



Arkivnr: 2014/16667-34

Saksbehandlar: Matti Torgersen, Gunhild Raddum, Snorre Waage, Tore Slinning

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		14.03.2018
Fylkesutvalet		11.04.2018

KVU for Rv7 over Hardangervidda – Høyringsfråsegn

Samandrag

Konsekvensutgreiing for Rv7 over Hardangervidda vart sendt på høyring 25.november 2015, men høyringa vart avlyst før høyringsfråsegn vart sendt frå Hordaland fylkeskommune. Det vart i staden gjennomført ein KVU for Rv7 og Rv 52 Gol-Voss.

Gjennom brev datert 17. januar 2018 varsla Statens Vegvesen om at det blir ei ny høyring på KVU for Rv7 over Hardangervidda Frist er sett til 1. april. Det er blitt gitt utsetjing til Hordaland fylkeskommune til etter fylkesutvalet har handsama saka.

Gjennom avgjerd i Regjeringa 4. april la regjeringa opp til at det skal vere ein funksjonsdeling mellom korridorane der Rv 52 skal vere hovedvegsamband for næringstrafikk mens Rv 7 skal vere hovedvegsamband for reiseliv og persontrafikk. Når KS1 (kvalitetssikring 1) er gjennomført, vil Samferdselsdepartementet ta stilling til ambisjonsnivå for vidare planlegging av utbetringar på strekninga på Rv 7 over Hardangervidda.

Fylkesrådmannen presiserer at i neste rullering av Nasjonal transportplan skal det leggjast fram ein ny strategi for utvikling av Rv7, og i denne rulleringa skal prosjekt på Rv7 prioriterast opp mot andre statlege samferdselsprosjekt og opp mot utvikling av andre aust-vest-samband. Denne saka gjeld difor ikkje val av aust-vest-samband som hovudsamband.

Fylkesrådmannen meiner KVU for Rv7 over Hardangervidda burde ha vore oppdatert med ny grunnlagsdokumentasjon og med ei vurdering av konsekvensane av at Rv7 er utpekt til å vere hovudveg for reiseliv og privatbilar.

Det er i tillegg til nullalternativet (dagens veg) vurdert tre konsept:

K1 Utbetring: Heve dagens veg på utsette stader

K2 Korte tunellar: Byggje Dyranuttunnelen på 6,25 km og 4 andre mindre tunellar. Konseptet opnar for etappevis utbygging.

K3 Lang tunnel: Byggje ein lang tunnel på 21,2 og ein kort på 4,3 km.

Statens Vegvesen rår til å byggje ut etter K2 med etappevis utbygging med Dyranuttunnelen som første byggjetrinn. Dette vil kunne betre vinterregulariteten med 50 % og gjere det mogleg for villreinen å krysse vegen.

Framlegget i K2 med korte tunnelar er etter fylkesrådmannen si meining eit fornuftig kompromiss mellom behova for omsyna for villreinen til vintertryggleik og til å utvikle vegen som nasjonal turistveg. Det opnar også for ein etappevis utbygging, noko som gjer at vegen kan utbetrast over tid.

Fylkesrådmannen registrerer at midlar som vart avsett som ei oppfølging av KVVU for Rv7 og Rv 52 Gol-Voss er i Statens Vegvesen sitt handlingsprogram for NTP 2018-2023 (2029) blitt disponert til å utbetre strekninga Miganberget – Kittelsvik langsetter Krøderen. Fylkesrådmannen stiller spørsmål ved om det er i strid med Stortinget sin intensjon I tillegg har Hordaland og Buskerud fylkeskommunar og fleire andre høyringsinstansar uttalt at desse midlane burde brukast på Hardangervidda.

Økonomi: Prosjektet er eit riksvegprosjekt, og det vil difor ikkje berøre fylkeskommunal drift eller investering.

Klima: Gjennomføring av tilrådingane i KVVU vil føre til utslepp i utbyggingsfasen, men vil redusere utsleppa frå kvar bil som reiser over fjellet. Det kan føre til meir trafikk over Hardangervidda. Konsekvensane for klima er ikkje analyserte i KVVU for Rv7 Hardangervidda.

Folkehelse: Gjennomføring av tilrådingane vil gje betre vintertryggleik og redusere faren for ulukker.

Regional planstrategi: Gjennomføring av tilrådingane vil gje betre regionale transportsamband. Regional plan for Hardangervidda er relevant i høve til uttalen, grunna vern av villreinstammen.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet finn det underleg at KVVU for Rv7 over Hardangervidda er sendt på ny høyring utan at det har vore gjort ei oppdatering av grunnlagsdokumentasjonen og av konsekvensane av at Rv7 er utpeika til å vere hovudveg for reiseliv og privatbilar.
2. Fylkestuvalet støttar tilrådinga til Statens Vegvesen om å velje alternativ K2 med ein etappevis utbygging der Dyranuttunnelen prioriterast først. Konseptet er eit fornuftig kompromiss mellom omsynet til villreinen, til vintersikkerheit og til å utvikle vegen som nasjonal turistveg.
3. Omsyna til villreinen tilseier at ein bør vurdere at Dyrhaugtunnelen får påhugg noko lenger aust enn det er lagt opp til i K2. Vidare bør ein i neste planfase leggje opp til vilkår for tiltaket og eit forvaltningsregime som prioriterer villreinomsyn.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Bakgrunn

Konsekvensutgreiing for Rv7 over Hardangervidda vart sendt på høyring 25.november 2015. Arbeidet med KVU for rv 7. vart gjort parallelt med aust-vest utgreiinga, men lagt fram etter at Statens vegvesen hadde tilrådd å satse på E134 (Haukeli) og rv 52(Hemsedal) mellom Bergen og Oslo.

