppa synes er viktig. Villreinenes behov kan holde veien stengt i dagervis.
- Hallingdal og Øvre Numedal er helt avhengig av en forutsigbar vei for å opprettholde turismen. Reiselivet i Hallingdal lammes dersom veien ikke er fremkommelig.
- Ulike interessepunkter blir diskutert og det nevnes: turismen er viktig, villreinen er viktig, vi har et internasjonalt ansvar ovenfor villreinen å ta hensyn til. Problematikken vedrørende villrein vil trolig øke, ettersom de vil bytte beiteområder.
- Folk skal komme seg frem og tilbake på veien. Vi har kjempeutfordringer med regulariteten på vinteren. Lengden på veistrekningen gjør utfordringen ekstra vanskelig.
- Gruppen er enige om vinterregularitet og villrein er viktige hensynsområder.
- Totalbelastningen på veistrekningen er relativt høy, og mange hensyn som skal tas. Det ses på som dagens utfordring.

### **GRUPPE 4**

- Rv. 7 er fremfor alt turistveg om sommeren og fritidsaktivitets- og transportetappeveg om vinteren.
- Store utfordringer når det gjelder regularitet vinterstid. Det ble sagt at dette er landets lengste kolonnestrek uten tunnelløsning. Vegen er beheftet med kolonnekjøring og stengning om vinteren. Usikkerheten knyttet til dette gjør at tungbilsjåfører velger andre veger, selv når forholdene tilsier at det ikke er



problematisk å krysse fjellet. Usikkerhet gjør at potensialet som tungtransportveg ikke utnyttes.

- Rv. 7 byr også på andre utfordringer for tungbiltransporten. I tillegg til dårlig brøyteforhold, er vegen preget av bratte og smale partier, strekninger med dårlig kurvatur og generelt dårlig vegbane/bæreevne.
- Viktig for næringa i Hallingdal og Hardangerområdet
- Rv. 7 har en problematisk barrierefunksjon når det gjelder villrein. Veggen hindrer både trekk mellom beiteområder og begrenser muligheten for utveksling av gener mellom Hardangervidda og Norefjell. Avtalen med Statens vegvesen om å stenge rv. 7 når reinflokker nærmer seg og viser tegn til å ville krysse vegen er ingen tilfredsstillende løsning.
- Det ble også sagt at rv. 7
  - er viktig for jakt og friluftsliv
  - viktig satsningsområde for reiselivet i blant annet Sysendalen (Eidfjord), og av stor betydning for mange arbeidsplasser. Viktigheten understrekes av kommuneplanprosessen i Sysendal.
  - har dårlige tilknytningsveger
  - lite midler i NTP
- Det ble også poengtert at man har sett en kraftig økning av trafikk over Hardangerbrua i forhold til ferge. Ferdigstillelsen av brua har ført til mindre økning over Hardangervidda.

### GRUPPE 5

- Veggen for ofte stengt om vinteren.
- Bratte stigninger i begge ender, spesielt Måbødalen - lite effektivt og lite miljøvennlig.
- Raskeste veg (personbiler)
- Viktig veg for reiselivet - internasjonalt og øst-vest, og for vinterdestinasjonene
- For dårlig standard - men bra i begge ender
- Vegstengning på grunn av villrein. Tunnel eneste mulighet.

- Veggen en barriere
- Rasutsatt (både jernbane og veg) - ikke til å stole på. Mistet Posten.
- Farlig ved fastkjøring vinterstid. Ingen beredskap til å redde folk ut.
- Uforutsigbarheten er veldig negativ.

### GRUPPE 6

- Vinterregularitet er dårleg i dag, og kjem dårleg ut i forhold til andre fjelloverganger
- Villrein og verneområde er sentrale tema, og må vektleggast framover også
- Fysisk standard er låg, det gjeld både dekke og vegutforming
- Port til fjellområda, både næringsinteresser og friluftsliv dreg nytte av dagens tilkomst frå rv. 7
- Gamlevegen i Måbødalen delvis stengt pga. skredfare, dette er uheldig for reiselivet.

### GRUPPE 7

- Dårlig/usikker vinterveg:
  - Regularitet - kjørbare bare for tyngre kjøretøy - stigningsforhold
- Villreinen begrenses av vegen:
  - Konflikt rein-trafikk-brøyting
  - Reinens behov for sammenhengende vinterbeiteområde (brytes i dag av rv. 7) (brøytekanter på 1,5 m er et hinder)
  - Reinens vandring kan ikke kanaliseres med gjerder da dette er et verneområde
  - Bevare dagens veg i fjellet til sommerturisme - MEN: Må avklares mot reinens behov
- Sommergeg:
  - Teknisk dårlig veg - telehiv - svingete, smal, bratt
- Regional betydning:
  - Avgjørende betydning for nærings- og reiseliv.
  - «Konflikt» tunnel og turisme - bevare dagens veg i fjellet - «Norge er penest på utsiden».
  - Turisme mest aktuelt om sommeren - MEN: avklares mot reinens behov (GPS-merkede dyr)
  - Ferjefritt alternativ etter Hardangerbrua.

# INTERESSENTER

## INNSPILL TIL INTERESSENTANALYSE

Suppler utlevert oversikt over interesser.

### GRUPPE 1

- Næringsliv
- Reiseliv
- Kommuner (gå bredt ut, f.eks mangler Øvre Numedal)
- Fylkeskommuner
- Fylkesmann
- De ulike regionrådene
- Statens vegvesen
- Forum for natur- og friluftsliv (koordinator for ulike natur- og friluftsansjoner)

### GRUPPE 2

- Eidfjord fjellstyre.
- Ulvik og Ål kommune.
- Lokalt næringsliv på vidda.
- Velforening på Ustaoset.
- Ivan Løvheim.
- Turoperatører. Både regionalt og lokalt.
- Innovasjon Norge. Per Arne Tufthim

### GRUPPE 3

- Nore og Uvdal kommune / Øvre Numedal burde vært involvert på grunn av sterke interesser angående veistrekningene.
- Hotellene på Geilo (spesielt de to største hotellene på Geilo) burde også være representert.

### GRUPPE 4

- Forum for natur og friluftsliv
- IS rv. 7

### GRUPPE 5

- NHO reiseliv
- Bergen og Hordaland turlag
- Velforeningene for hyttefeltene på begge sider av vidda

### GRUPPE 6

- Næringsforeningar på begge sider av fjellet bør inviterast, ikkje berre reiseliv
- Eidfjord næringslag

### GRUPPE 7

- Representant for buss-selskaper - ekspressbuss - «Skyss» - Hordaland kommunes driftsselskap
- Tilsvarende på Buskerudsiden
- Kvam kommune
- NSB

«Vi vil unngå  
negative effekter  
for både villrein  
og næringsliv.»

# BEHOV

## INNSPILL TIL BEHOVSANALYSE

Hva er de overordnede behovene for Rv7 i et samfunnsperspektiv? Hvilke transportbehov har interessegruppene i området?

«Livsgrunnlaget for hele de indre fjellene går tapt uten veien.

Dersom veinettet er stengt om vinteren, så tyder det på at du ikke skal bo inni landet på vinteren! Kravet for å overleve er at man kommer seg til Bergen/Oslo, dit man vil hele året, akkurat når man vil.»

– Johansen

## GRUPPE 1

- Sikker veg
- Helårsveg, forutsigbar, god regularitet
- Ivareta viktige natur- og friluftsinnteresser, tilgjengelighet til vidda
- Avlastning for andre øst-vestforbindelser (også bane)
- Effektiv, miljøvennlig og forutsigbar veg mellom øst/vest og Hallingdal/Hardanger
- Forbedre levekår for villrein

## GRUPPE 2

- Få fokus på jernbane(kollektivt).
- Trafikksikring i sentrumsområder.
- Åpne gamle trekkvegene for villrein/ta vare på villreinen.
- Regularitet og vegsikkerhet.
- Vegsikring: utforkjøring osv. Få sikkerhet raskest mulig.
- Minke miljøbelastningen.
- Trafikk vekk fra sentrum.
- Vinterforutsigbarhet (hardangerviddatunnelen)
- Utnytting av jakt- og fiskemuligheter.
- Ta vare på turistvegen.

## GRUPPE 3

- Viktig med en kort og effektiv veistrekning øst-vest.
- Interessegruppene: Reiseliv, hyttenæringen, privatbilismen, buss og kollektivtransport, Fritidsreiser. Biltur på Hardangervidda.
- Tro på økende bobiltursime, genererer handel i bygdene.
- Mer tungtransport over på togskiner og bort fra veien.
- Uhell, ras, branner på bergensbanen de siste årene, det har blitt brukt mye buss for tog fordi toget ikke har gått. En trygg og sikker togbane som er effektiv i begge ender.
- Veien er livsnerven/forutsetningen for bosettingen i Hallingdal.

## GRUPPE 4

- Det er stort behov for en mer robust, forutsigbar og effektiv fjellovergang. En mer sikker og pålitelig tilknytning mellom regionene i Hal-

lingdal og Hardanger er viktig for regional utvikling og for utviklingen av et felles arbeidsmarked. Det er spesielt stort behov for bedre vinterregularitet.

- Det er også behov for å redusere barrierefunksjonen som rv. 7 har når det gjelder villreinstammens beiteforhold og mulighet for utveksling av gener.
- I tillegg er det behov for å sikre tilgang til Hardangervidda for ulike interessenter/brukere som for eksempel turistforeningen, friluftslivsutøvere (eks. kitere), jegere og forvaltere.
- Det er også behov for en mer trafikksikker veg.

#### **GRUPPE 5**

- Rv. 7 er primært avlastningsveg for E16
- Rv. 7 er en viktig påkopplingsveg for trafikken på E39
- Rv. 7 Hardangervidda har ikke en eneste godkjent døgnhvileplass.
- Vintersikker veg øst-vest er et viktig behov.
- Transportbransjen - med flere - lever av forutsigelighet.
- Regularitet for alle!
- Man vet ikke om man kommer frem om man velger rv. 7 vinterstid.
- Vegen er en del av de (vestlandske) turistattraksjoner.
- Modulvogntog med lengde 25,25 meter kommer. Dette vil øke kravene til vegstandard og regularitet.
- Vegen ligger på tvers i trekkrutene for villrein, og utgjør et kraftig stengsel.
- Rv. 7 trenger gul midtstripe på hele strekningen.

#### **GRUPPE 6**

- Påliteleg og forutsigbar veg er viktig for alle partar
- Rask og effektiv transport, jf. NTP-målsetjingar
- Naturmangfoldet må sikrast

#### **GRUPPE 7**

Overordnet behov:

- Regionforstørrelse - regionale effekter
- Rv. 7 rolle i utnyttelse av Hardangerbrua

- Trygg vinterveg og regularitet
  - Ivareta reinens behov for beite og liv
- Transportbehov for interessentene:
- Fremkommelighet-regularitet på vinterstid.

