

Hardangerviddatunnelene AS

Uttale til Grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018- 2029

Vedtatt 29. april 2016



Innhold

Hardangerviddatunnelene AS (heretter forkortet til HVT AS) avgir uttale til grunnlagsdokumentet for Nasjonal Transportplan 2018-2029, og dette dokumentet er ment å gi en helhetlig sammenfatning av de innspill som selskapet har til grunnlagsdokumentet.

Første del redegjør for de deler av Grunnlagsdokumentet som er relevante for HVT AS sitt arbeid og formål.

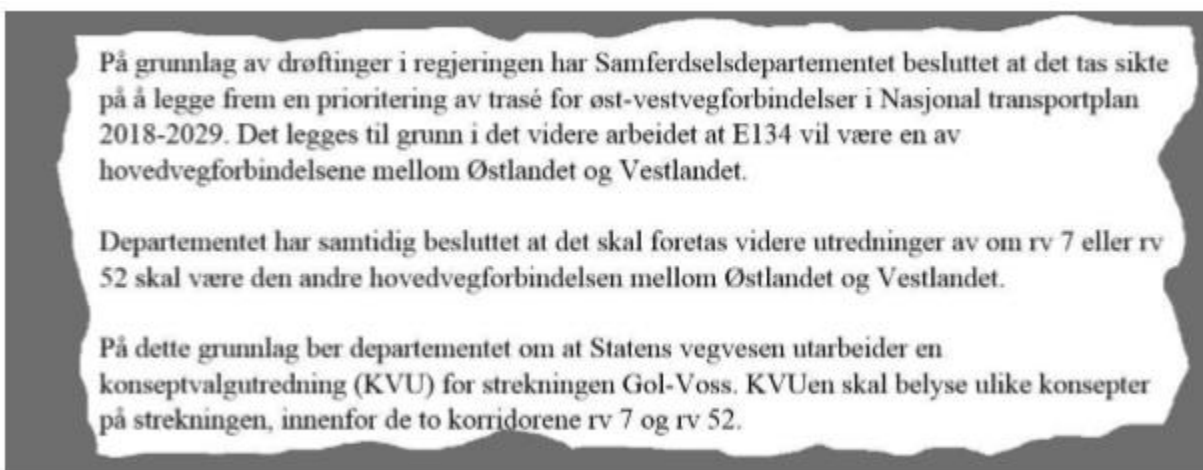
Deretter fremkommer det hvilken vurdering HVT AS ved selskapets styre har gjort vedrørende innholdet i grunnlagsdokumentet, samt dokumentasjon på de forhold som påpekes fra styret.

Avslutningsvis følger en oppsummerende uttale i 11 punkter som oppsummerer hovedpunktene i HVT AS sin uttale til Grunnlagsdokumentet for Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Kort om grunnlagsdokumentet

Grunnlagsdokumentet for Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 er et omfattende administrativt plandokument som ble overlevert statsråd Ketil Solvik-Olsen 29. februar 2016 og sendt på høring parallelt med etatenes overlevering til departementet.

Hardangerviddatunnelene AS har primært generelle interesser knyttet til plangrunnlaget på dette tidspunktet da statsråd Ketil Solvik-Olsen gjennomførte en pressekonferanse 18. desember 2015 med Regjeringens beslutning om oppfølging av Statens vegvesens fremlagte strategidokument Øst-vestutredningen. Han meddelte at endelig valg av øst-vestforbindelser ville bli håndtert i regjeringens innstilling til Stortinget om Nasjonal Transportplan 2018-2029. Som følge av dette ble følgende meddelt transportetatene som rammer for deres arbeid med grunnlagsdokumentet og arbeid med øst-vestutredningen;



Figur 1: Faksimile fra Samferdselsdepartementets til Vegdirektoratet av 02.02.2016

Dette medfører at grunnlagsdokumentet ikke omtaler hovedveiforbindelse nr. 2 siden dette da er gjenstand for et pågående KVV-arbeid, i form av «KVV for rv7/rv52 Gol-Voss» hvor de faglige konklusjoner og tilrådninger først foreligger 1. september 2016.

I HVT AS sin uttale vil derfor de viderevurderingene og referansene til grunnlagsdokumentet først og fremst være forhold som har innvirkning på prosjektet rv.7 og kryssing av Hardangervidda. Det kan være berørte prosjekter langs korridor eller riksveg trasé eller tilstøtende prosjekter som har funksjoner som tilførselsvei eller parallelfunksjoner, eksempelvis Bergensbanen.

I tillegg vil det også være behov for en del generelle betraktninger rundt innretning, oppstartstidspunkt, økonomiske rammer og forutsetninger som bør omtales nå for at man skal være i forkant av regjeringens fremlegg for Stortinget.