Høyringsinstansane vart varsla gjennom ein epost 18.12.2015 om at KVU for Rv7 over Hardangervidda ikkje vart gjennomført. Det pågynte arbeidet med KS1-prosessen (kvalitetssikring 1) vart også avblåst. I staden vart det varsla at det ville bli sett i gang ein KVU for strekninga Gol-Voss .

Ei rekkje høyringsinstansar hadde allereie sendt inn sine høyringsfråsegn før høyringa vart avlyst. Hordaland fylkeskommune hadde ikkje rukket å sende ut saksframlegg til politisk handsaming, og hadde difor ikkje sendt inn høyringsfråsegn.

Gjennom brev datert 17. januar 2018 varsla Statens Vegvesen om at det blir ei ny høyring på KVU for Rv7 over Hardangervidda. Brevet følgjer vedlagt. Lenke til KVU:

https://www.vegvesen.no/attachment/1060386/binary/1067352?fast_title=15-2013+-+KVU+Hardangervidda_23okt.pdf

Frist er sett til 1. april, men Hordaland fylkeskommune har fått utsetjing.

Tidlegare politisk handsaming

Fylkesutvalet vedtok følgjande den 22.04.2015 høyringssvar til «Øst-vest-utredningen»

1. Fylkesutvalet stiller seg bak målsetjinga i Statens vegvesen si "Utredning om forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet" om å prioritera nasjonale hovudvegsamband mellom landsdelane. Fylkesutvalet understrekar at E39 Stavanger - Bergen, E16 Voss - Bergen og Bergensbanen (Voss - Bergen og Ringeriksbanen) må ha første prioritet i høve til utbygging av vegsambanda aust/vest over fjella.
2. Ut frå landsdelsbehova må Rv7 over Hardangervidda også prioriterast som eit nasjonalt vegsamband aust-vest.
3. Fylkesutvalet meiner at E134 Haukeli må prioriterast som eit nasjonalt hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. Med utbygging av ferjefri E39 mellom Stavanger og Bergen, vil E134 Haugesund - Sandvika bli ein tenleg veg for heile området mellom Stavanger og Bergen. På sikt må det byggjast ein diagonal frå E134 mot Bergen. Ein slik diagonal vil gje stor trafikk, betydeleg lågare reisetid og kunna gje store regionale effektar i fylket.
4. Når det er aktuelt å gjennomføra ein KVU for aktuelle trasear for E134 Jøsendal - Bergen, må samtlege moglege diagonaltraséar vurderast.

Hausten 2016 vart KVU for Rv7 og Rv52 Gol –Voss ferdigstilt. Statens Vegvesen råde til at Rv52 vart den andre hovudvegsambandet mellom aust og vest. Dei skrev m.a:

«På bakgrunn av analysene som er gjennomført i denne KVUen anbefaler Statens vegvesen at den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet går over Hemsedal. Det er samfunnsøkonomisk bedre enn alternativet over Hardangervidda, det gir en helhetsløsning som trafikkalt betjener større områder og det gir en mer effektiv og samfunnssikker hovedvegforbindelsene.

Samfunnsøkonomi er et viktig utgangspunkt for valget av øst-vest-forbindelse, men det er også lagt stor vekt på samfunns målet for utredningen. Der framholdes både effektivitet og samfunnssikkerhet. I anbefalingen er det også lagt vekt på verdien av å ha en hovedvegforbindelse som kan betjene et geografisk stort område som i minst mulig grad overlepper omlandet som en ferdig utbygd E134 vil kunne dekke. Rv. 52 er vurdert som bedre enn rv. 7 både når det gjelder samfunnsøkonomi, måloppnåelse og muligheten til å betjene nasjonal trafikk som ikke kan benytte E134.