«Vi må komme oss på regulær måte over Hardangervidda. Korteste veien foretrekkes. Ved en god turistvei/sommersti kan vi ivareta turismens behov. Vi vil få et produkt som er fantastisk»

- Vindegg

15 min

**Oppgave 1:**

Innspill til situasjonsanalyse

Hva er de viktigste forholdene knyttet til r. 7?  
Hva preger situasjonen?

15.09.2014





# MÅL

## INNSPILL TIL MÅL

**a) Hva skal vi oppnå i dette området og med prosjektet? Hva bør være måloppnåelsen?**

**Hvordan ønsker vi at situasjonen skal være i fremtiden?**

**b) Hva ønsker vi å unngå?**

**c) Hva er viktigst å oppnå?**

### GRUPPE 1

a)

- Effektiv og sikker veg øst/vest og Hallingdal/Hardanger
- Pålitelig helårsveg, god vinterregularitet
- Redusert reisetid
- Bedre levevilkår for villrein
- Styrke reiseliv og lokalsamfunn
- Bedre regulariteten både for vegtrafikk og villreintrekk
- Bedre høyfjellsmiljøet for natur- og friluft
- Større grad av urørthet på Vidda
- Lavere transportkostnad for brukerne
- Redusere driftskostnader

b)

- Konflikt med villrein/naturvernområde
- Skade på sårbare naturkvaliteter (fauna, flora mm)
- Vinterstengt veg
- Økt reisetid
- At turistene forsvinner
- Store fyllinger/skjæringer (estetisk forringelse)
- Urealistiske løsninger med kostnader som dreper prosjektet

c)

- Effektiv og sikker helårsveg øst/vest og Hallingdal/Hardanger
- Bedre levevilkår for villrein
- Bedre kommunikasjon og verdiskapning i Hardanger og Hallingdal

### GRUPPE 2

a)

- Få en løsning på det som har høy samfunnsnytte, se det store bildet.
- Sikre trekkrutene vinterstid for villreinen. Villreinen må kunne overleve til tross for miljøendringene (at de får større område å bevege seg på)

- Trygg og sikker veg.
- Handling framfor prat.
- Regulariteten
- Høyere kvalitet på veg: ikke bare sikre/opprettholde, men øke.

b)

- Storsamfunnene går over det lokale. Unngå at småsamfunnene ikke blir «tråkket på».
- Handle raskt: villrein vil bli påvirket av miljøforandringer.
- Unngå miljøbelastning og ulykker.
- Unngå å stenge veger pga. villrein og klima.
- Stengninger går utover arbeidsplasser i områdene rundt.
- Unngå døde bygder (på vinterhalvåret), ikke bare levende i sommersesongen.

c)

- Levende bygder.
- Ta vare på villreinstammen.
- Regularitet.
- Trygg og sikker vinteråpen veg.

### GRUPPE 3

a)

- Sikker fremkommelighet hele året
- Miljøgevinst: Ivareta rein, minimere transportkostnader og minimere utslipp
- Sikre bosetting i regionen og regional utvikling. Fungerende næringsliv, som henger i sammen med bosettingen.
- Bedre forhold for villreinen, mindre konflikt mellom villreinen og veien. Det er totalbelastningen langs veien er hovedutfordringen for reinen.
- Fremkommelighet til de private hyttene og turisthyttene.
- Eventyrveien: Lange tunneler om vinteren og en flott turistvei om sommeren

b)

- Alt det motsatte av hva vi ønsker å oppnå.
- Stengte veier skaper mindre livsgrunnlag
- Unngå økt samlet belastning for naturforholdene generelt og villreinen i sær.

c)

1. Regularitet - åpen vei. Bosettingen, næringen, tursimen.
2. Sikre bedre trekkmulighet for villreinen.



## GRUPPE 4

a)

- Det er viktig å oppnå større sammenhengende villreinområde og ivareta natur og landskapsbilde
- Et annet overordnet mål bør være å få en vintersikker veg mellom regionene.
- Det er også viktig at rv. 7 ivaretas som turistveg sommerstid.
- I tillegg er det viktig å oppnå
  - kortere reisetid
  - sikrere veg
  - mer kostnadseffektiv veg
  - reduksjon i antall ulykker

b)

- Det første som ble nevnt var at det er viktig å unngå stenging av rv. 7
- Deretter ble det understreket hvor viktig det er å unngå ytterligere fragmentering av villreinområdet og forringelse av verneområdene.
- Betydningen av å unngå store drift- og vedlikeholdskostnader ble også fremhevet.

c)

- Det aller viktigste er å få en vintersikker veg mellom regionene (helårsregularitet), samt å ivareta villreinens leveområder.
- Det er strekningen mellom Sysendalen og Haugastøl som er viktigst, både når det gjelder å oppnå bedre vinterregularitet og å sikre gode løsninger for villreinen.

## GRUPPE 5

a)

- Helårs regularitet, punktlighet og sikkerhet
- Effektiv fremkommelighet
- Ivareta miljøet. Vegens kurvatur er viktig for utslippene, for eksempel. Rask, rett, flat.
- Definitivt ta vare på villreinstammen, som vi har et internasjonalt ansvar for
- Bedre kollektivtilbud - ekspressbusser og annet
- Rv. 7 skal bli stamveg øst-vest
- All bygging må være fremtidsrettet

b)

- Stengte veger / transportårer
- Unngå ras og ulykker
- Unngå å ødelegge livsgrunnlaget for villrein
- Unngå forurensning og ødeleggelser av biotoper, kulturlandskap og kulturminner
- At planprosessen ikke tar høyde for fremtidig vekst

- Unngå løsninger som på grunn av kompromiss blir dårlige for alle

c) Ingen felles prioritering

## GRUPPE 6

a)

- Effektiv transport aust-vest er sentralt, gjeld både nasjonalt og regionalt
- Påliteleg vinterveg. Regulariteten må hevast
- Samordning av næring- og verneinteresser må inn i KVVU-arbeidet
- Klimamål, jf. samferdselpolitiske målsetjingar om gods frå veg til bane

b)

- Unngå uavklart situasjon og forstyrrelse av villreinen
- Unngå uavklart funksjon for rv. 7, både på kort og lang sikt
- Låg satsing på utb.nivå og vegstandard. Dette kan føra rv. 7 inn i eit blindspor
- Neglisjering av klimamål og naturmangfold. Dette vil vera i strid med nasjonale målsetjingar
- Tap av arbeidsplassar og innbyggjarar er viktig for kommunane

c) Ulike syn i gruppa, ingen felles prioritering

## GRUPPE 7

a)

- Fremkommelig, trygg, vinterveg som sikrer reinens behov, miljøhensyn (reduerte utslipp) og regional utvikling.
- Redusere næringslivets transportkostnader
- Effektive regionale transportløsninger
- Tilgjengelighet på natur- og kulturressurser
- Redusere konfliktnivået mellom villrein og ferdse
- Tilrettelegge/sikre base for opplevelse og kunnskap i randsonen av vidda (turisme)

b)

- Konflikt med natur- og kulturressurser
- Negative effekter for næringsliv som er avhengig av dagens veg

c)

- Fremkommelig, trygg, vinterveg som sikrer reinens behov, miljøhensyn (reduerte utslipp) og regional utvikling.



  
Høgskolen i Buskerud  
**Perge Bortvick**  
Jordbruksvet, Anger og utv

# MINDRE TILTAK

## INNSPILL TIL MINDRE TILTAK

Innspill til ideer og konkrete løsninger som Statens vegvesen kan ta med seg i det videre analysearbeidet. Hvilke mindre utbyggingstiltak på vegnett eller i transportsystemet for øvrig (kollektivtrafikk) kan være aktuelle?

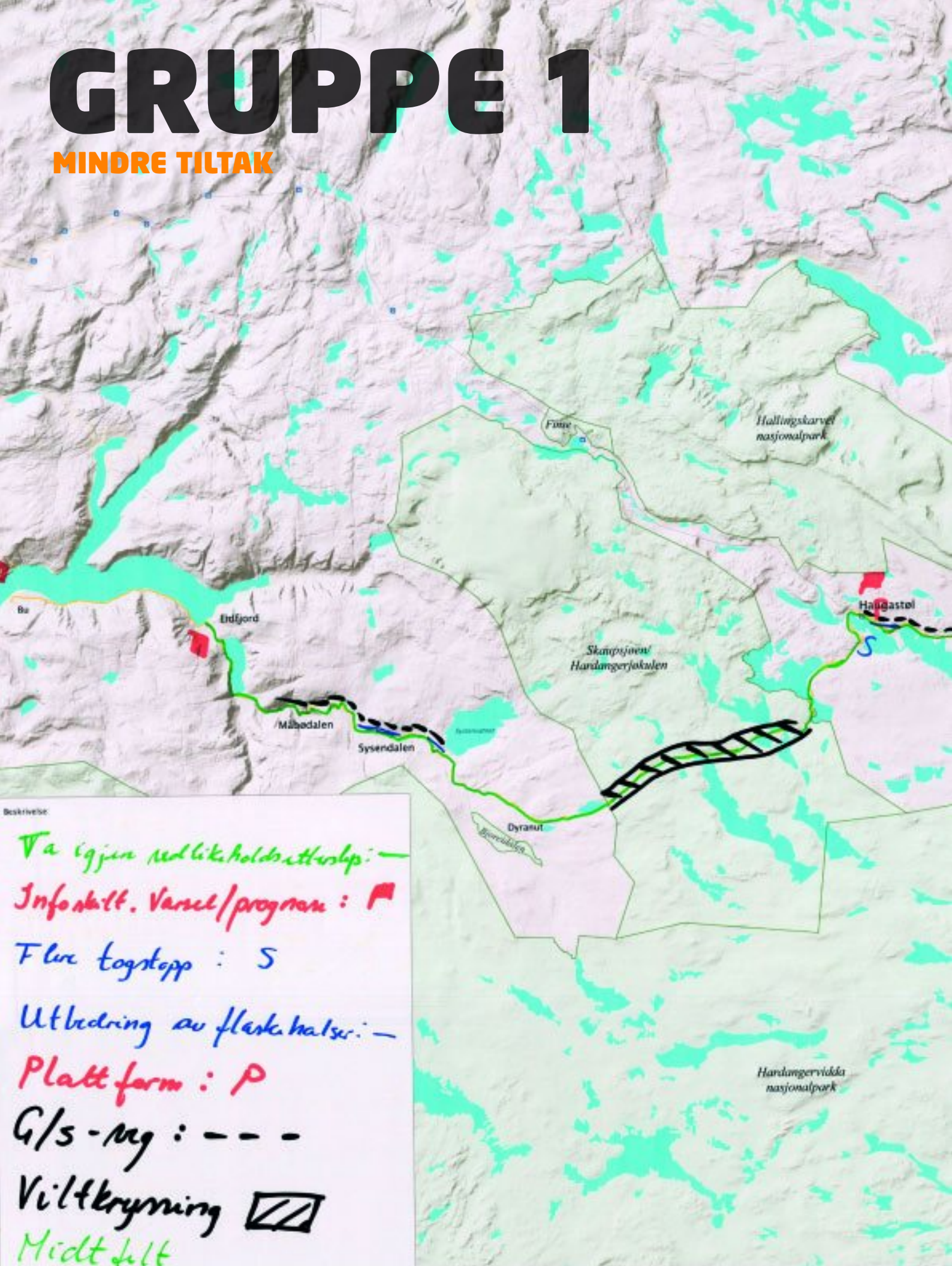
Vurder også:

- Hvilke tiltak kan gjøres for å utnytte dagens infrastruktur og transporttilbud bedre?
- Hvilke tiltak kan gjøres for å redusere transportbehovet?



