

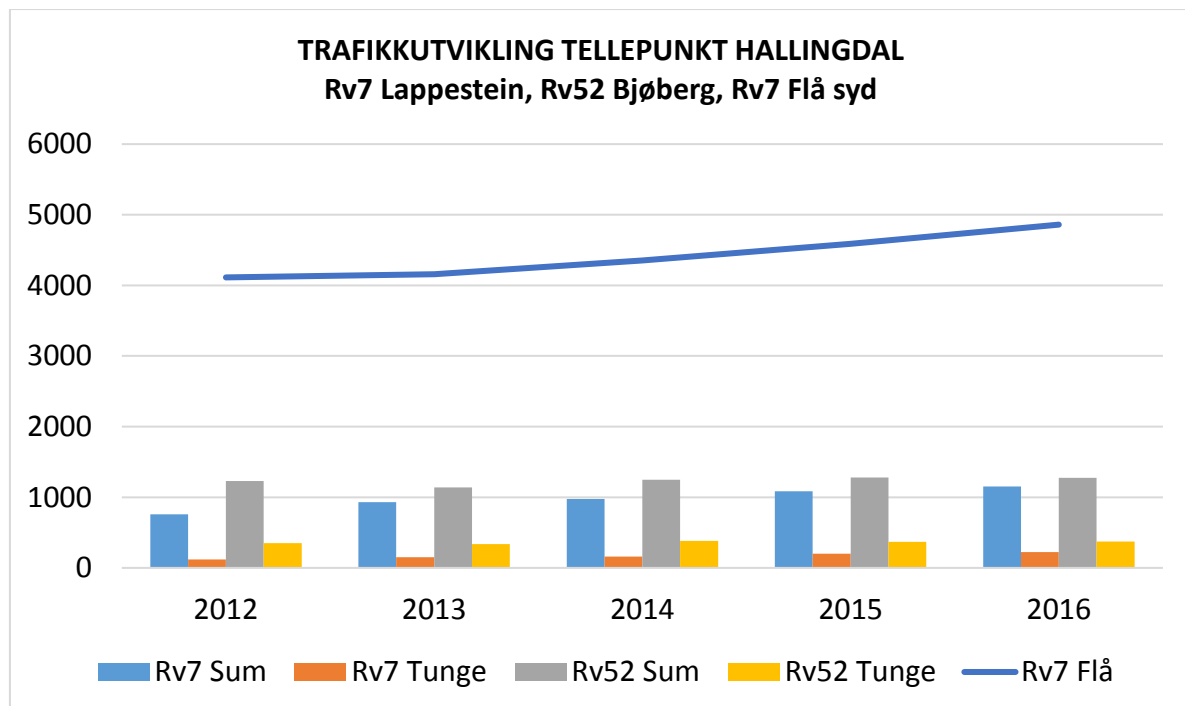
UTTALE; NTP 2018 – 2029, HANDLINGSPROGRAM TL STATENS VEGVESEN 2018-2023 (2029)

1.1. Generelt

I forslag til handlingsprogram er det for Rv7 vurdert investeringar som skal gjennomførast i perioden 2018 – 2023. Men det kan sjå ut som om det ikkje er gjort vurderingar av oppstart større prosjekt i fyrste del av perioden, med vidareføring dei neste 6 åra. Med ei slik tilnærming vil det kunne vera vanskeleg å få gjennomført store og heilt nødvendige prosjekt på Rv7. I forhold til Riksvegutgreiing rute 5b 2015, der det er sett på nødvendige investeringa i eit 2050 perspektiv, er det alarmerande dersom ein legg planlagt investeringstakt til grunn for utvikling av Rv7.

Norske styresmakter har for fyrste gong bestemt å funksjonsfordela ein transportkorridor mellom næringstrafikk og reiseliv og persontrafikk. Der Rv7 skal vera hovudvegen for reiseliv og persontrafikk. Dette vil kunne føre til ein tryggare veg og ei betre trafikkavvikling. Grunnlaget for funksjonsdelinga må vera likestilte føresetnadar for dei vegfarande og likestilte prioriteringar. Med den fordelinga som er valt vil ikkje stigningsforholda i Måbødalen vera til hinder for trafikkavviklinga. Samstundes er persontrafikken langt meir sårbar for vær og vind, noko som gjer at det må prioriterast tiltak for vesentleg betra regularitet på Rv7 Hardangervidda. Heilårsturisme der Rv7 Hardangervidda er og vil bli ei endå sterkare trafikkåre mellom aust og vest, gjer det og naudsynt med utvikling av Rv7.

Dersom ein ser på trafikkutviklinga i Hallingdal (Flå syd) er den større enn 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 årsdøgntrafikken på strekninga Rv.7 Hønefoss-Gol berekna til 4500 i 2018, den var 4860 i 2016.



[Trafikkutviklinga på fjellovergangane](#) Rv7 Hardangervidda og Rv52 Hemsedalsfjellet har auka frå ÅDT på vel 800 i 2005 til ca. 1200 på Rv7 og ca.1300 på Rv52 i 2017. I forhold til trafikk

aust vest har Hallingdal over 50% av total trafikk. Ut frå aust – vest utgreiinga vil også den vesentlege trafikkauken skje her.

IS Rv7 vil også understreka at Rv7 Hardangervidda er definert som Nasjonal turistveg der Staten, Hordaland fylkeskommune og Hardanger byggjer ut for over 200 mill. kroner i Vøringfossområdet.