Et valg av rv. 52 over Hemsedal som den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet holder muligheten åpen for senere å analysere alternative utbygginger av en arm til Bergen og effektene av denne.» (s. 100)

Fylkesutvalet i Hordaland handsama KVV Gol-Voss den 17.11.2016, sak PS270/2016, og gjorde slikt vedtak:

1. *Fylkesutvalet viser til at E 134 er valt til nasjonal hovudvegsamband mellom Vestlandet og Austlandet. Aust/vest-utgreiinga synte at E 134 med arm til Bergen er det einaste samfunnsøkonomisk lønsame aust/vest-konseptet mellom Oslo og Bergen. Fylkesutvalet stiller seg bak dette prosjektet.*
2. *Fylkesutvalet ber om at det snarleg vert sett i gang eit arbeid med ein KVV for arm frå E 134 til Bergen.*
3. *For å sikra villreinkryssing og best mogeleg vintersikkerheit på Rv 7 over Hardangervidda må det vurderast å fylgja konklusjonen i KVV Rv 7 frå oktober 2015.*
4. *Det er gjort store investeringar på E 16 over Filefjell som er føresett fullført innan 2018. Fylkesutvalet viser at utbygging av Rv 52 er samfunnsøkonomisk ulønsam. Fylkesutvalet legg derfor til grunn at E 16 blir oppretthalde som det nordlege hovudsambandet mellom Vestlandet og Austlandet.*
5. *Fylkesutvalet vil peika på tidlegare vedtak om kor viktig ei utbetring av E 16 Bergen - Aurland er.*

Funksjonsdeling mellom Rv7 og Rv 52

Gjennom avgjerd i Regjeringa 4. april 2017 la regjeringa opp til at det skal vere ein funksjonsdeling mellom korridorane der Rv 52 skal vere hovudvegsamband for næringstrafikk mens Rv 7 skal vere hovudvegsamband for reiseliv og persontrafikk. Når KS1 (kvalitetssikring 1) er gjennomført, vil Samferdselsdepartementet ta stilling til ambisjonsnivå for vidare planlegging av utbedringar på strekninga på Rv 7 over Hardangervidda.

Regjeringa signaliserte vidare at av aust-vest-vegane skal E134 og riksvei 52 prioriterast høgast når det gjeld investeringar for å redusere reisetida og spesielt leggje til rette for tungbilar. Fjellovergangen på E16 over Filefjell er i ferd med å bli fullført, noko som har gitt ein vintersikker fjellovergang.

Det er i Nasjonal transportplan 2018-29 avsett 300 mill kr. til utbetringstiltak på Rv7 og 506 mill kr. til utbetringstiltak på Rv52. Vidare strategi for utvikling av dei to vegane er varsla vil kome i neste rullering av Nasjonal transportplan (2022-33).

Om KVV for Rv7 over Hardangervidda

Kort om dagens situasjon og utfordringar på Rv 7 over Hardangervidda:

Den geografiske avgrensinga for Rv 7 strekker seg frå Gol og til Hardangerbrua. I dag er Rv. 7 over Hardangervidda ei vesentleg barriere for villreinkryssing og tilgang til beiteareal. I tillegg er riksvegen prega av dårleg vinterregularitet. Dei prosjektutløyssande behova er difor:

- Å redusere avvisingseffektane for villrein forårsaka av vegen si utforming og trafikk
- Å betre vinterregulariteten

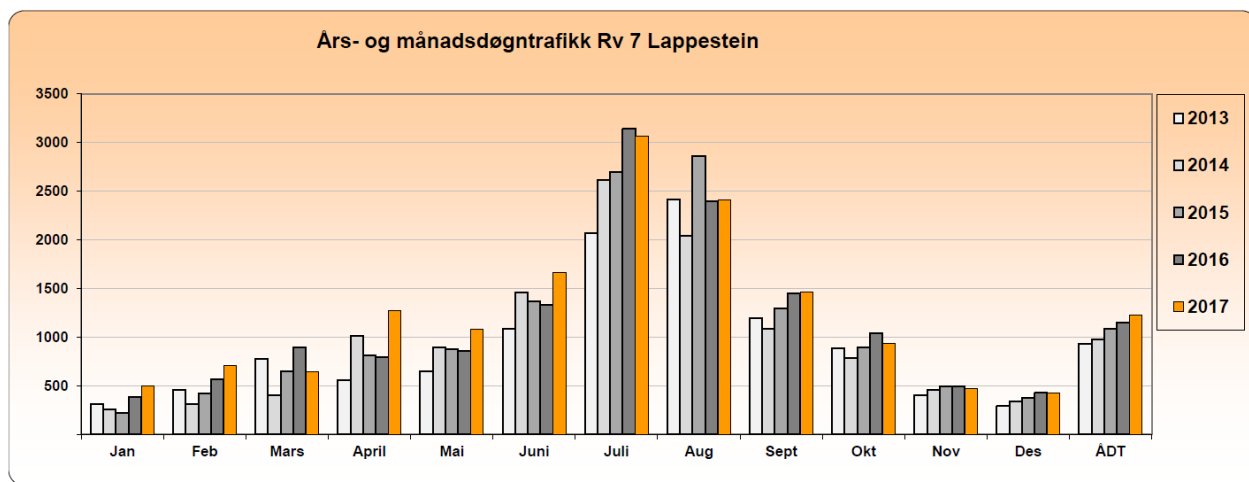
Omsyna til villrein og vinteropen veg inneber at det primært er strekninga mellom Maurset og Haugastøl som krev ei avklaring. Tiltak vest for Maurset og øst for Haugastøl vil i liten grad bli påverka av nemnde utfordringar.

