

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

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

01.03.2018

## Uttale til «15/225843 - KVVU Rv.7 over Hardangervidda – Ny høyring»

### Hardangerviddatunnelene AS

Hardangerviddatunnelene 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 heilårsveg over Hardangervidda gjennom bygging av tunnelar. Selskapet skal arbeida for å få størst mogeleg deltaking frå kommunar og fylkeskommunar.

Hardangerviddatunnelene 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. Hardangerviddatunnelene 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 prioritertane 1 og 2 i tilrådinga: Dyranuttunellen og Lågehætunellen.

### Ny situasjon for KVVU Rv7 Hardangervidda som vintersikker heilårsveg.

Innleiingsvis viser Hardangerviddatunnelene AS (heretter omtala som HVT) har Samferdselsdepartementet lagt til grunn:

*«Rv 7 og Rv 52 skal sammen utgjøre den andre hovedvegforbindelsen øst-vest. Det legges opp til en funksjonsfordeling 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 utbetringar på strekningen på rv 7 over Hardangervidda» (Ref. side 175 i Handlingsprogram 2018-2023 (2029) oppfølging av Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029.)»*

HVT vil minna om at bestillinga av KVVU-arbeidet i si tid var grunngeve i Stortinget sitt arbeid med regional plan Hardangervidda (vedtatt av Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommuner 2011).

HVT vil imidlertid peika på utfordringen det er og har vore at KVVU-arbeidet knytt til Rv7 Hardangervidda har vorte så sterkt prega av konklusjonane som Statens Vegvesen har lagt fram i Øst-Vest-utgreiinga.

HVT AS har heile tida, overfor Statens vegvesen sine oppdragsgjevarar, peika på at KVVU'en må avklara nødvendige tiltak som kan gjera Rv7 Hardangervidda 100% vintersikker. Koplinga til Øst-Vest-utredningen oppfatar HVT en del av det store biletet. KVVU Rv 7 Hardangervidda må i dag sjåast i eit nytt ljøs, som ein av dei 3 definerte hovudvegane aust-vest.

HVT AS finn det naturleg at Samferdselsdepartementet føl opp intensjonen i Meld.St.33 (2016-2017) og no planlegg Rv 7 Hardangervidda som vintersikker heilårsveg.

K2:



### Dyranuttunellen i K2 er eit av byggjetrinna på hovudvegen Rv 7 Hardangervidda

HVT er samd i at Dyranuttunellen er det viktigaste enkeltiltaket for å betra vinterregulariteten på Rv 7 Hardangervidda på kort sikt med nytterverdi 1 i K2.

- «Målet om mer miljøvennlig og effektivt transportsystem blir nådd.»
- «Konseptet gir økt pålitelighet og bedre vinterregularitet, noe som vil legge til rette for regional utvikling.»
- «En redusert variant av K2 er lite problematisk når det gjelder å opprettholde og videreutvikle rv.7 over Hardangervidda som nasjonal turistveg. Forutsetningene er at Gamlevegen driftes og vedlikeholdes og bygges ut med servicetilbud på en slik måte at turisthensynene blir ivarettatt.»
- «For å oppnå ønsket effekt for villreinen vil det være helt nødvendig med vinterstenging av «Gamlevegen». Sommerstid vil den være åpen. Tiltakene i K2 vil ha liten verdi for villreinen dersom man ikke også er villig til å følge opp med begrensninger når det gjelder tilgjengelighet.»

HVT støttar ikkje tilrådinga om berre en redusert variant av konseptet K2. Den tilfredstiller ikkje heilårs vintersikker veg.

Gamlevegen er viktig sommarveg for Nasjonal Turistveg, for fotturismen og for den tradisjonelle bruken av Hardangervidda. Men å berre byggja ein Dyranuttunnel vil stå direkte i motstrid til omsynet til dei mange aktuelle kryssingspunta for villreinen.

### Lågehætunellen i K2 kan vera eit første byggjetrinn på hovudvegen Rv 7 Hardangervidda.

I K2 –en står det at »Dersom den politiske behandlingen skulle lande på at man ønsker å satse på riksveg 7, endres utredningsforutsetningene betydelig, blant annet fordi en da må se på tiltak for envesnetlig lengre strekning. «

HVT meiner at i tråd med Meld.St 33 (2016-2017) er det heilt naturleg at ein tek med heile konseptet K2 og reknar med at det vert konklusjonen for Stortinget si vidare satsing på rv7 Hardangervidda.