# GRUPPE 1

## MINDRE TILTAK



Beskrivelse:

- Va igjen redlike holdbarhetslep: —
- Infostilt. Varsel/program: ■
- Flere togstopp: S
- Utbedring av flasketalser: —
- Plattform: P
- G/s-ny: - - -
- Viltkryssing □
- Midt felt



#### Bedre utnyttelse av dagens infrastruktur:

- Ta igjen vedlikeholdsetterslepet
- Bedre vinterdrift/vedlikehold (strøing)
- Skjermer
- Gang- sykkelveg Sysendalen-Vøringsfossen for å skille myke trafikanter fra trafikken
- Et bedre persontogtilbud (stopp, frekvens)
- Veg- og føremelding/varsel om stenging
- Frekvens for kolonnekjøring
- «Bil på tog»

#### Mindre tiltak:

- Breddeutvidelse (m/midtrekkverk)
- Punktvis utbedring av problempunkter
- Godstiltak på Bergensbanen for å få noe av tungtrafikken over på bane - kryssingsspor
- Bygge viltkryssinger
- Heve veggen på særlig vindutsatte steder

# GRUPPE 2

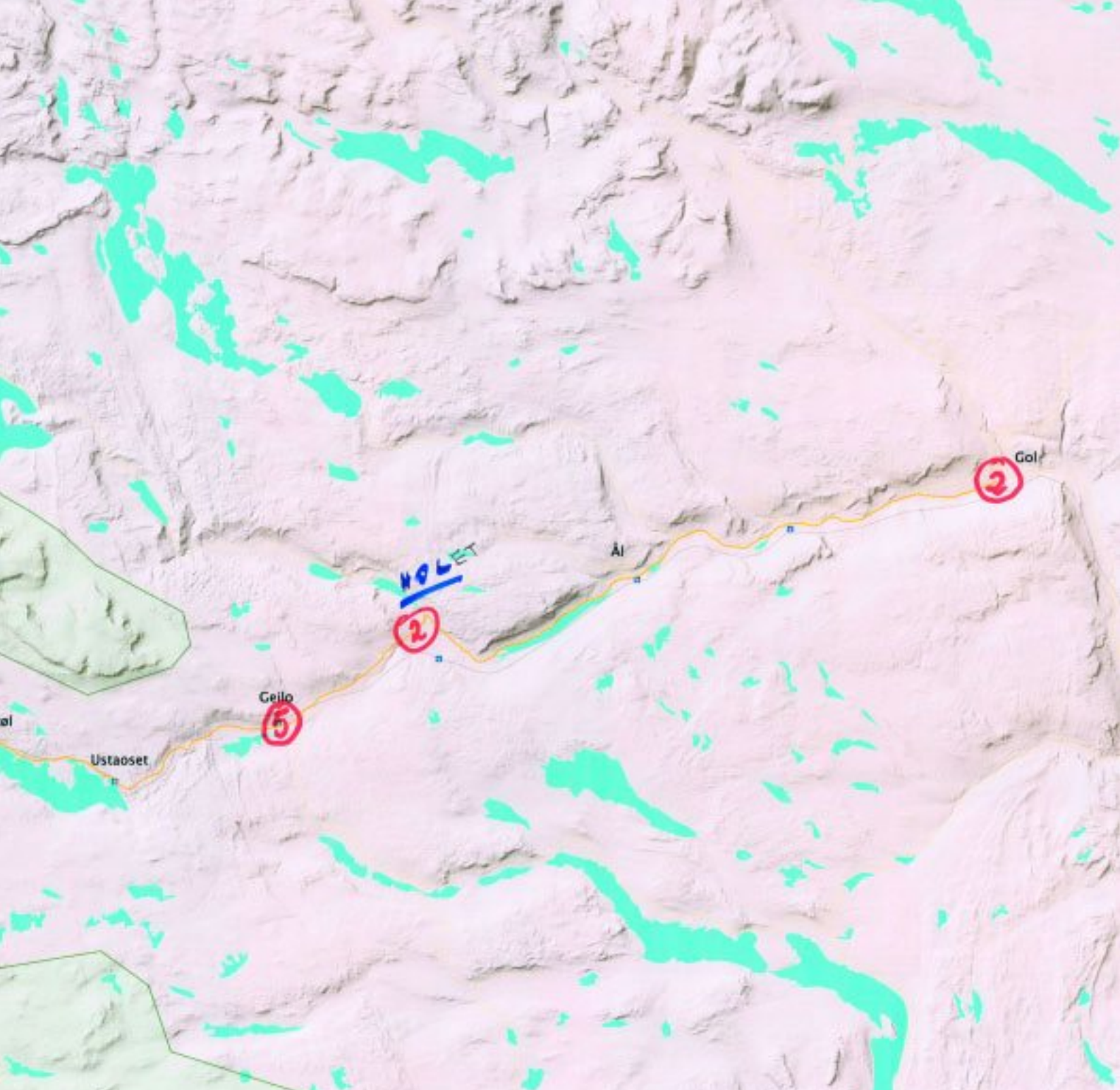
## MINDRE TILTAK

Voss  
15



Beskrivelse:

1. GUL STRIPE
2. INFORMASJON OM RV 7  
NYASFALT, BEDRE STIKKINGS-  
BEDRE VEGKVALITET, BEDRE FORHOLD  
KVALITET, BEDRE KURVATUR
3. VEGBANE SOM BLÅSER REIN FOR SVØ
4. KORTE TUNNELER
5. PARKERING PÅ TOGSTASJON  
FLERE TOGSTOPP PÅ HAUGASTØL OG USTAØSET + VOSS
6. VILLREIN KRYSSING
7. RASSIKRING  
GANG- OG SYKKELVEG  
PLANFRIG KRYSSINGER

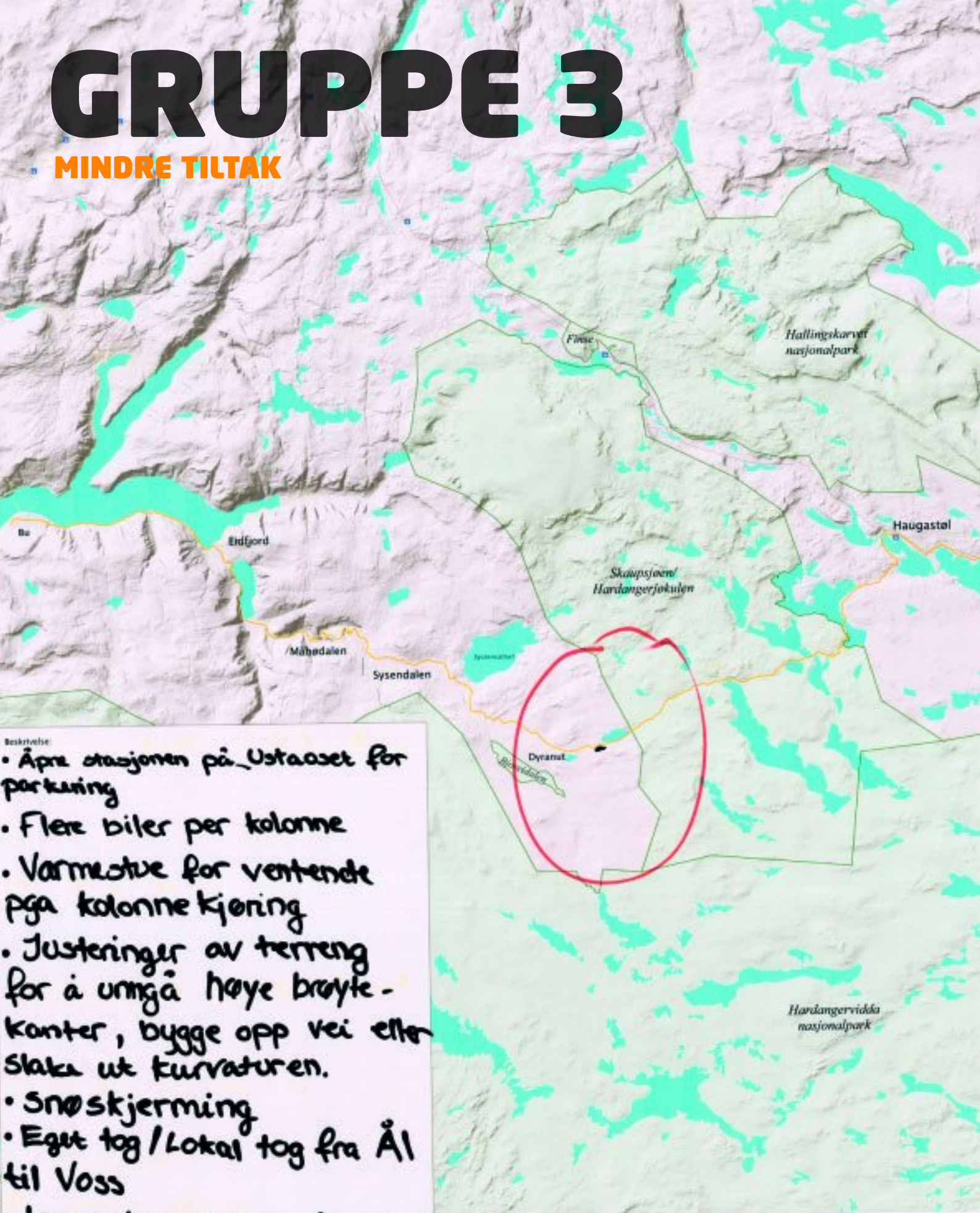


- Gul stripe på hele vegstrekningen.
- Informere mer om rv. 7 (bl.a. i Bergen). Info-tavler.
- Heve vegprofil blir nevnt.
- Bedre regularitet og unngå brøytekanter.
- Heve standarden på vegen:
- Forbedre kurvatur, mindre svinger.
- Mer asfalt (men hvis det kun legges ny asfalt oppå den eksisterende vegen vil vegen bli smalere og farligere)
- Kortere tunneler på eksisterende veg blir nevnt, men det vil være negativt for turistvegen.

- De fleste på gruppa vil ha én lengre tunnel. En som mener det vil bli billig med en slik tunnel (2 mrd.), men det blir påpekt at vedlikeholds-kostnadene vil bli mye høyere.
- Idé om parkeringshus (bla. Ved Haugastøl, Ustaoset, Geilo og Voss), slik at det er enklere for folk å ta tog. Og flere togavganger.
  - Rassikring mellom Eidfjord og Hardangerbrua.
  - Gang- og sykkelveg, og planfrie krysninger, spesielt ved tettstedene. Fokus på sikkerhet, det vil kunne øke farten på rv. 7 i noen områder.