Store delar av eksisterande veg ligg i Hardangervidda Nasjonalpark. Her er det eit unikt dyreliv med mange arktiske planter og dyr. Det er også her vi finn den største villreinbestanden i Norge og området er vedtatt som nasjonalt villreinområdet. Området er og rikt på kulturminner, særleg knytt til fangst og fiske. Dette er aktivitetar som også spelar ein stor rolle i dag, der næringsverksemd knytt friluftsliv og naturopplevingar står sentralt.

Kommunane som inngår i området er Ullensvang, Eidfjord, Hol, Ål og Gol. Kommunane på vestsida har utfordringar knytt til fråflytting, mange eldre innbyggjarar og spreitt busetnad. Reiseliv og turisme er ein viktig næring, og private fritidsbustader tilfører området mange besøkande. Per i dag er det ca 11 000 hytter i kommunane, men fleire hytteprosjekt er i prosess. Den største utbygginga finn vi i aust.

Rv 7 over Hardangervidda hadde i 2017¹ ein ÅDT på 1224 køyretøy, av desse var 19,9 prosent tunge køyretøy. Det har vore ein vesentleg auke i trafikken dei siste åra, og også tungbildelen har auka.

Den største konsentrasjonen av trafikk er knytt til ferie og fritidsreiser, og det meste av denne trafikken skjer i sommarhalvåret, samt vinterferie og påskeferie. Dette heng sjølvstamt saman med at Rv 7 bind saman store reiselivsregionane, Hardangerregionen og Hallingdal. Som tabellen under viser er det stor sesongvariasjon i talet på køyretøy Hardangervidda.



Rv 7 er ei trafikkfarleg strekning, der særleg møteulykker og utforkjøringar er framtrekande. Dette har samanheng med vegen si kurvatur og manglande oversikt. Det er få gode strekk for forbikjøring, og terrenget gjer det vanskeleg å sette opp midtdelar. På delar av strekningar er det ikkje gul stripe i vegbanen. Vidare har Måbødalen sterk stigning, noko som er ein stor ulempe for tungtrafikken.

Behova for utbetring kan delast på fleire interessentar:

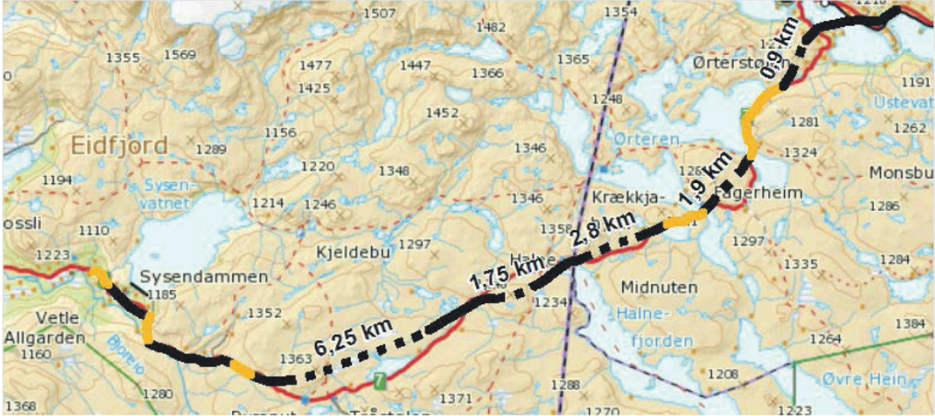
- **Nasjonalt** er behova særleg knytt til transporttryggleik og eit robust transportsystem, klima og miljø, samt bevaring av nasjonalparken og villreinbestanden.
- For **regionale og lokale myndigheters behov** er det særst viktig å sikre ein heilårsveg som gir trygg framkomst. God infrastruktur er viktig for både handel og næringslivsliv, og dette bidreg til bygdeutvikling og framvekst av nye arbeidsplassar i lokalsamfunna.
- Av andre **interessegrupper** vil ferie- og fritidsreisande ha eit særleg behov for at heilårsveg på Rv 7 vert sikra. Mange reiser frå vest og til kommunane i aust i vinterhalvåret. Vidare meldar både Ullensvang og Eidfjord om auka etterspørsel frå utlandet når det gjeld «vinterturister utan ski» som vil oppleve Hardangervidda.