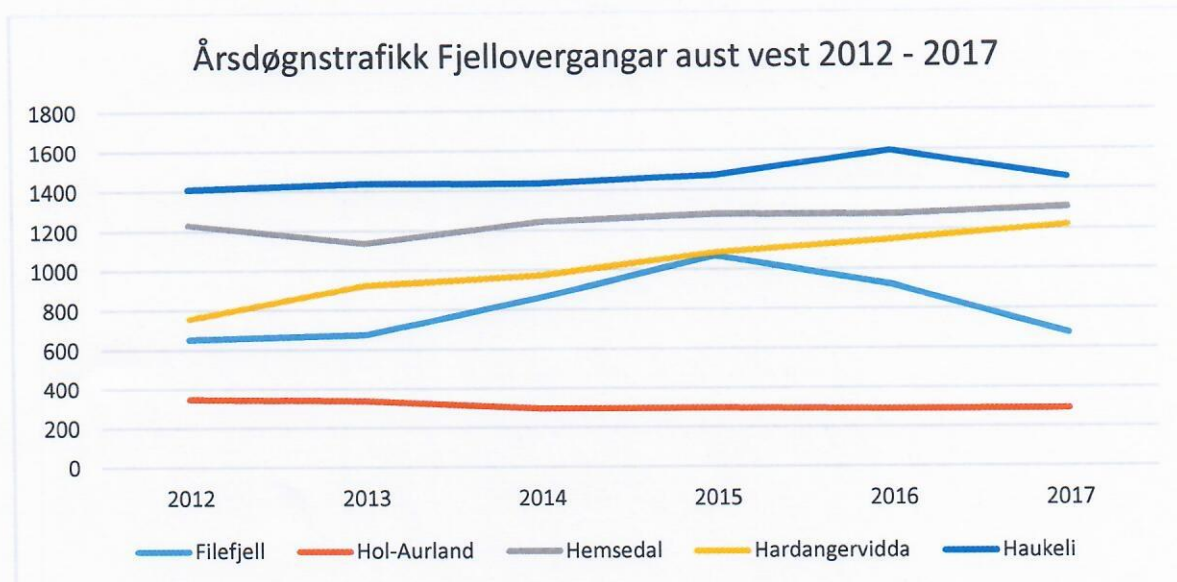
HVT meiner derfor at det hastar med å setja i verk bedring av vinterregularitet over Hardangervidda og at det bør gjerast allereie i første planperiode av NTP. Innafor gjeldande løyving til Rv7 kan eit nødvendige tiltak vera ein Lågehætunnel på 1,75 km og tilsvarande massebygging av høg fjellsprofil på vegsambandet. Dette er tiltak som kan gjennomførast raskt og som vil gi svært god effekt, og som etter HVT si mening vil gje Rv7 Hardangervidda forbetra vintersikker veg.

HVT vil peika på at for å koma i gang oppe på vidda så vil det vera fornuftig å starta med Lågehætunellen som er rangert med nytteverdi 2 etter Dyranuttunellen (side 46) . Dei avsette 300 mill. kr i Meld.st.33 (2016-2017) (side 92) til Rv 7 bør nyttast til dette føremålet.

### Trafikkutvikling for fjellovergangane og Rv 7 Hardangervidda 2012-2017.

Med bakgrunn i SVV sine teljingar og føresetnader ser utviklinga av trafikken på dei 5 fjellovergangane sør og nord for Hardangervidda slik ut:

År / ÅDT	Filefjell	Hol-Aurland	Hemsedal	Hardangervidda	Haukeli
2012	654	348	1232	759	1411
2013	675	338	1138	929	1438
2014	863	298	1246	976	1436
2015	1070	298	1280	1087	1475
2016	923	291	1276	1151	1597
2017	677	292	1308	1224	1460
% i 2017	13,6	5,9	26,4	24,7	29,4
2017 Tunge	21.4 %	15,80 %	29.7 %	18,50 %	22 %



Av den totale trafikken på fjellovergangane aust-vest har nordsida av Hardangervidda 70 % og Haukeli 30 %. Dette bør tilseia tilsvarende satsing på hovudvegane rv.7 og rv.52 i nord som for E 134 Haukeli i sør.

#### Bakgrunnen for trafikkutviklinga.

Etter at vegprosjekta Vossapakke opna i 2011, Hardangerbrua opna i 2013 og Jobertunnelen opna i 2017, så har trafikkta over Hardangervidda vist ein stigande tendens. Eidfjordtunnelen er opprusta og tunnelane i Måbødalen står framfor nødvendig fornying i den komande NTP-periode. Rv 7 Hardangervidda, den kortaste hovedvegen mellom Oslo og Bergen, har fått nye gode og trygge tilførselsvegar frå vest. Fra aust er togundergangen ved Geilo fornya for normale nyttekjøretøy og nye vegar er bygde ved Ramsrudhellingene og Sokna-Ørgenvika. Desse investeringane har redusert reisetida for trafikken til og frå Hardangervidda. Dette viser også tydeleg tallenes tale og trafikantane sine prioriteringar. Med Vegpakke Hallingdal vert dette endå betre.