# GRUPPE 3

## MINDRE TILTAK



- Beskrivelse:
- Åpne stasjonen på Ustaset for parkering
  - Flere biler per kolonne
  - Varmestue for ventende pga kolonnekjøring
  - Justeringer av terreng for å unngå høye brøytekanter, bygge opp vei eller slake ut kurvaturen.
  - Snøskjerming
  - Eget tog / Lokal tog fra Ål til Voss
  - kryssnings tiltak for gods
  - Ikke stenge veien pga høytider pga mangel på brøyting

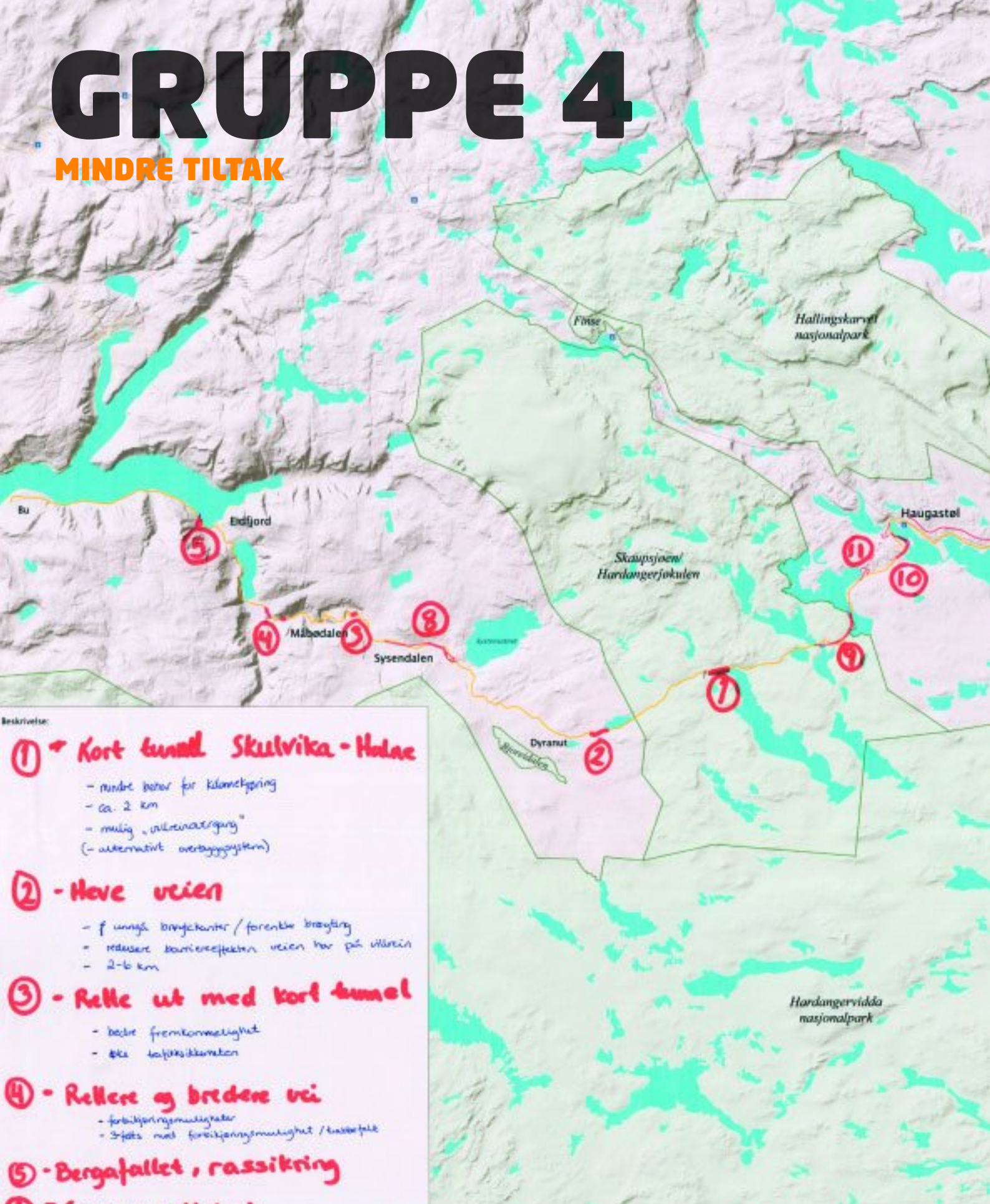




- Åpne stasjonen på Ustaoset parkering
- Flere biler per kolonne når bilene er tvunget til å kjøre i kolonne på grunn av dårlige værforhold
- Varmestue for ventende på grunn av kolonnekjøringen.
- Justering av terreng for å unngå høye brøytekanter, bygge opp vei eller slake ut kurvaturen.
- Snøskjerming
- Eget tog/lokaltoget fra Ål til Voss
- Kryssningstiltak for gods
- Ikke stenge veien i høytider pga mangel på brøyting.

# GRUPPE 4

## MINDRE TILTAK



Beskrivelse:

### ① - Kort tunnel Skulvika - Holne

- mindre behov for klømskipping
- ca. 2 km
- mulig "villensdrøpung"
- (- alternativt overbyggssystem)

### ② - Heve veien

- f unngå brojakter / forenkle brobygging
- redusere barriereseffekten veien har på utveien
- 2-6 km

### ③ - Rette ut med kort tunnel

- bedre fremkommelighet
- ikke tafalsikkematen

### ④ - Rettlere og bredere vei

- forviklingsmuligheter
- 3-felts med forviklingsmulighet / trosserfelt

### ⑤ - Bergafallet, rassikring

### ⑥ - Gang- og sykkelvei

- Haugastøl - Geilo

### ⑦ - Breddeutvidelse

### ⑩ - ⑧ - ⑨ Kurvaturutbedring

### TILTAK

- vinteraktivering permanent
- stoppforbud - autostart - mindre forstyrrelse for mus
- økt driftsmått - det er det perfekte
- legge tegningspunkt på jernbanen → tungbente over på jernbanen

### ⑪ Ny tunnel



Se kart med tekst for nærmere beskrivelse av tiltakspunktene under.

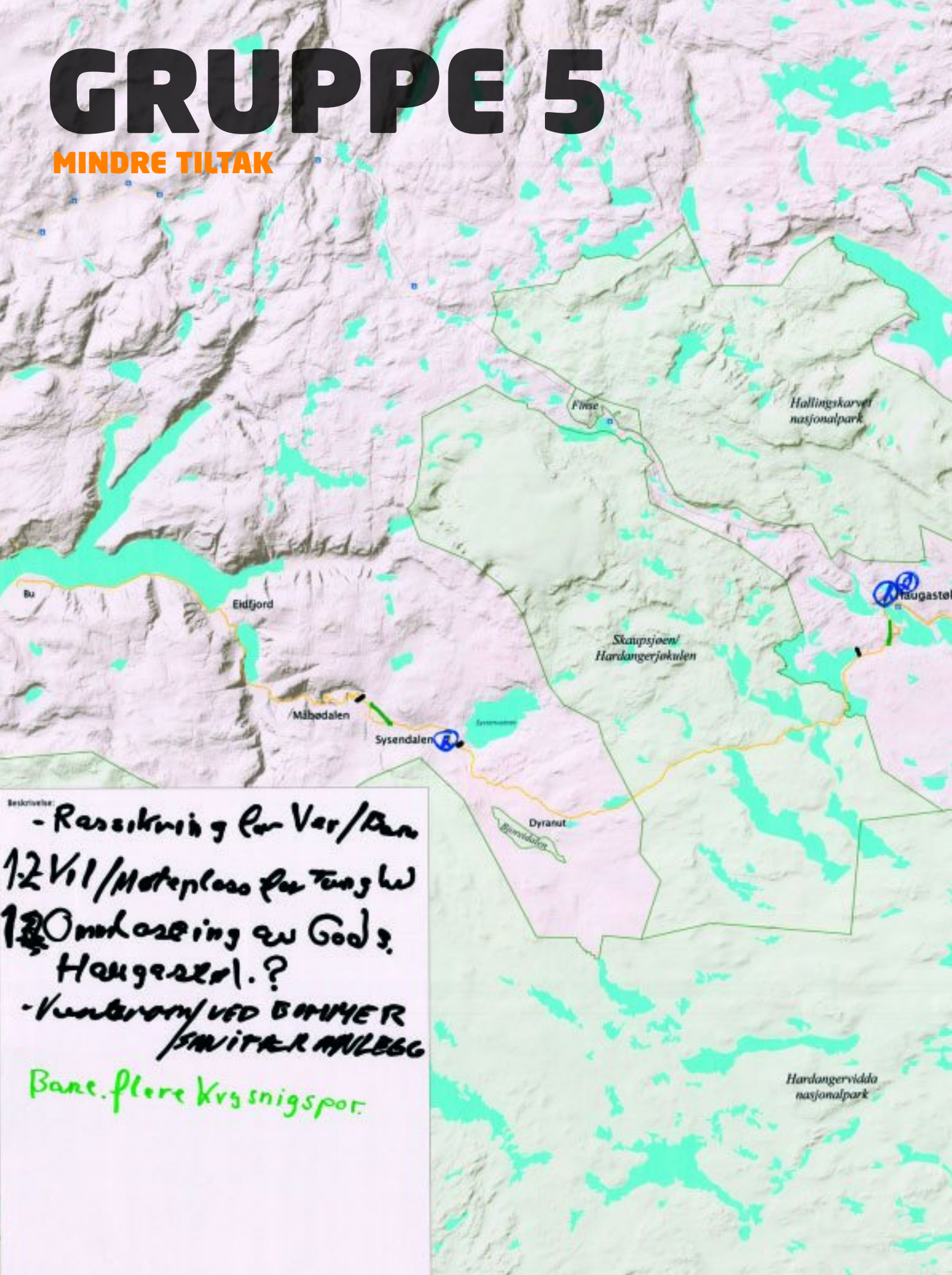
1. Kort tunnel under Dyrehei på strekningen Skulevika - Hadne.  
Tiltaket vil trolig ha positiv virkning når det gjelder et viktig villreintrekk. I tillegg vil det redusere behovet for kolonnekjøring betraktelig. Tiltaket omfatter en strekning på mellom to og seks km. Det er også mulig å tenke seg en alternativ «overbyggingsløsning» som vil bedre kolonnekjøring, men ikke løse utfordringer knyttet til villreintrekk.
2. Et enkelt tiltak vil være å heve veien for å redusere barriereeffekten.
3. Kort tunnel som bedrer fremkommelighet for tungbiler og reduserer risikoen for ulykker.
4. Behov for gul stripe (breddeutvidelse) og utbedring av kurvatur. Tiltaket vil omfatte Måbødalens bratteste strekning. Det er derfor også behov for en forbikjøringslomme eller evt. kort strekning med 2/3 felt.
5. Rassikring v/Bergafadle
6. GS mellom Haugastøl og Geilo
7. Kvislabakkane: Stigningsforhold og vegbredde er et problem. Breddeutvidelse er mulig, men det er vanskelig å gjøre noe med stigningsforhold med mindre tiltak.
8. Kurvaturutbedring
9. Kurvaturutbedring
10. Kurvaturutbedring
11. Tunnel
12. Det er behov for utbedring av bæreevne på store deler av prosjektområdet.