Alternative konsept:

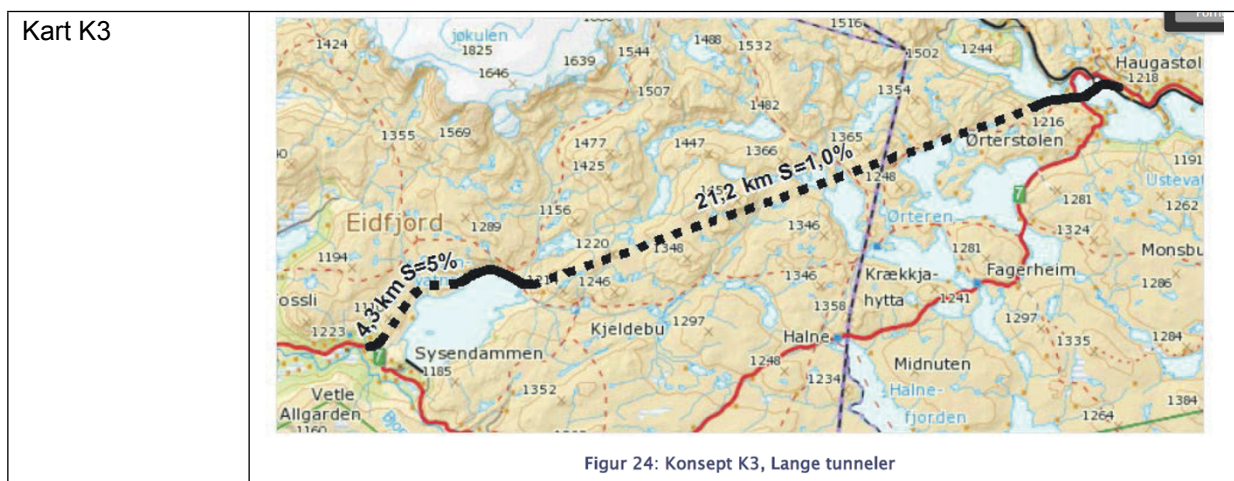
Alle KVVU skal ha eit 0-alternativ der ein vurderer kva som er konsekvensane ved å behalde dagens standard. I tillegg skal ein sjå på utbetringsmoglegheiter og ulike grader av ressursbehov. Det spesielle med KVVU for Hardangervidda er at utbyggingskonsept og deira verknad må vurderast etter bevillingar til andre større prosjekt på konkurrerande aust-verst korridorar. Framtidig ÅDT over Hardangervidda vil difor til dels vere avhenge av den utbygginga som vil finne stad på dei andre fjellovergangane. Samstundes vil brukarar av fritidsbustader, hotellgjester og reisande til alpinesentre gjere det heilt naudsynt å ha ein trygg fjellovergang på Rv 7. Statens vegvesen sine berekningar viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsamt å holde Hardangervidda vinteropent, ikkje minst med tanke på turistnæringa i området og den rolla vegen spelar for regional utvikling. Dei lange omkøyingsvegane gjer det og kostbart for trafikantane når vegen er stengt. Eit 0-alternativ er difor ikkje tilrådd.

¹ Det er her brukt nye tal, i rapporten er ÅDT-tala frå 2014. Fram til 2014 vart det ein reduksjon i trafikken, dei seinare åra har trafikken igjen auka.

Dei øvrige konseptane er skissert i tabellen under:

K1	TILTAK	INVESTERING
	Heve vegprofil på strekninger som er spesielt sårbare når det gjelder vinterdrift, og på de viktigste krysningspunktene for villrein	0,40
	Øvrige investeringstiltak (f.eks. parkeringsforbud/tilrettelagt parkering, fresefelt)	0,10
	Videreføre midlertidig stengingsregime	
	TOTALT ca. (Milliarder kr. 2016+/- 40 %)	0,5
K2 Korte tunellar	TILTAK	INVESTERING
	En 6,25 km tunnel med stigning på 1 % fra Krossdalen under Dyranut til Skulevika	1,38
	Fire andre kortere tunneler fra området ved Skulevika og vidare mot Haugastøl. Tunnelene er vist på kart (Figur 19), og beskrevet nærmere, under <u>Korte tunneler langs eksisterende trasé</u> i løsningsmulighetskapitlet, side 44.	1,70
	Mindre omlegginger og heving av øvrig eksisterende veg mellom Skulevika og Haugastøl	0,50
	Fra Haugastøl legges ny rv. 7 over vatnet og koples inn på eksisterende rv. 7 på sørøstsiden. Tunnelmassene fra den lange tunnelen bør brukes her.	0,32
	Breddeutvidelser/standardheving ved hjelp av overskuddsmasser fra tunnelene på strekningen fra Fossli til Maurset og vidare opp til Krossdalen	0,40
	Videreføre midlertidig stengingsregime	-
	Restriksjonstiltak på eksisterende veg erstattet av tunneler	-
	TOTALT ca. (Milliarder kr. 2016+/- 40 %)	4,3
Total innkorting: ca. 58 - 45 = 13 km (10 min)		
Kart over heile K2-traséen		
	Figur 22: Konsept K2, Korte tunneler	