Ved å byggja inntil 5 tunnelar på sjølve Hardangervidda mellom Haugastøl og Leiro, vil den kortaste traseen Oslo- Bergen framstå som vinterframkommeleg og heilårstrygg og persontrafikk og reiselivstrafikk vil auka. Trafikkantane sine vegval må vera rettesnor for vegstyresmaktene sine investeringar og vegbygging.

### **Regionale effekter for reiselivet (NyAnalyse AS)**

HVT AS har fått utarbeidd ein analyse av økonomiske ringvirkningar for reiselivet i Hallingdal/Numedal og Hardanger av en ny vegtunnel Rv. 7 Hardangervidda<sup>1</sup>. Denne analysen støttar opp om vedtaket om Rv 7 Hardangervidda som hovudveg aust-vest for persontrafikk og reiseliv. Den utfordrar samtidig nyttevurdering og effektberegning av kva regional verdiskapning som ein viktig turistvei kan ha for det tilstøytande næringslivet langs vegstrekninga. HVT AS vil framheva hovedfunna i analysen som underbygger vegen sin betydning for framtidspotensialet i reiselivsnæringa i Hardanger og Hallingdal. HVT meiner dette talar for ei sterkare satsning på samferdsel som føresetnad for reiselivsutvikling.

Nokre hovudfunn i analysen:

*«Utbygging av Hardangervidda tunnel kan ha betydelige, positive virkningar for næringslivet i regionene Hardanger og Hallingdal samt Nore og Uvdal kommune.*

- *Kortere reiseavstand, helårs åpne veier og redusert kolonnekjøring vil påvirke turistens beslutning om å ta i bruk Rv.7.*
- *Samfunnsregnskap for fem ulike bedrifter i regionen viser at ringvirkningseffekten for underleverandører, arbeidsmarkedet og kommuner er betydelige. Bedriftene vi har sett nærmere på er disse: Hallingplast AS, Hallingdal Feriepark, Hotel Ullensvang, Highland Lodge og Vestlia Resort, og Hardangervidda Natursenter.*
- *Totalt omsatte de fem bedriftene for 438 mill. kroner i 2014. Produksjonen og/eller fremstillingen av sluttproduktet ble gjort gjennom kjøp av varer og tjenester fra underleverandører til en verdi av 179 mill. kroner, og ved hjelp av 195 årsverk direkte og 84 årsverk indirekte (andre- og høyere ordens sysselsettingseffekt). Samlet bidro de med 66,8 mill. kroner i skatter og avgifter til stat og kommune. Dette skattebidraget kan finansiere enten (a) 121 lærerårsverk, (b) 144 sykepleierårsverk, eller (c) 446 kommunale barnehageplasser.*
- *Antall turistovernattinger i Nore og Uvdal, Hallingdal og Hardanger utgjorde litt under 3,6 mill. i 2014/2015. Forbruket som kan tilskrives både overnattende og dagsbesøkende turister utgjorde omtrent 2,9 mrd. kroner i 2014/2015.*
- *Denne omsetningen sikrer litt over 4050 arbeidsplasser regionalt. Overnattingsbransjen er arbeidsintensiv. Omsetningen her legger til rette for hele 1.100 arbeidsplasser direkte og litt over 200 arbeidsplasser indirekte.*
- *Skiftanalysen i del 2 av rapporten avdekker at potensialet for økt omsetning og sysselsetting er nært knyttet til trafikkmengde, som igjen påvirkes av veinett og fremkommelighet.*
- *Vår analyse viser at økt trafikkvekst vil gi økt turisme, omsetning og sysselsetting regionalt. Vi anslår at dette potensialet ligger i størrelsesorden 3,7 – 5 mrd. kroner i omsetning, og mellom 1200 og 3000 nye arbeidsplasser.*
- *Byggenæringen i Hallingdal- og Hardangerregionen opplevde størst omsetning på bakgrunn av nye fritidsboliger og hytteturisme med hele 740 millioner kroner i 2014.*
- *En relativ, ny undersøkelse fra Norsk turistutvikling viser at det samlede forbruket knyttet til hytteturisme i Nore og Uvdal kommune i Numedal utgjorde om lag 225 mill. kroner i 2014. Med bakgrunn i dette forbruksestimatet har vi beregnet at hytteturismen legger grunnlaget for omtrent 190 arbeidsplasser i kommunen.»<sup>2</sup>*