Mindre tiltak som ikke innebærer bygging av ny bilveg:

13. Økt driftsinnsats
14. Vinterstengt
15. Økte antall fresefelt
16. Lengre kryssingsspor (jernbane)
17. GS Eidfjord (reguleringsplanarbeid i gang).

# GRUPPE 5

## MINDRE TILTAK



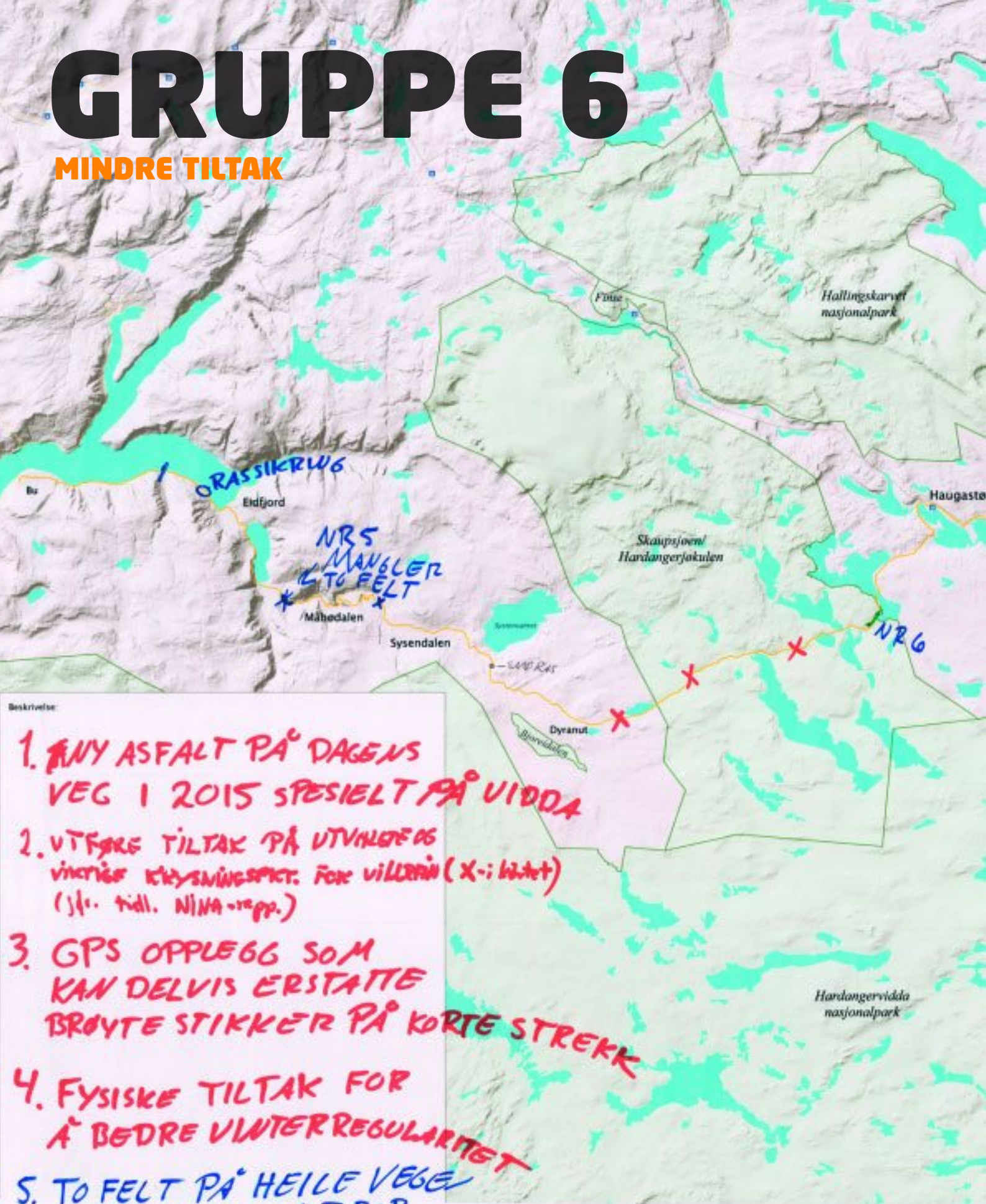
Beskrivelse:  
- Rassekniping for Var/Pan  
1.2 Vil/Motenløse for Tungel  
1.3 Omkasing av Gods.  
Haugesetl.?  
- Vandrømme/VED BANNER  
/SAVITRER ANLEGG  
Bane. flere Kvs snigspor.



- Rassikring - for veg og bane
- Bygge flere, og lengre, kryssningsspor for å øke kapasiteten for gods på jernbane
- Døgnhvileplasser for tungbiltransporten
- Utbedring av smale parseller - gul stripe hele vegen.
- Utretting av svingete vegpartier, eventuelt med (kortere) tunneler.
- Omlastingsplasser for gods fra veg til bane, og vice versa, på begge sider av vidda, til bruk ved stengning. (Haugastøl?)
- Snøfangere for å hindre gjenføyking av snø av veg og bane
- Venterom med toalettfasiliteter ved bommene
- Prioritere godstog fremfor passasjertog for å få mer gods bort fra veg → økt bruk av ekspress-busser.
- Utnytte lastekapasiteten i vogntogene bedre. Ha terminaler /hubs /nav strategisk plassert på hver side av vannskillet?
- Terminaler (veg-jernbane-havn-flyplass, ideelt sett) der gods kan sendes / omlastes for mest mulig miljøvennlig transport øst-vest-nord-syd.

# GRUPPE 6

## MINDRE TILTAK



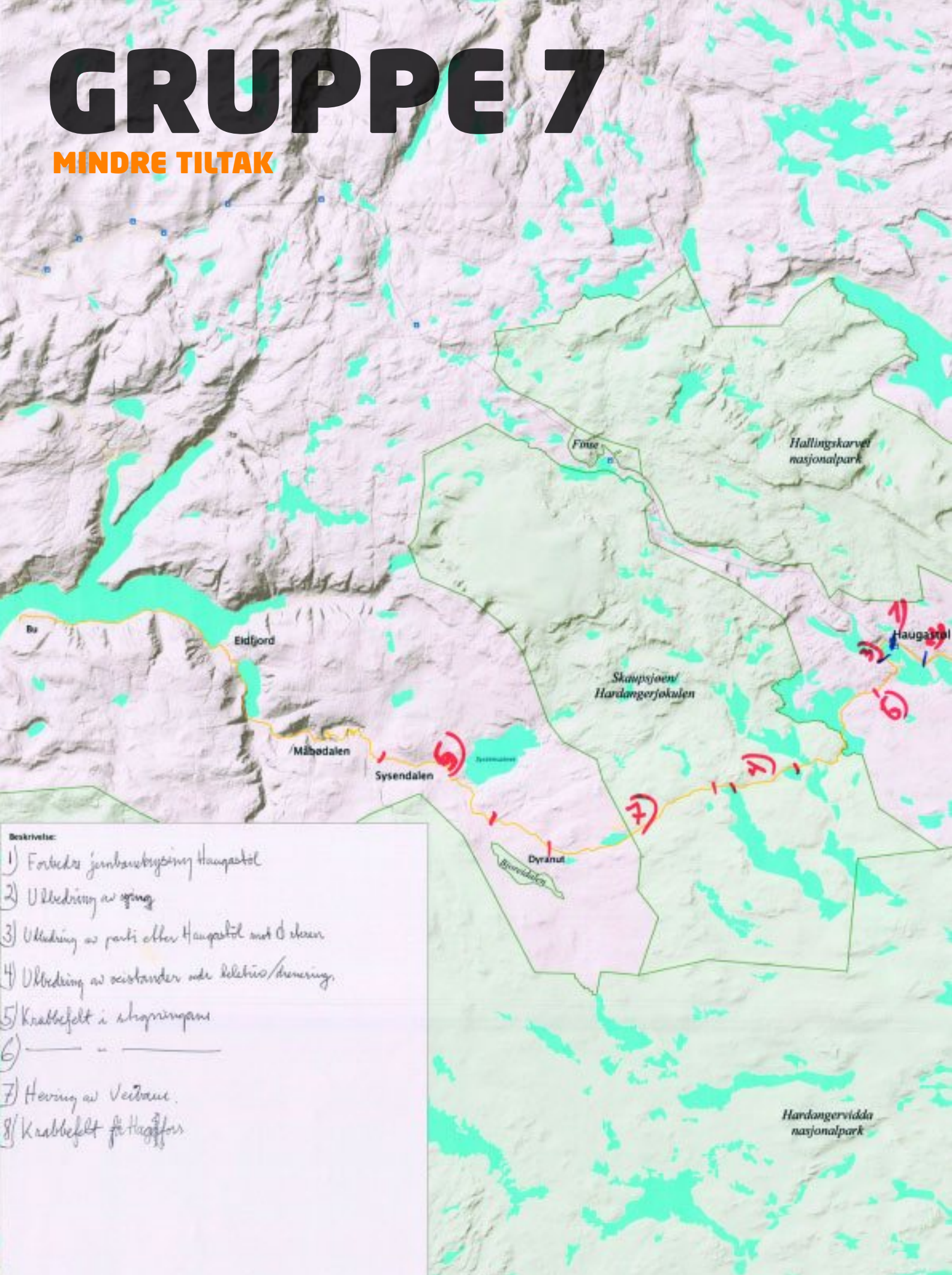
- Beskrivelse:
1. NY ASFALT PÅ DAGENS VEG I 2015 SPESIELT PÅ VIDDA
  2. UTFØRE TILTAK PÅ UTFØRE OG VIKTIGE KRYSSINGSPT. FOR VILDFØR (X-i bildet) (jfr. tidl. NINA-rapp.)
  3. GPS OPPLEGG SOM KAN DELVIS ERSTATTE BRØYTE STIKKER PÅ KORTE STREKK
  4. FYSISKE TILTAK FOR Å BEDRE VINTERREGULARITET
  5. TO FELT PÅ HEILE VEGEN MÅGLER 2 KM ØST FOR ØVRE EIDFJORD OG VED JETTEGRVTA
  6. UTRETNING AV ULYKKE SVINGER ØST FOR ØRTEREN



- Ny asfalt 2015, viktig for tungtransporten og for så vidt også for andre trafikantar
- Kryssing for villrein, 3 kryssingspunkt er peika ut, jf. NINA-rapport
- GPS-brøyting, delvis reduksjon av brøytestikk. Utsette parti må ha brøytestikk av omsyn til optisk ledning for trafikantane
- Senking av brøytekanter, fleire fresegrøfter vil letta vinterdrifta
- 2-feltsveg, også i Øvre Eidfjord
- Ulykkespunkt må utbetrast, Ørteren m.fl.
- Rekkverk-supplering vil ha god trafikksikkerhetseffekt
- Skredsikring Storlia, Kyskredo og vestover frå Kyskredo

# GRUPPE 7

## MINDRE TILTAK



- Beskrivelse:
- 1) Fortidets jernbanestasjon i Haugastøl
  - 2) Utbedring av spring
  - 3) Utbedring av parti eller Haugastøl med 3 skener
  - 4) Utbedring av omløpsstader under klatring/dreining.
  - 5) Klatrefelt i skyningspane
  - 6) ————
  - 7) Hering av Veibane.
  - 8) Klatrefelt for Hagffor





- Utbedre kryssing jernbanen ved Haugastøl - rettes ut
- Utbedring av sving øst for Haugastøl (Myrestøl?)
- Utbedring av parti med bratt bakke og svinger ved Fjellbergodden
- Utbedring av vegbane/telehiv Fagerheim
- Krabbefelt i stigningene i Sysendalen
- Krabbefelt i stigningene i Ørtendalen
- Heving av vegbane for vintervedlikehold - Skuleviksstølene?
- Krabbefelt i bakkene øst for Geilo

Generelt dårlig vegkropp.

