

Hardangerviddatunnelene AS  
Simadalsvegen 1  
5783 Eidfjord  
Tlf 90944980  
[post@hardangerviddatunnelene.no](mailto:post@hardangerviddatunnelene.no)  
[www.hardangerviddatunnelene.no](http://www.hardangerviddatunnelene.no)

Hordaland Fylkeskommune  
Samferdselsavdelinga v/Torbjørn Aarethun  
Postboks 7900 - hfk@hfk.no  
5020 Bergen

## Innspel til høyringsfråsegn om Handlingsprogrammet 2018-2023 Nasjonal Transportplan.

### **Hardangerviddatunnelene AS ber med dette Hordaland Fylkesting om å vedtak slik endring i handlingsplan til NTP 2018 2023(29):**

**«Avsette midlar, kr. 300 mill., til Rv 7 Ørgenvika – Svenkerud vert omdisponert til oppgradering av Rv 7 over Hardangervidda på strekninga Leiro – Haugastøl.**

**Dette samsvarar med Stortingsmelding 33 (2016 - 2017), og må sjåast som starten på oppgradering av Rv 7 over Hardangervidda som hovudsamband aust –vest for reiseliv og persontransport. Planarbeidet for dette må igangsetjast i 2018, slik at midlane kan nyttast i samsvar med planen i 2021-2022.»**

Viser til brev av 10.10.2017 frå Hordaland Fylkeskommune om innspel til Handlingsprogrammet 2018-2023 NTP.

Hardangerviddatunnelene AS er eit Selskap har som hovedformål å etablere sikker helårsvei over Hardangervidda gjennom bygging av tunnelar. Selskapet er eigd av 6 kommunar i Hardanger og Hallingdal, på begge sider av Rv 7 Hardangervidda.

### **Hardangerviddatunnelene viser, som grunnlag for denne uttalen, til følgjande dokument:**

1. Vegvesenet sitt forslag til handlingsprogram NTP 2018-2023(29) side 175 Sitat:

**«KVU for Rv 7 og Rv 52 Gol - Voss : KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2017. Regjeringen har tidligere besluttet at den ene hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet skal gå via E134 over Haukeli. I KVUen for Rv 7 og Rv 52 Gol – Voss ble det vurdert om den andre hovedvegforbindelsen skal gå over Hardangervidda eller via Hemsedal. KVUen anbefalte via Hemsedal. Bl.a. på grunnlag av KVUen har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at Rv 7 og Rv 52 sammen skal utgjøre den andre hovedvegforbindelsen øst-vest. Det legges opp til en funksjonsdeling mellom korridorene, hvor Rv 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mens det skal satses på Rv 7 som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Når KS1 er gjennomført, vil Samferdselsdepartementet ta stilling til ambisjonsnivå for videre planlegging av utbedringer på strekningen på Rv 7 over Hardangervidda. «**

2. Meld. St. 33 (2016-2017) side 92. Sitat:

«For å oppnå tilfredstillende standard over lengre strekninger vil en del av midlene settes av til utbetningsstrekninger. Listen under viser strekninger hvor det er aktuelt å gjennomføre tiltak på utvalgte deler av strekningen.

«.....

-Rv 52 Strekningsvise utbedringer (500 mill kr)

-Rv 7 Strekningsvise utbedringer (300 mill kr)

.....»

3. Vegvesenet sitt forslag til Handlingsprogram Rv 7 tabelloppsett:

Side 176 : «Post 31 skredsikring Rossanes og Storlia tilrådd 42 mill kr i perioden 2022-2023» (OBS det er ikkje Rossanes men Bergafallet)

Side 177: Utbedringsstrekning Rv 7 Ørgenvika –Svenkerud tilrådd 300 mill kr perioden 2020-2023.

Utbetningsstrekning Rv 52 for 3 tiltak tilrådd 506 mill kr i perioden 2019-2023

Kollektivtiltak og servicetiltak Rv 7 /52 Buskerud 50.5 mill.kr i perioden 2018-2023

Side 178: Fornyng Tunnelar i Måbødalen tilrådd 192,8 mill.kr i perioden 2022-2023»

4. KVU Gol- Voss (2016) og KVU/KS1 Hardangervidda (2015).

KVU Hardangervidda var ferdig i 2015, vart stansa midlertidig av KVU Gol –Voss, og skal no til høyring. KS1 for Hardangervidda skal utarbeidast parallelt.

**Viktige føresetnader:**

A. Funksjonsfordeling nærings- og persontrafikk

Norske styresmakter har for aller første gong i historia bestemt å funksjonsfordela ein transportkorridor mellom næringstrafikk og persontrafikk. Dette gjeld mellom Rv 52 Hemsedal (næringstrafikk) og Rv7 Hardangervidda (persontrafikk). Dette vil gje alle trafikantane i korridoren 5b aust-vest tryggare veg. Stortinget har avslutta diskusjonen om å velja den eine framføre den andre. Denne likestilte funksjonsfordeling må munna ut i likestilte føresetnader for vegfarande og likestilte prioriteringar. Med denne fordelinga så vil ikkje stigningsforholda i Måbødalen vera til hinder for trafikkavviklinga. Dessutan så er persontrafikken langt meir sårbar for kolonnestenging og kolonneavvising enn tungtransporten. Det må derfor prioriterast sterkare vintersikring for persontrafikken.