1. Rammer

Grunnlagsdokumentet for nasjonal transportplan 2018-2029 er den femte i rekken av det overordnede styringsverktøyet for samferdselsprioriteringer som har vært utarbeidet og fulgt opp gjennom Stortingets årlige budsjettbehandling. Selv om dokumentstrukturen er vesentlig endret i løpet disse fem plandokumentenes vei frem til endelig Stortingsbehandling så er intensjonene og virkemåten stort sett uforandret; NTP skal ivareta samfunnets behov for en prioritering av infrastrukturbygging som gir forutsigbarhet og som sikrer en faglig forankret utbyggingsrekkefølge. Planperioden er for kommende periode utvidet fra 10 til 12 år, og det er inntatt et perspektiv mot 2050. Forslaget er utarbeidet av Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor som har prioritert rammene i fellesskap.

Dokumentet er bygget opp rundt det overordnede transportpolitiske målet, referert i R2 gitt av samferdselsdepartementet, hvor måler er å utvikle «*et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*».

Med utgangspunkt i dette målet og de retningslinjer som er lagt for transportetatenes arbeid med grunnlagsdokumentet har etatene anbefalt å legge de følgende overordnede prioriteringer til grunn for Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029:

- *Bruk av insentiver for null- eller lavutslippsteknologi, alternative drivstoff og bedre Kapasitetsutnyttelse for å nå klimamålene uten redusert mobilitet*
- *Satsing på samordnet areal- og transportplanlegging, kollektivtrafikk og sykkelekspressveger i de større byområdene for å nå nullvekstmålet, og for å bidra til reduserte klimagassutslipp og bedre luftkvalitet*
- *Mer bruk av ITS (intelligente transportsystemer) og ny teknologi for å øke effektiviteten og nå de transportpolitiske målene*
- *Avklaring av at tredje rullebane på Gardermoen kan bygges når det ikke lenger er Kapasitet i eksisterende infrastruktur*

- Et effektivt, pålitelig og miljøtilpasset transportsystem for godstransport, der samspillet mellom transportmidlene styrkes og potensialet for å overføre godstransport fra veg til sjø og bane ivaretas
- Tiltak for å øke sikkerheten i transportsystemet i tråd med nullvisjonen og med mål for Vegtrafikken om maksimalt 350 drepte og hardt skadde per år innen 2030. Økt fokus på Å redusere antallet drepte i fritidsfartøytrafikken
- Sikring av en optimal standard på drift og vedlikehold som gir god framkommelighet og Sikkerhet. Satsing på fornying for å fjerne eksisterende forfall og få en mer robust og Pålitelig infrastruktur
- Prioritering av samfunnssikkerhet, klimatilpasning og beredskap
- Satsing på gode internasjonale forbindelser for både persontransport og godstransport
- Økt samarbeid over forvaltningsnivåene og støtte til fylkeskommunale og kommunale Transportsystem

Grunnlagsdokumentet til Nasjonal Transportplan (NTP) er i denne omgang bygget opp etter annen modell enn tidligere NTP-dokumenter. I denne omgang har bestillingen fra departementet bar mer preg av at man ønsker seg tydeligere vurderinger av prosjektene ut ifra et gitt sett med kriterier heller enn en anbefaling fra etatene om hva disse ønsker å prioritere. Dokumentet har noen grunnleggende elementer som legger føringer på anbefalingene og prosessen;

Bundne prosjekter

Dette er enten påbegynte eller svært nødvendige prosjekter som er «låst» fra politikerne som har bestilt grunnlagsdokumentet. Begrunnelsen for binding kan være ulik, men prosjektene er uansett lagt som en politisk føring som etatene må bygge sitt forslag på. Eksempelvis er Ringeriksbanen et bundet prosjekt som del av indre Intercity, mens E16 Stanghelle-Arna er bundet som en konsekvens av tunnelforskriften og de krav som stilles til tunnelutbedringer fra EU.

Fire rammenivåer

Grunnlagsdokumentet skisserer prioriteringer ut ifra fire ulike nivåer for bevilgningsrammen for NTP; lav, basis, middels og høy.

	Lav ramme	Basis ramme	Middels ramme	Høy ramme
Post (mill. 2016-kr)	2018–2029	2018–2029	2018–2029	2018–2029
TOTALRAMME	573 600	716 400	860 400	932 400

Planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket er gjennomført med utgangspunkt i ei felles økonomisk planramme. Avinor sine investeringer er ikke en del av ramma og blir vedtatt av Avinor sitt styre innenfor de fullmakter som er gjeve til selskapet. Den økonomiske basisramma til de tre etatene er i gjennomsnitt 59,7 mrd. kr pr år inklusive midler til Nye Veier AS på 5,1 mrd. kr pr. år. Dette tilsvara omtrent løyving til samferdsel i 2016. Etatene er bedt om å foreslå innretninger av innsatsen ved alternative rammenivå, eksklusive

de 5,1 mrd. kr pr år som er satt av til Nye Veier AS. Det er tre alternative rammenivå: lav ramme på 47,8 mrd. kr, middels ramme på 71,7 mrd. kr og ei høy ramme på 77,7 mrd. kr i gjennomsnitt pr år. Dei økonomiske rammene er fordelt på 4+2+6 år, i tråd med retningslinjene fra Samferdselsdepartementet.