K2 Dyranut- tunellen	TILTAK	INVESTERING
	6,25 km tunnel (T9,5) med stigning på 1 % fra Krossdalen under Dyranut til Skulevika	1,38
	Breddeutvidelser/standardheving ved hjelp av overskuddsmasser fra tunnelene på strekningen fra Fossli til Maurset og videre opp til Krossdalen	0,40
	Fra området ved Skulevika og mot Haugastøl legges dagens rv. 7 som for Nullkonseptet.	0,22
	Videreføre midlertidig stengingsregime	-
	Restriksjonstiltak på eksisterende veg som er erstattet av tunneler og ny veg i dagen	-
	TOTALT ca. (Milliarder kr. 2016+/- 40 %)	2
<i>Total innkorting: 58 - 57 = 1 km (3 min)</i>		
Kart K2 Dyranut- tunellen		
	Figur 23: Konsept K2 Dyranut-tunnel	
K3 Lang tunell	TILTAK	INVESTERING
	En 21,2 km lang tunnel (T9,5) med stigning på x % fra området ved Smytteli til Nygårdsvatnet. På grunn av lengden på tunnelen bygges den med ekstra rømmingstunnel på T5,5.	6,60
	En 4,3 km lang tunnel med stigning på 5 % fra Maurset (760 moh.) til opp forbi Sysendammen (980 moh.)	0,90
	Ca. 3 km ny veg i åpent lende mellom de to overnevnte tunnelene.	0,22
	Rv. 7 fra Fossli til Maurset legges langs eks. veg med litt breddeutvidelser ved hjelp av overskuddsmasser fra tunnelene.	0,06
	Fra Haugastøl legges ny veg over vatnet og koples inn på eksisterende rv. 7. Tunnelmassene fra den lange tunnelen bør brukes her.	0,35
	Eksisterende veg vinterstengt	-
	Restriksjonstiltak på eksisterende veg hele året?	-
	TOTALT ca. (Milliarder kr. 2016+/- 40 %)	8,1
<i>Total innkorting: x km (18 min).</i>		



K2 - konseptet «Korte tunellar» har to variantar. Eit fullt utbygd konsept inneber 5 tunellar, mens den enklare varianten opererer berre med Dyranut-tunellen. Dyranut-tunellen er den tunellen som gir størst måloppnåing når det gjeld både vinterdrift og villreinproblematikken. Tunellen er forventa å halvere talet på timer der vegen er stengt/kolonnekøyring. K2 kan byggast trinnvis.

K3 – konseptet vurderer Statens vegvesen å være ei løysing som gir tilnærma 100% vinterregularitet og ingen villreinproblematikk.

Statens vegvesen sin tilråding

Utbetringane på Rv 7 må vurderast ut frå samfunnsøkonomiske vurderingar, samt måla om å sikre vinterregularitet og unngå konflikt med villrein. Statens vegvesen vurderer både K2 og K3 å være løysingar som gir ei betydeleg betring i vinterregularitet og legge til rette for regional utvikling. Inga av konseptane vil i seg sjølv løyse all villreinproblematikk då både korte og lange tunellar inneber arealutvikling som kan medføre press på viktige områder for villrein. Ved lang tunell vil ikkje «gamlevegen» haldast vinteropen.

Statens vegvesen sine berekningar viser at dei konseptane som krev større investeringar og utbetringar kjem dårlegare ut når det gjeld ikkje-prissette verknadar og samla samfunnsøkonomisk rangering.

Konseptene	Ikke-prissette virkninger	Netto nytte (NN) Milliarder	NN pr. budsjett-krone Milliarder	Samlet samfunnsøkonomisk rangering
0. 0-konsept	1	0	0	1
1. Utbedringskonsept	2	-0,18	-0,47	2
2. Korte tunneler	4	-3,8	-0,90	3
3. Lang tunnel	3	-7,5	-0,90	4

Dei samfunnsøkonomiske berekningane gjer at Statens vegvesen tilrår å gå vidare med eit redusert K2-konsept, konsentrert om Dyranut-tunellen. Anbefalinga heng saman med Aust-vestutgreinga, der Statens vegvesen har anbefalt E-134 og Rv 52 som stamvegar mellom Bergen og Oslo. På lengre sikt kan det bli aktuelt å fullføre resten av K2-konseptet og vurdere etappevis bygging av dei restarande tunellane. Men i første omgang er det stor gevinst å hente på bygging av Dyranut-tunellen, og av omsyn til finansiering vil det vere meir realistisk å få finansiert dette tiltaket framfor lang tunell.

Tabellen under viser ein rangering av dei ulike konseptane:

Konsept	Måloppnåelse		Prissatte konsekvenser		Ikke-prissatte konsekvenser	Regionale virkninger	Realopsjoner	SUM
	Vinter	Villrein	Kostn. invest.	Netto nytte				
K0	4	4	1	1	1	4	1	4
K1	3	3	2	2	2	3	2	3
K2	2	2	3	3	4	2	1	1
K3	1	1	4	4	3	1	4	2

Hardangerviddatunnelane AS

Hardangerviddatunnelane AS vart etablert i 2012 av kommunane Hol og Eidfjord og har i dag også Ulvik, Ullensvang, Ål og Nore og Uvdal som eigarkommunar. Selskapet har som hovudformål å etablere sikker helårsveg over Hardangervidda gjennom bygging av tunnelar. Selskapet skal arbeida for å få størst mogeleg deltaking frå kommunar og fylkeskommunar.