### **Rv.7 som vintersikkert aust-vest-samband vil få auka trafikk.**

I øst-vestutredningen vert Rv 7 Hardangervidda som kortaste veg forsterka i referansealternativet o+, der den vesentlege trafikkauken skjer på Rv7 over Hardangervidda. Sjølv om modellen, som er lagt til grunn ikkje håndterer vinterregularitet godt nok, vil Rv7 Hardangervidda, slik kalkylane i o+ alternativet viser, oppleva ein vesentleg auke i aust – vesttrafikken. Dette heng naturleg saman med den planlagde og forutsette utbygginga av E16 Bergen-Voss og E16/E18 Hønefoss-Sandvika/Oslo. Hallingdalspakken vil også bidra til dette. Situasjon vil bli forsterka seg med dei trendane i trafikantene sine vegvalg som vi opplever i dag. HVT registrerer at tanken om at E134 på sikt skulle «ta over» Rv7 sin funksjon som hovudvegsamband mellom aust og vest ikke følgt opp i NTP-en. Av dette følgjer at Staten må utvikla Rv.7 som eit hovudvegsamband mellom aust og vest

---

<sup>2</sup> «Ringvirkningsanalyse av Rv.7», NyAnalyse AS september 2015; Hovedfunn s, 2

dei komande tiåra med grunnlag i vesentleg høgare trafikkmengde enn i dag, jfr. Statens vegvesen sin eigen o+ kalkyle.

I KVV Rv.7 Hardangervidda legg Statens vegvesen opp til ei bedring av dagens tilhøve som vil kunna gje meir forutsigbar og påliteleg vinterveg. HVT reknar med at ein vintersikker Rv 7 Hardangervidda, vil påverka trafikantane sine vegvalg i framtida.

HVT legg til grunn at Statens Vegvesen meiner Rv.7 er eit nødvendig nasjonal vegsamband og viktig avlastningsåre for næringstrafikk aust - vest. Stenging til dømes i Gudvangatunnelen stengjer 3 nordlege aust-vest-samband. Tungtransportnæringa er også opptatt av ein vintersikker Rv7 som avlastning for Rv52.

### **K 2 er eit godt tiltak for villreinen.**

Miljødirektoratet og Statens Vegvesen har sidan Stortinget i 2003 handsama framtidig drift av Rv.7, hatt eit samarbeid om drifta av vegen vinterstid for å koordinera innsatsen mot redusert konflikt mellom trafikk og villrein. NINA-rapporten (1121, Oppsummering – overvåking av Rv.7 over Hardangervidda) peikar imidlertid på at «*Ordningen med midlertid stengning av Rv7 er et kompromiss mellom hensynet til samferdsel og villrein og er ikke å betrakte hverken som et rendyrket eksperiment eller en ordning som sikrer reinen en naturlig bruk av nærområdene til Rv.7.*»<sup>3</sup> .

HVT AS meiner at midlertidig stengning ikke er et godt nok verkemiddel verken med omsyn til trafikkavvikling og villreinforvaltning, sjølv med de tilpasninger og forbedringer av dagens ordning som er omtalt i rapporten. HVT AS vil derfor slutta seg til oppsummeringane og tilrådingane i NINA-rapporten, herunder særlig: «*Det vil være et kontinuerlig press på åpning og eventuell forbedring av denne vegen, og det er bare løsninger som omfatter flere eller helst en lang tunell som framstår som potensielt robuste vinn-vinn-situasjoner.*»<sup>4</sup>

HVT vil peika på at grunnlaget for KVV-arbeidet for Hardangervidda i stor grad bunnar i konflikten mellom villrein og trafikken over Rv.7. Hardangervidda er Norge sitt største villreinområde for den nord- europeiske villreinstamma. Rv7 har idag fleire påviste kryssingsbarrierar for villreinen mellom Hardangervidda og Nordfjella villreinområde. Rv7 hindrar såleis reinen ei fri vandring og utveksling av område og genmateriale. HVT ser at eit internasjonalt forvaltaransvar for villreinen krev aktive grep frå nasjonale og regionale styresmakter. Hardangerviddatunnelen As har meint at lang tunell er beste løysinga for sikker vinterveg over Hardangervidda og beste løysinga for villreinen vinterstid.

K2 sine 5 tunnelløsning for Rv.7 under Hardangervidda synes å også være eit særdeles viktig grep i framtidig forvaltning av villreinstammene. Ein fullt utbygd K2 med 5 tunnar vil godt ivareta villreinen si vandring over heile Hardangervidda.

Behovet for en vintersikker veg står ikkje i kontrast til villreinsynet, men snarere som klart samsvarande med målsetjingane i Regional plan Hardangervidda.

På vegne av styret



Anved Johan Tveit  
Styreleiar



Leiv Vambheim  
Dagleg leiar