I retningslinjene fra Samferdselsdepartementet blir det lagt stor vekt på at ressursbruken skal baserast på samfunnsøkonomiske analyser. Kravet for alle rammenivåa er at tiltaka samla sett er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Investeringsprosjekta er rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, samfunnstrygghet og sammenhengende standard og utbygging.

Transportetatene har vurdert veg-, kyst-, og jernbaneinvesteringer i åtte transportkorridorer (Hallingdal en del av transportkorridor 5). I de to laveste rammenivåene går store deler av investeringsrammen til prosjekt som er definert som bundne, og som derfor ikke har våre gjenstand for ny vurdering. Dette er alle store prosjekt som i NTP 2014–2023 er førutsatt starta i perioden 2014–2017. I tillegg har Samferdselsdepartementet definert utbygging av indre Intercity, Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss som bundne prosjekt, i tillegg porteføljen av vegprosjekt som skal gjennomføres av Nye Veier AS.

To prosjektporteføljer

Grunnlagsdokumentet opererer med to ulike prosjektporteføljer for rangeringen av nye prosjekt pr korridor, og disse er basert på ulike kriterier:

- *Prosjektportefølge ut fra samfunnsøkonomi: I tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer er alle nye prosjekter rangert på grunnlag av samfunnsøkonomisk analyse (netto nytte per budsjettkrone).*
- *Prosjektportefølge ut fra samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging: Transportetatene har også rangert prosjekter ut fra kriteriene sammenhengende utbygging/standard og samfunnssikkerhet, i tillegg til samfunnsøkonomi, i tråd med departementets retningslinjer.*

Det er gjort rangering på grunnlag av de fire rammenivåene: lav, basis, middels og høy ramme. Rammene er fordelt på periodene 2018–2021, 2022–2023 og 2024–2029.

Transportetatene har tatt utgangspunkt i at budsjettet for 2017 blir slik at NTP-rammen for perioden 2014–2017 blir oppfylt.

I første del av planperioden benyttes investeringsrammene i stor grad til bundne prosjekt for å oppnå optimal framdrift. I tillegg må drift, vedlikehold og forvaltningsoppgaver gjennomføres uavhengig av økonomiske rammer. Det er også lagt til grunn at Nye Veier AS blir tilført samme beløp hvert år i planperioden. Til sammen fører dette til at nye satsinger må vente til siste seksårsperiode. Det er ikke mulig å gjennomføre alle bindinger innen gitt frist i noen av rammenivåa, med den fordelinga pr. år som er fastsatt av Samferdselsdepartementet. Dette gjelder først og fremst indre Intercity og Ringeriksbanen. Særlig i de to laveste rammenivåene vil det være svært begrensa aktivitet innenfor programområdene de første seks åra.

Korridor 5: Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Transportkorridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund omfatter fem alternative øst-vest vegtraséer: E16 via Lærdal, Fv50 Hol–Aurland, Rv52 Hemsedalsfjell, Rv7 over Hardangervidda og E134 over Haukelifjell. E134 benyttes i hovedsak for transport mellom Oslo og Haugesundsområdet.



Korridor 5

- | | | | |
|---------------------------|-----------------------|-------------------------|------------|
| ✈ Lufthavn utenfor Avinor | --- Sjøverts stamnett | — Veg | — Jernbane |
| ✈ Avinor lufthavn | — Jernbane | — Bundne prosjekt (veg) | |
| ▼ Jernbaneterminal | — Riksveg | ● Skred | |
| ● Stamnetthavn | | | |

Bergensbanen og vegstrekningene binder Oslo-området og Bergensområdet sammen, men er også viktige regionalt. Bergensbanen har svært mye å si for gods- og persontransport. Jernbanene i korridoren omfatter i tillegg Flåmsbanen, Gjøvikbanen og Randsfjordbanen. Sjøtransport mellom Oslo og Bergen har en avstandsulempe sammenliknet med landtransport, og blir fortrinnsvis brukt til store bulktransporter.

Sjøtransport utgjør 44 prosent av årlig godsmengde totalt i korridoren, jernbanetransport utgjør 30 prosent og vegtransport 26 prosent. Grunnprognosene for godstransport viser en forventet vekst for alle transportformene. Lastebiltrafikken er forventet å øke med om lag 89 prosent fra 2012 til 2040, jernbanetransporten er forventet å øke med om lag 98 prosent og sjøtransporten med 57 prosent.