Mindre tiltak i transportsystemet:

- Skilting/opplysning på flere språk (polsk, tysk, mv)
  - Bil på tog???
- Kan bil Bergen-Voss og toget derfra utgjøre et godt alternativ for persontransport vinterstid - flere kryssingsspor på jernbanen/forbedre tilbudet



# STØRRE PROSJEKTER

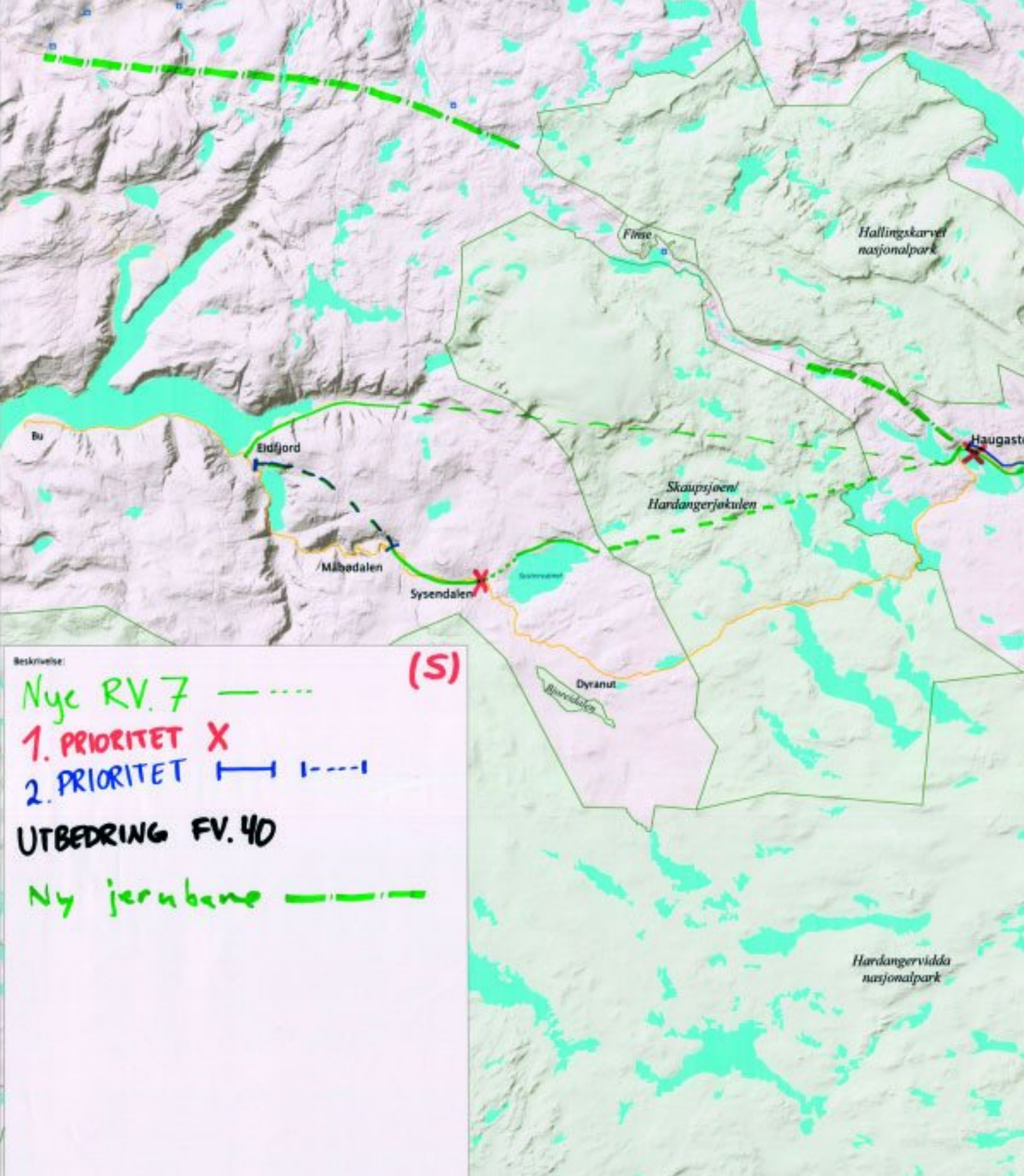
## INNSPILL TIL STØRRE PROSJEKTER / UTBYGGINGSTILTAK

Hva kan være aktuelle større tiltak / nye traséer i transportsystemet?  
Kom med idéer både for veg, jernbane og annen kollektivtrafikk.



# GRUPPE 1

## STØRRE PROSJEKTER



Beskrivelse: (S)

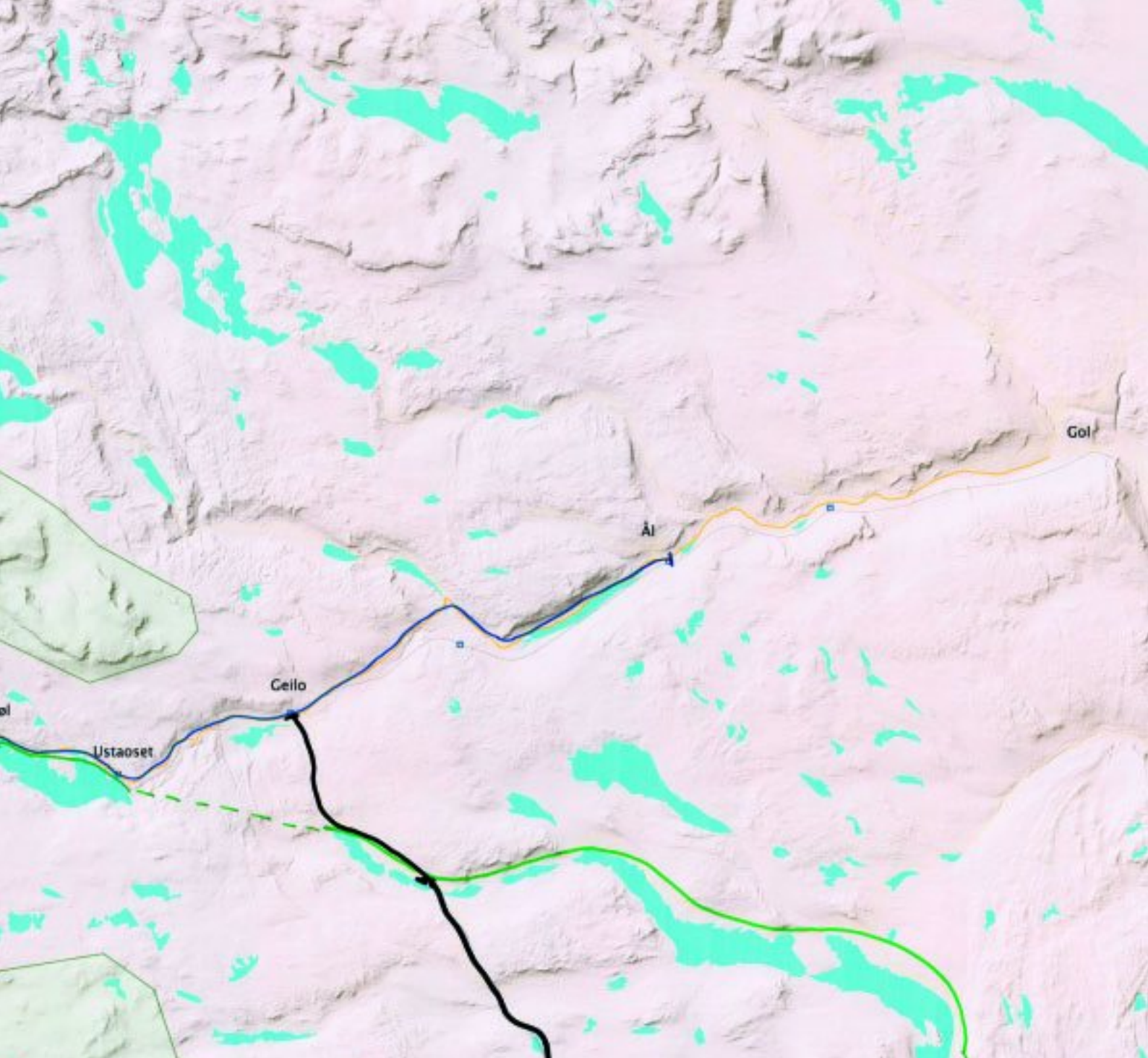
Nye RV. 7 — — — — —

1. PRIORITET X

2. PRIORITET | — | — — — — —

UTBEDRING FV. 40

Ny jernbane — — — — —



#### Konsept 1:

Pri 1: Ny veg Maurset-Haugastøl (2 tunneler)