Hardangerviddatunnelane har gitt eit høyringsfråsegn som følgjer vedlagt. Hovudkonklusjonen er:

«Hardangerviddatunnelen AS har meint at lang tunell er beste løysinga for sikker vinterveg over Hardangervidda. Etter vedtak i Melding St.33(2016-2017) Nasjonal Transportplan er Rv.7 Hardangervidda vedteken som hovudveg aust-vest for reiseliv og persontrafikk. Hardangerviddatunnelane AS støttar no opp om tilrådinga i konseptet K2, korte tunellar i KVVU Rv.7. Dette har den naturlege konsekvensen at ein må planleggja for alle 5 tunellane i konseptet. Desse kan byggjast etappevis, men det er viktig å koma i gang med prioritetane 1 og 2 i tilrådinga: Dyranuttunnelen og Lågehætunnelen.»

Dei rår også til å bruke midlane som er sett av til Rv7 i Nasjonal transportplan som oppfølging av KVVU for Rv7 og Rv52 Gol Voss til å byggje ut Låghænnelen, ein tunnel på 1,75 km vest for Halne.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Prosess

Fylkesrådmannen finn det underleg at KVVU for Rv7 på Hardangervidda er sendt på ny høyring over to år etterpå utan at det gjort noen nye vurderingar av om det er endra premisser og av konsekvensane av Regjeringa sitt vedtak om funksjonsdeling mellom Rv52 som veg for tungtrafikk og Rv7 som veg for reiseliv og privatbilar. Dette burde ha vore omtala i høyringsbrevet, og bli utgreidd noko meir. Det er første gong det leggjast opp til ein funksjonsdeling på denne måten mellom to vegar her i landet, og det er uklårt kva for verkemiddel som vil bli sett for å gjennomføre ein slik funksjonsdeling. Det manglar i alle fall ei oppdatering av følgjande forhold:

- Avgjerdsgrunnlaget burde ha vore oppdatert. M.a. er trafikkdata i KVVU for Rv7 gamle, og det har vore ei endra utvikling dei seinare åra med auka trafikk og høgare del tungbilar.
- Mykje av turisttrafikken over Hardangervidda er turistbussar, som også har utfordringar med stigningsforholda i Måbødalen. Etter det fylkesrådmannen kjenner til, har det vore ein auke i turistbusstrafikken over Hardangervidda.
- Kostnadsanslaga er nokre år gamle, og fylkesrådmannen saknar ei oppdatering av tala.

Tilhøve til andre aust-vest trasear

Fylkesrådmannen har teke utgangspunkt i at saka omhandlar vidare strategi for Rv7, under føresetnad av at vegen skal utviklast som hovudveg for reiseliv og privatbilar. Saka gjeld ikkje prioriteringsrekkefølge

mellom dei ulike aust-vest-sambanda. I neste rullering av Nasjonal transportplan skal det leggast fram ein ny strategi for utvikling av Rv7, og i denne rulleringa skal prosjekt på Rv7 prioriterast opp mot andre statlege samferdselsprosjekt og opp mot utvikling av andre aust-vest-samband.

Hovudomsyn i saka

Statens vegvesen har i si utgreiing konsentrert seg om den mest utfordrande strekninga på Rv. 7. Fylkesrådmannen meiner dette er eit riktig fokus, då vinninga er stor ved å gjere utbetringar på høgjellet. Det er eit klart behov for å gjere kryssinga av Hardangervidda meir føreseieleg, både for turister, hytteeigarar og næringsdrivande. Dette kan berre løysast med tunell.

Grunna villreinomsyn, synast K1 (utbetring av veg) som lite aktuelt. Valet står her mellom K2 og K3. Fordelane med lang tunell er at den gir nærare 100 % open veg om vinteren, og det er mest gunstig i forhold til villrein. K3 vil derimot vere langt dyrare, og kan difor ta lenger tid å realisere. Lang tunnel vil også kome i konflikt med omsynet til Hardangervidda som reiselivsmål og til Rv7 som nasjonal turistveg.

Tilhøve til villrein

Hordaland fylkeskommune har i samarbeid med Buskerud og Telemark fylkeskommuner vedteken ein interregional plan for Hardangervidda, med utgangspunkt i å sikre livsgrunnlaget til villreinstamma på Hardangervidda. Dette er eit nasjonalt mål, og ein internasjonal forkliktelse. Med bakgrunn i dette har fylkeskommunen eit forvaltningsansvar for villreinstamma gjennom eigarskap til Hardangerviddaplanen.

I eit villreinperspektiv er det ingen tvil om at det beste alternativet er å velje K3 lang tunell. I høyringsdokumentet vert det vist til at Rv7 er nasjonal turistveg, og at det ikkje er foreinleg med val av K3 alternativet. Ein kan då spørje seg om nasjonal turistvegprioritering bør vege tyngre på vektsskålen enn det nasjonale og internasjonale ansvaret ein har for å leggje til rette for ein livskraftig villreinstamme på Hardangervidda.