B. Hardangervidda som vintersikker hovudveg.

For at Rv 7 Hardangervidda skal verta ein reell vintersikker hovudveg aust-vest for persontrafikk (reiseliv = persontrafikk), er det nødvendig med tiltak på sjølve Hardangervidda. Største utfordringa Rv 7 Hardangervidda som aust-vest-samband er vinterregulariteten, med midlertidig stenging 20-30 dagar og opp til 30 dagar med kolonnekøyning.

Kolonneavgrensingane er også eit hinder for persontrafikken, som vil køyra Hardangervidda om vinteren, med bortvisingseffekt til andre fjellovergangar. Trafikktala sommarhalvåret viser tydeleg prioritering av Hardangervidda. I 3.kvartal 2017 har Hardangervidda like mange bilar som Hemsedal og Geitryggen tilsaman. Villreinproblematikken er viktig for vintervegen over Hardangervidda. Der er tunnelløysingar einaste tilrådde botemiddel.

I KVU for Hardangervidda har Statens Vegvesen tilrådd ein redusert variant av K2 (korte tunnelar) og peika på bygging av Dyranuttunnelen på ca 6,25 km. Ut frå funksjonsfordeling mellom Rv 7 og Rv52 er det ikkje lenger realistisk med konseptet K1 (lang tunnel). Statens Vegvesen opnar på lang sikt for etappevis utbygging av 4 nye tunnelar aust for Dyranuttunnelen.

Hardangerviddatunnelene AS vil også understreka at Hardangervidda er definert som Nasjonal turistveg og at Staten, Fylkeskommunen og Hardanger byggjer ut for over 200 mill kr i Vøringfossområdet. Heilårsturisme over Hardangervidda er både ønskjeleg og nødvendig for å styrkja og utvikla dei 2 nasjonalt betydelege reislivsregionane Hallingdal og Hardanger.

C. Bruk av avsette 300 millionar kroner.

Ut frå Stortinget sitt vedtak om Rv 7 som hovudveg aust-vest kan det ikkje lenger vera tvil om at vinterregulariteten på Rv 7 Hardangervidda må betrast vesentleg og at dette arbeidet bør startast så snart som råd. Hardangertunnelene AS forventar at KS1 (kvalitetssikring av KVU) Hardangervidda no vert gjennomført (utsett i påvente av KVU Gol- Voss i 2015) slik at ein kjem i gang med arbeidet for å sikra Rv 7 som hovudvegsamband aust-vest for persontrafikk. For 300 mill kr kan ein t.d. byggja Lågehætunnelen på 1,75 km. Det vil gje stor gevinst for vinterregulariteten. Desse 300 mill. kr. er i Handlingsplanen NTP avsette til RV 7 Ørgenvika-Svenkerud. Dette er ikkje prioritering av Hardangervidda som hovudveg og ikkje i tråd med Stortinget sine føresetnader i Meld.St.33 (2016-2017) om fordeling mellom dei to hovudvegane aust-vest. Ørgenvika-Svenkerud er felles tilførselsveg både til Hardangervidda og til Hemsedal. Rv 52 Hemsedal er tilrådd avsette 500 mill kr i tillegg.

Hallingdal arbeider for eigen Hallingdalspakke mellom Ørgenvika og Gol, i forlenginga av bompengeprosjektet Sokna-Ørgenvika..

I samsvar med samrøystes tilråding frå Hallingtinget i møte 30.10.2017 til Buskerud Fylkeskommune vil Hardangerviddatunnelene AS be Hordaland Fylkeskommune krevja at staten flyttar dei avsette 300 mill kr frå Hallingdalen aust for Gol til Hardangervidda mellom Haugastøl og Leiro.

D. Tunellane i Måbødalen.

Med den vedtekne funksjonsfordelinga Rv 7 og Rv 52 vil stigningsforholda i Måbødalen ikkje framstå som eit trafikkhinder. Turistbussar og personbilar vil ha få problem med motorkraft og bremsing opp og ned Måbødalen. Viss andelen tungtrafikk flyttar frå Rv 52 til Rv 7 så kan Måbødalen på sikt verta trafikkhindrande. Pr. i dag gjev dette få vanskar. Tilrådingane i Handlingsplanen for denne NTP side 178 er fornying av tunnelane med 192,8 mill. kr 2022-2023, noko som klart vil styrkja Hardangervidda som hovudveg aust –vest.

E. Andre forhold som styrkjer hovudvegen Rv 7 Hardangervidda.

I Tabelloppsettet i Handlingsplan NTP sidene 176-179, er det avsett midlar til ymse føremål som styrkjer og tryggar Rv 7 sine tilførselar til Hardangervidda sommar som vinter. Det er rassikring og gang/sykkelveg i Eidfjord, rasteplassar i Hol og sentrumstiltak i Gol. Desse forventar Hardangerviddatunnelene vert ståande og realiserte i tråd med handlingsprogrammet til denne NTP.

Eidfjord 31.oktober 2017

Med helsing frå Hardangerviddatunnelene AS

  
Anved Johan Tveit  
Styreleiar

  
Leiv Vambheim  
Dagleg leiar