Pri 2: Måbødalen

Pri 3: Sysendammen - Vøringsfossen

Konsept 2: Simadalen - Haugastøl

Videre østover:

a. Ny veg Haugastøl- Flå

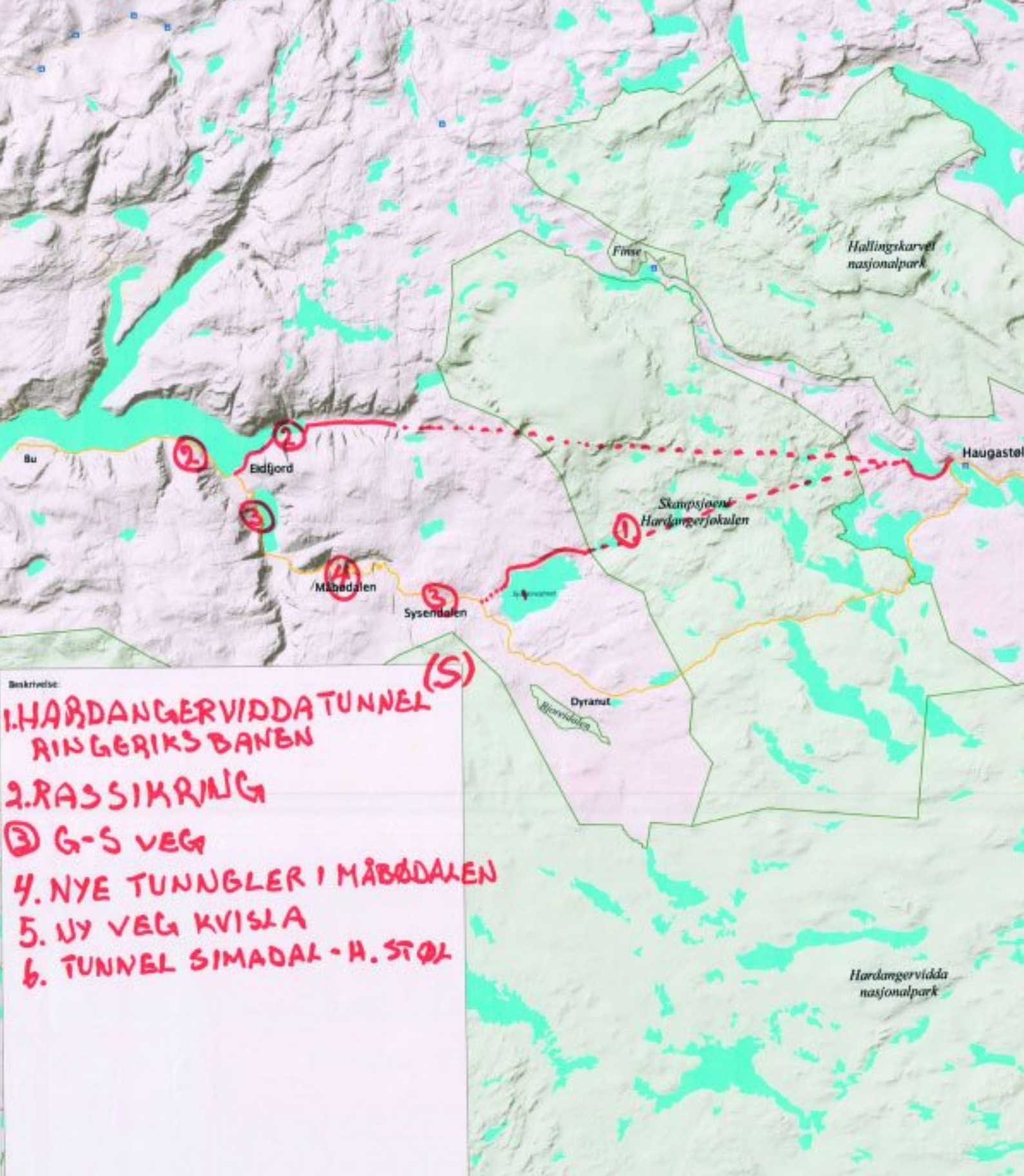
b. Ny veg Haugastøl - Ål, evt. kombinert med jernbane

c. Fv.40 Numedal (turistveg)

Ny jernbane Haugastøl-Tunga og Lågheller-Upsetedalen/Voss

# GRUPPE 2

## STØRRE PROSJEKTER



- Beskrivelse:
- 1. HARDANGERVIDDATUNNEL RINGERIKS BANEN
  - 2. RASSIKRING
  - 3. G-S VEG
  - 4. NYE TUNNGLER I MÅBØDALEN
  - 5. NY VEG KVISLA
  - 6. TUNNEL SIMADAL - H. STØL



#### Togbane:

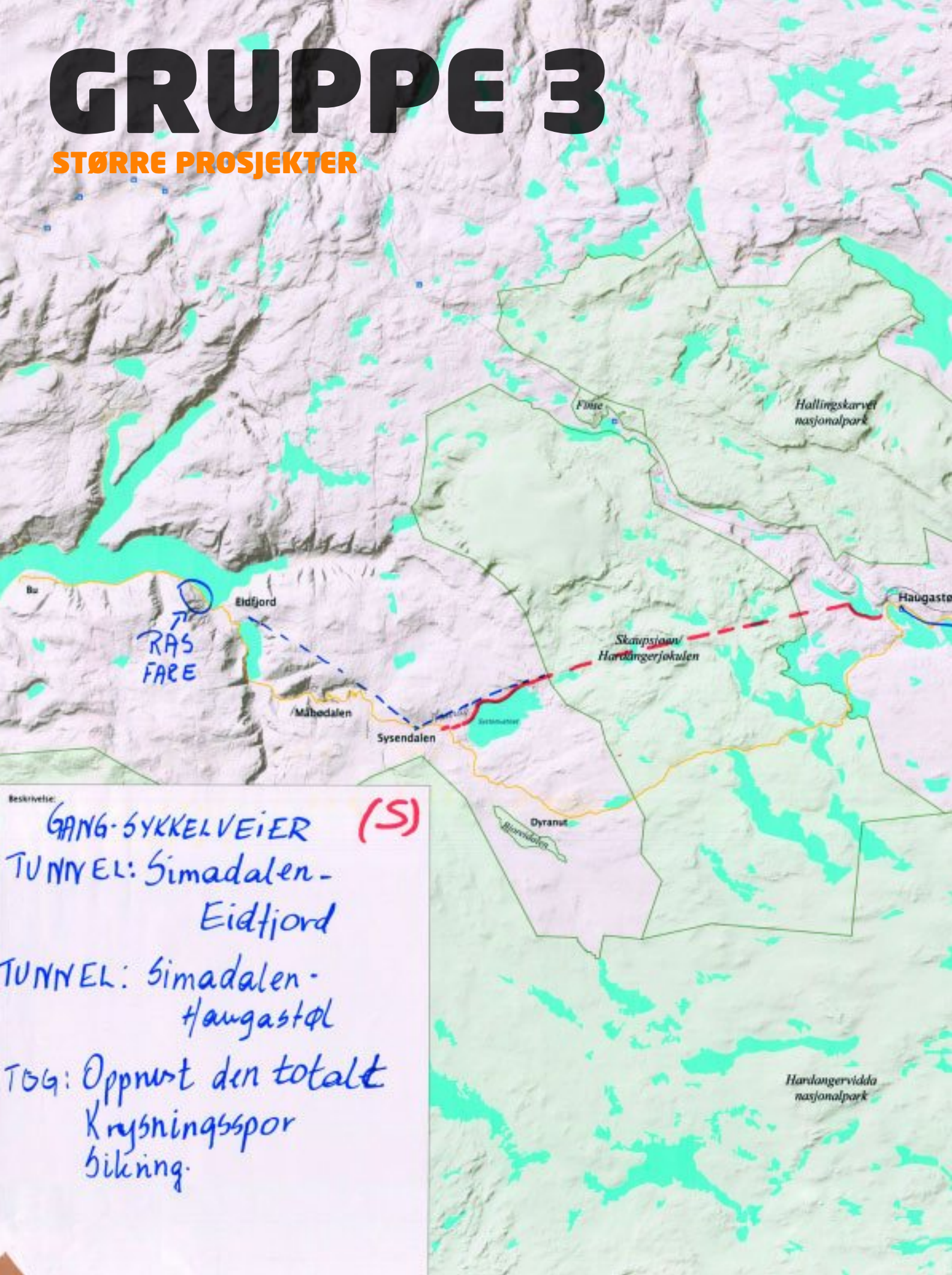
- Ringeriksbane: kan spare inn en time på Oslo/Drammen - Bergen.
- Parkering ved togstasjonene og fler avganger.

#### Veg:

- Hardangerviddatunnelen!
- Måbødalen er også flaskehals: nye tunneler på eksisterende strekning, eller en lengre trasé/ tunnel som går fra Simadalen- Haugastøl.
- Rassikring og gang- og sykkelveg er veldig viktig.
- Ny veg ved Kvisla.

# GRUPPE 3

## STØRRE PROSJEKTER



RAS  
FARE

Beskrivelse:  
GANG-SYKKELVEIER (S)  
TUNNEL: Simadalen -  
Eidfjord  
TUNNEL: Simadalen -  
Haugastøl  
TOG: Opprust den totale  
kryssningsspor  
bikning.





Tunnel: Simadalen - Eidfjord

Tunnel: Simadalen - Haugastøl

Veiutbedring. Gang og sykkelvei

Vedlikeholdsetterslepet på bane og vei.  
Sikre drift av dagens systemer. Nye prosjekter blir prioritert, selv om vi bør prioritere og vedlikeholde de gamle prosjektene vi allerede har gjennomført.

Bedre togforbindelse Øst-Vest. Oppruste banens vedlikehold og sikkerhet. Kryssningsspor ble nevnt. Ringerikbanen og Vossabanen er viktige for Bergensbanen.

# GRUPPE 4

## STØRRE PROSJEKTER



Beskrivelse:

- ① Flere kortere tunneller
- ② Lang tunnel Haugastøl - Systemvatnet
- ③ Felles jernbane- og veiprospekt + lang tunnel
- ④ Tunnel til Edsfjord - Fosli - flere alternativer: a, b, c
- ⑤ Omlegging av vei



1. En kombinasjon av flere korte tunneler og veg i dagen
2. Lang tunnel mellom Sysendalen - Haugastøl
3. Felles jernbane- og veiutbygging et stykke opp mot Finse. Videre i tunnel til Eidfjord/ Sysendalen
4. Tunnel Sysendalen - Eidfjord
5. Omlegging v/Hol - stigningsforhold ved Kvislabakkane

# GRUPPE 5

## STØRRE PROSJEKTER



Beskrivelse:

- 1. Langtunnell løsning. (S)
- 2. To tunneller.
- 3. Havgangens. Tuftebrua  
Ny uti
- 4. Krysningspor/Omløpsløyper  
Havgangens + ventespor.
- 5. Terminal for  
Tungstaf.k. Brimnes Kai
- 6. 2 Krysningspor  
mellom Voss-Myrdal.
- 7. Badre Vei  
Hardangarbroen - Ø Eidfjord.



1. Vegtunnel Indre Eidfjord - Haugastøl (ca. 30 km)
2. Alternativ: To vegtunneler  
Opp Måbødalen  
Sysendalen - Haugastøl
3. Vegtunnel Haugastøl - Tuftelia
4. Kraftig opprustning av vegstrekningen Øvre Eidfjord - Hardangerbrua. (I dagen / tunneler.)
5. Nye kryssningsspor (1000 m) ved Haugastøl
6. Omlastningsterminalen (se ovenfor)  
Dette vil muliggjøre både kryssing og venting, samt omlastning
7. To nye kryssningsspor til (1000 m) mellom Myrdal og Voss
8. Flere blokksignaler?
9. Økt ekspressbusstrafikk.