I rapporten *Veger og villrein* ([Nina rapport 1121](#)) er det ein tydeleg tilråding at det berre er løysingar «*som omfatter fleire – eller aller helst éin lang tunell, som fremstår som potensielt robuste vinn-vinn situasjoner*» for både samfunn og villrein. Det vil seie at med omsyn til villreinen er alternativ K3 lang tunell det klart føretrakne alternativ, medan alternativ K2 korte tunellar kan potensielt vere ein betring av dagens situasjon. Men om korte tuneller skal ha ein positiv effekt, er det fleire faktorar som vil avgjere om dei kan bidra til å redusere barriereeffekten Rv7 utgjør for villreinstamma. Først og fremst er lokalisering av tunell avgjerande. Fylkeskommunen har i dialog med Villreinsenter Sør fått bekrefta at Skiftesjø-området er eit potensielt trekkområde for villreinen, og Dyranut-tunellen slik den ligg i K2 alternativ kan slik potensielt mogleggjere nord-sør trekk over Rv7. Men det kan samstundes vere landskapsmessege faktorar på begge sider av tiltaket som mogleggjer, eller hindrar, eit aktuelt tunellområde å fungere som trekkområde. Derfor er det ikkje berre lokalisering av, og lengde på, tunell som er avgjerande for ei mogleg trekkroute – det må og gjerast vidare landskapsmessege vurderingar. Og ein fjerde faktor av avgjerande betydning er kva forvaltningsregime ein legg opp til i kvar ende av tunnelen, som slik sett vil avgjere korleis den menneskelege aktiviteten vil vere i Dyranut/Skiftesjø-området. Dette vil i neste instans avgjere om tiltaket i det heile tatt vil gje nokon positiv effekt for villreinen. Med andre ord kan potensielt K2 alternativ fungere som ein mogleg trekkroute for villreinen, men det er då fleire vilkår som må leggas til grunn for å kunne realisere ein slik potensiell gevinst. Det er også fylkeskommunen sin vurdering at om ein vel alternativ K2, bør ein lage ei lengre tunell som strekker seg enno nokre kilometer aust for Skiftesjø.

Frå eit villreinperspektiv er det føretrakne alternativ K3 lang tunell. Om ein går for alternativ K2 korte tunellar, kan det verke positivt på villreinstamma med vilkår og eit forvaltningsregime som prioriterer villreinomsyn.

Kulturminne

Med bakgrunn i tilgjengeleg informasjon, vil konseptet med lang tunnel (K3) frå Haugastøl til Sysendammen ha minst potensiale for å kome i konflikt med kulturminneinteresser i området. Når det gjeld konseptet med utbetring av eksisterande trasé (K1) og konseptet med korte tunnelar med vektlegging av Dyranuttunnelen (K2), så let det til at desse konseptta i liten grad vil kunne råke kjente kulturminnelokalitetar i nærleiken.

Når detaljerte trasékart ligg føre, vil ein i den vidare planprosessen kunne gjennomføre meir konkrete avklaringar av tilhøve til nærliggjande kulturminne. Dette gjeld også for vurdering av potensiale for hittil uregistrerte kulturminne i tiltaksområda (jf. undersøkingsplikta etter § 9 i kulturminnelova). I tillegg til tiltaksområder knytt til sjølve traséane, vil areal knytt til handtering av tunnelmasse også bli gjenstand for vurdering av eventuelle kulturminneinteresser.

Samla vurdering

Ut i frå avgjerda om å utvikle Rv7 for turistar og privatbilar, synast det lite aktuelt å byggje lang tunnel på strekninga. Rv7 er nasjonal turistveg, og bør vidareutviklast ut i frå dette føremålet. Framlegget i K2 med korte tunnelar er etter fylkesrådmannen si meining eit fornuftig kompromiss mellom behova for omsyna for villreinen til vintertryggleik og til å utvikle vegen som nasjonal turistveg. Neste planfase må avklare korleis turismen kan utviklast utan at det kjem i for stor grad i konflikt med omsyna til villreinen.

Fylkesrådmannen er elles samd med tilrådingane i rapporten om at K2 gir moglegheit for etappevis utbygging, noko som gjer at vegen kan utbetrast over tid. Ut i frå vinterproblematikk og omsynet til villrein, er det ein fornuftig konklusjon å starte med Dyranuttunnelen som er det tiltaket som bidreg mest både til å løyse kryssing av vegen for villreinen, og til å sikre vinteropen veg. Det opnar også for ein etappevis utbygging av strekninga.

Det er i tillegg ein del utfordrande strekningar på Rv7 på begge sider av Hardangervidda, men fylkesrådmannen er samd i at dette må prioriterast etter strekninga over fjellet.

Midlar avsette til utbetring av Rv7

Hardangerviddatunnelane AS har uttalt at ein ønskjer at dei avsette midlane til Rv7 skal nyttast til Låghætunnelen som første byggjetrinn. Fylkesrådmannen registrerer at desse midlane er i Statens Vegvesen sitt handlingsprogram for NTP 2018-2023 (2029) blitt disponert til å utbetre strekninga Miganberget – Kittelsvik langsetter Krøderen.