1.2. Rv7 Hardangervidda

For at Rv7 over Hardangervidda skal bli ein reell vintersikker hovudveg vil det vera nødvendig med tiltak på Hardangervidda. I forslag til handlingsprogram vedr. KVU for Rv 7 og Rv 52 Gol – Voss, blir det m.a. sagt:

«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.»

IS Rv7 vil presisere at det er Stortinget som har bestemt at både Rv7 og Rv52 skal vera hovudvegsamband aust – vest, og at det skal vera ei funksjonsdeling mellom Rv7 og Rv52. Utgangspunktet er St.meld. 33 (2016-2017), Nasjonal Transportplan 2108 - 2029. Største utfordringa for Rv7 som aust – vest samband er vinterregulariteten over Hardangervidda, med midlertidig stenging pr. vinter, som regel fordelt over 20-30 dagar. Når det gjeld kolonnekøyring er det opp mot 30 dagar på Rv7. Rv7 over Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om i mange år. Problemstillingane har vore ut frå to tilnærmingar:

- Regularitet, behov for vinteropen veg
- Villrein

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

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

Ut frå den funksjonsdelinga som er gjort mellom Rv7 og Rv52 synest det mest realistisk med konseptet K2, korte tunnelar.

Med bakgrunn i 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. IS Rv7 forventar at KS1 no blir gjennomført, og at ein kjem i gang med arbeidet for å sikre Rv7 som eit hovudvegsamband med god vinterregularitet. Ut frå dette vil IS Rv7 rå til at planlagde midlar til Rv7 på 300 mill. kroner blir nytta på Rv7 Hardangervidda, på strekninga Leiro - Haugastøl.

IS Rv7 forventar at naudsynte avklaringar og planlegging blir gjennomført, slik at konkrete tiltak kan starte seinast i 2020.

1.3. Vegpakke Hallingdal

Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eitt 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.

IS Rv7 syner og til Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen, 460 S (2016–2017), i forhold til Nasjonal transportplan 2018–2029.

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 7 har fått en betydelig standardheving på noen strekninger, med ny vei vest for Hønefoss (Ramsrudhellingane), innkortinga Sokna–Ørgenvika og utbedring vest for Flå. Det gjenstår imidlertid flere partier med lav standard, som skaper store sprang i veistandard og som er ulykkesutsatte. Rv. 7 (Hønefoss–Gol) som det mest trafikkerte øst–vest-sambandet og vil, som en fremtidig hovedvei, trenge ytterligere utbedringer. For å oppnå en gjennomgående og høyere standard, vil lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.»

Med bakgrunn i vedteken NTP er det i forslag til handlingsprogram for perioden 2018 – 2023 lagt inn 300 mill. kroner til utbetringstrekingar, Ørgenvika -Svenkerud, med oppstart 2020. I NTP 2018 – 2029 ligg det ikkje inne midlar utover dei føreslegne 300 mill.kroner.

IS Rv7 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 meir kraftfull og intensiv utvikling av Rv7 Hønefoss – Gol, som er og vil vera eit av hovudvegsambanda aust – vest.

Den investeringstakta det er lagt opp til på strekinga Ørgenvika – Gol er på ingen måte god nok, sett i lys av dagens standard trafikk og forventta trafikkutvikling og som ein prioritert hovudveg aust - vest. IS Rv7 ber om at komitéinnstillinga; «Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer», blir følgd opp.

For å oppnå ein gjennomgående og høgare standard på Rv7 innan rimeleg tid, må det sjåast på alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer. IS Rv7 er av den klare oppfatning at Sokna – Ørgenvika som delvis bompengeprojektet må vidareførast i ei eller annan form. Sokna – Ørgenvika er eit svært vellykka prosjekt, som ser ut til å bli nedbetalt 4 år før planlagt. I tillegg var det full oppslutning for gjennomføring av prosjektet, både frå næringslivet og frå politisk hald.

1.4. Oppsummering

1. 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. IS Rv7 forventar at KS1 no blir gjennomført, og at ein kjem i gang med arbeidet for å sikre Rv7 som eit hovudvegsamband med god vinterregularitet. Ut frå dette vil IS Rv7 rå til at planlagde midlar til Rv7 på 300 mill. kroner blir nytta på Rv7 Hardangervidda. IS Rv7 forventar at naudsynte avklaringar og planlegging blir gjennomført, slik at konkrete tiltak kan starte seinast i 2020.
2. IS Rv7 er sterkt bekymra for den låge investeringstakta det er lagt opp til på Rv7, i forhold til dagens behov og framtidig trafikkauke. Ut frå dette meiner IS Rv7 det er heilt naudsynt å m.a. vurdere alternative finansieringsløyser og utbyggingsformer.

3. IS Rv7 vil på det sterkaste oppmode om at Vegpakke Hallingdal blir vurdert som ei samla pakke, der utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløysingar og utbyggingsformer blir vurdert nærare.
4. IS Rv7 ber om at Vegpakke Hallingdal blir vurdert som eit delvis bompengefinansiert prosjekt, der vidareføring av bompengeprojektet Sokna – Ørgenvika er ein del av løysinga.
5. I forslag til handlingsprogram er det satt av midlar til ymse formål som styrkjer og tryggar Rv7 sine tilførsler til Hardangervidda, sommar som vinter. IS Rv7 forventar at desse tiltaka vert realisert i tråd med handlingsprogrammet.

Hallingdal 1.11.2017

Tor Egil Buøen
Styreleiar