# GRUPPE 6

## STØRRE PROSJEKTER



Beskrivelse:

(S)

1. LANG TUNNEL GJEV  
GOD LØYSING FOR FOLK OG  
VILLREIN

2. KORTE TUNNELAR

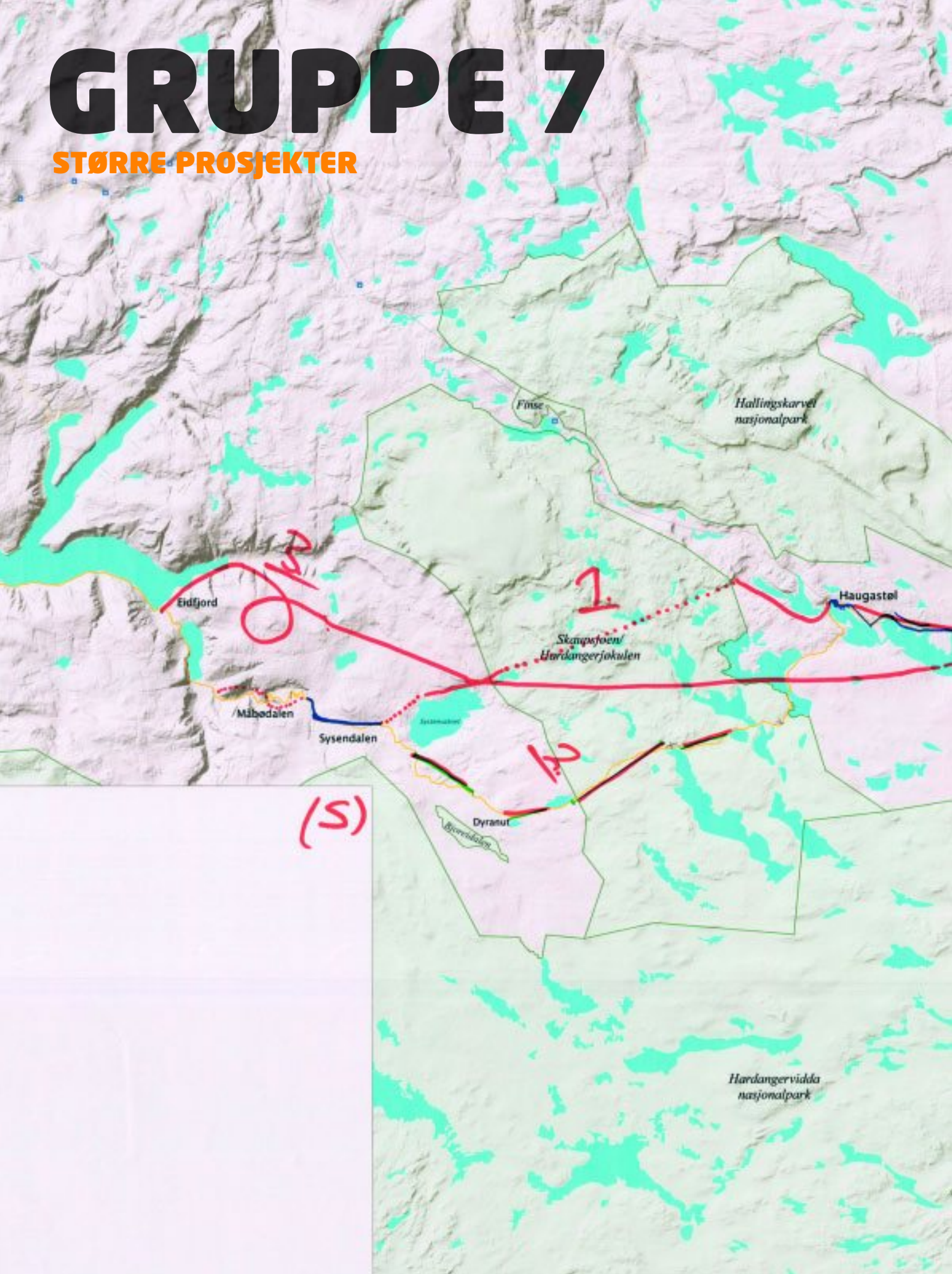
3. TUNEL FOSSLI TIL  
ØVRE EIDFJORD



- Lange tunnelar opptil 20 km gir max vinterregularitet
- Lang tunnel til Simadalen (30 km) vert svært negativ for lokalsamfunn og reiseliv (Vøringsfoss, Maurset, Øvre Eidfjord). Vert ikkje tilrådd.
- Korte tunnelar over Vidda gir vesentleg betre vinterregularitet enn i dag. Jf SVV-rapport om rv. 7 2006
- Villrein-trekk får gode forhold i begge tunnel-løysingane
- Måbødalen får nye tunnelar med stigning 5%, men skal likevel dekkja Øvre Eidfjord direkte
- Store tiltak på bane kan avlasta rv. 7. Kryssingsspor betrar godskapasiteten
- Stigning Kvislabakkane Geilo-Hagafoss må utbetrast. Omlegging av vegen

# GRUPPE 7

## STØRRE PROSJEKTER







Premiss: Høgfjellsprofilering som letter vinter-vedlikehold.

Alt 1:  
Ny veg med tunnel gjennom Måbødalen, utbedret dagens veg gjennom Sysendalen, tunnel og veg i dagen nord for Sysenvatnet, 2 tunneler under Hardangerjøkulen, ny veg i dagen syd for Nygardsvatnet til Haugastøl, utbedring av dagens veg til Geilo, rette ut strekk øst for Ål (ny veg), utbedring av dagens veg til Gol.

Alt 2:  
Ny veg med tunnel gjennom Måbødalen, utbedret dagens veg gjennom Sysendalen, utbedret dagens veg syd for Sysenvatnet, tunneler Dyranut-Skiftessjøen, tunnel Skiftessjøen til Halne (veg i dagen ved Halne) tunnel fra Halne til Båtstjørnet og inn i dagens veg som utbedres.

Alt 3:  
Inn fra Eidfjord til Simadalen, tunnel (spiral) opp til Sysenvatnet, fra nordlig ende av Sysenvatnet direkte via Ustaoset i rett linje til Flå.

# DELTAKERE

## Verksted i Eidfjord 4. september 2014

### Gruppeinndeling:

#### Gruppe 1

Ivar Arne Lid  
Gro R. Solberg  
Solfrid Borge  
Live Gladheim  
Øistein Aasland

#### Gruppesekretær: Helge Bontveit, Jernbaneverket

Aksjonsgruppa for Hardangerviddatunnelen  
Samferdselssejef, Buskerud fylkeskommune  
Ordfører, Ullensvang herad  
Sekretær, Villreinnemnda for Hardangerviddaområdet  
Seniorrådgiver, Fylkesmannen i Hordaland

#### Gruppe 2

Sverre Kleivkås  
Morten Eriksrød  
Gunnar Elnan  
Edmund Harris Utne  
Olav Klasson Vefald  
Aslak Myrvang  
Ragnar Sæbø

#### Gruppesekretær: Heidi Nordaunet, Statens vegvesen

Aksjonsgruppa for Hardangerviddatunnelen  
Fylkesordfører Buskerud  
Plansjef, Eidfjord kommune  
Hotel Ullensvang  
Norges Lastebileier-Forbund Buskerud / Region III  
Leder, Hardangervidda Villreinutval  
Eidfjord næringslag

#### Gruppe 3

Inger-Brit Vindegg  
Trond Johansen  
Aslak Lægneid  
Silje-Karine Reisz  
Pål Knutsson-Medhus  
Olav Finne

#### Gruppesekretær: Liselotte Seljom, Statens vegvesen

Aksjonsgruppa for Hardangerviddatunnelen  
Hovedutvalgsleder Buskerud fylkeskommune  
Varaordfører, Eidfjord kommune  
Seniorrådgiver, Miljødirektoratet  
Sjølveste turistsjefen, Visit Geilo  
Statens vegvesen Region vest

#### Gruppe 4

Anved Johan Tveit  
Kari Bjørneraas  
Terje Wangsholm  
Olav Svangstu

#### Gruppesekretær: David Ramslie, Statens vegvesen

Ordfører, Eidfjord kommune  
Miljødirektoratet, Viltseksjonen  
Fylkessekretær, Norges Jeger- og Fiskerforbund - NJFF  
Statens vegvesen Region vest

#### Gruppe 5

Mona H. Hellesnes  
Atle Kvåle  
Jan Fredrik Monsen  
Jan-Ove Halsøy  
Frode Hjelde

#### Gruppesekretær: Per Harald Hermansen, Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune  
Fraksjonsleiar samferdsel AP, Hordaland fylkesting  
Norges Jeger- og Fiskerforbund - NJFF  
Fylkesleder, Norges Lastebileier-Forbund Hordaland / Sogn og Fjordane  
Jernbaneverket, Strategi og samfunn

#### Gruppe 6

Even Knutsen  
Sveinung Valle  
Lena Romtveit  
Jan A. Martinsen  
Anve Myklatun

#### Gruppesekretær: Kjell Kvåle, Statens vegvesen

Seniorrådgiver, Fylkesmannen i Buskerud  
Hordaland fylkeskommune  
Norsk villreinsenter Sør  
Statens vegvesen, Vegdirektoratet  
Vikane entreprenør

#### Gruppe 7

Annette Karterud  
Thorbjørn Aarethun  
Inge Nedrevåg  
Dagfinn Fløystad  
Olav H. Opedal  
Frode Børven

#### Gruppesekretær: Dagfinn Fløystad, Statens vegvesen

Kommuneplanlegger, Hol kommune  
Seksjonsleiar Samferdselsavd. i Transp.planseksjonen, Hordaland fylkeskommune  
Dagleg leiar, Nedrevåg AS, byggmester og entreprenør  
Statens vegvesen Region sør  
Leder, Villreinnemnda for Hardangerviddaområdet  
Styremedlem, Norges Lastebileier-Forbund Hordaland

På grunn av en uforutsett hendelse kunne Hol kommune stille med bare én deltaker.

# PROGRAM

<b>Kl</b>	<b>Aktivitet</b>
09.30-10.00	Registrering
10.00	Velkommen v/Paal Fosdal Introduksjonsinnlegg om KVV, prosess, situasjonsbeskrivelse v/Morten Ask Introduksjon til gruppearbeidene v/Tor Atle Odberg Gruppeoppgave 1: Situasjonsanalyse  Gruppeoppgave 2: Interessentanalyse  Gruppeoppgave 3: Behov  Gruppeoppgave 4: Mål
12.30-13.15	Lunsj
13.15	Introduksjon til gruppeoppgavene om konsepter Gruppeoppgave 5: Mindre utbyggingstiltak  Gruppeoppgave 6: Større prosjekter / utbyggingstiltak  Avslutning med oppsummering og videre prosess
16.00	Slutt for dagen

**Foto:** Tor Atle Odberg/Citiplan as, Liselotte Seljom (s. 7), Synnøve Lien (s. 14)

**Design:** Fred Isaksen/Akela grafisk design  
(forsiden: Brit Elve Strand/Statens vegvesen)

**Verkstedrapport:** Tor Atle Odberg/Citiplan as, med bidrag fra gruppesekretærene