For persontransport mellom endepunktene i korridoren har flyet en markedsandel på 52,2 prosent, bilen en markedsandel på 31,7 prosent, toget en markedsandel på 12,3 prosent og bussen har en markedsandel på 3,5 prosent. Bergensbanen er den mest trafikkerte fjerntogstrekning i landet og en viktig turistbane. For reiser til distriktene mellom endepunktene i korridoren er bil den dominerende transportformen.

Grunnprognosene for NTP 2018–2029 for personturer med bil er forventet å øke med om lag 85 prosent fra 2014 til 2040, kollektivreiser med 47 prosent, og fly med 56 prosent

Lange parti på vegnettet i korridoren er smale og svingete, har sterk stigning og dårlig standard. Korridoren har flere værutsatte høyfjellsoverganger som tidvis har kolonnekjøring eller er stengt vinterstid. Flere tunneler har sterk stigning og krapp kurvatur. Riksvegen går flere steder gjennom byer og tettsteder der det er spesielt krevende å ha effektive transportkorridorer. Trafikktrygghet er en utfordring på flere delstrekninger. Mange punkt på riksvegene er skredutsatte, og flere steder er omkjøringsmulighetene lange eller manglende.

Korridor 5, prosjektprioritering

I tråd med Samferdselsdepartementet sine retningslinjer er alle nye prosjekt rangert på Grunnlag av samfunnsøkonomisk analyse (netto nytte per budsjettkrone). Prosjektene er rangert etter fallende netto nytte per budsjettkrone. I noen tilfeller er det viktige formål og virkninger som ikke i tilstrekkelig grad blir ivarettatt i de samfunnsøkonomiske analysene. Transportetatene har i tråd Samferdselsdepartementet sine retningslinjer også rangert prosjekt ut fra en samlet vurdering av kriteriet sammenhengende utbygging/standard og samfunnstrygghet, i tillegg til samfunnsøkonomi.

Transportetatene har ikke gitt tilrådinger om at en av de to rangeringsmåtene bør velges. Det er gjort rangeringer på grunnlag av de fire rammenivåene: lav, basis, middels og høy ramme. Rammene er fordelt på periodene 2018–2021, 2022–2023 og 2024–2029. Rangeringer er gjort uavhengig av finansieringsform. Det betyr at prosjekter er rangert uten å ta hensyn til at det for noen av prosjektene er forutsatt gjennomført med bompengefinansiering.

Programområdetiltak og prosjekter knyttet til forfall er ikke omtalt per korridor. Unntaket er Jernbaneverket sine større investeringer i knutepunkt og stasjoner.

Alle store prosjekter som er forutsatt startet i perioden 2014–2017 i NTP 2014–2023, er lagt inn som bundne. I tillegg har Samferdselsdepartementet definert utbygging av indre InterCity, Ringeriksbanen, E16 Skaret–Hønefoss og avsetning til Nye Veier AS som bundne prosjekt. Som følge av tunnelforskriften har etatene også definert m.a. E16 Stanghelle–Arna som et bundet prosjekt.

I alle rammer er det lagt til grunn statlige midler til å gjennomføre det planlagte prosjektet E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud. Fra basisrammen er det også lagt til grunn statlige midler til anleggsstart på prosjektet E16 Skaret–Hønefoss. Fra middels ramme er det lagt til grunn fullføring av prosjektet i planperioden. Bygging av ny E16 mellom Skaret og Hønefoss er forutsatt gjennomført som et felles prosjekt med Jernbaneverket. Gjennomføring av begge prosjektene er under forutsetning av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

For å ta hånd om viktige elementer i tunnelforskriften er det i lav ramme lagt til grunn statlige midler til anleggsstart på prosjektet E16 Stanghelle–Arna som er første byggetrinn av K5-konseptet mellom Voss og Arna. Fra basisrammen er det lagt til grunn fullføring av prosjektet i planperioden. I middels og høy ramme er det planlagt samtidig og felles utbygging av veg og jernbane på strekningen. Gjennomføringen av vegprosjektet er under forutsetning av at det blir tilslutningen til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

På Rv7 er det lagt til grunn statlige midler til ny veg på strekningen Svenkerud–Gol, som omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. For realisering er det lagt inn 1,1 mrd. i siste del av planperioden, 2024–2029. Det er ikke prioritert andre prosjekt på Rv7.

Når det gjelder prioritering av større prosjekt vest for Gol på Rv7 vil det eventuelt komme inn som en konsekvens av KVVU-prosess Gol – Voss, der KVVU skal leveres innen 1. september 2016. Eventuelle forslag til tiltak vil måtte innarbeides i stortingsmeldingen fra regjeringen.

For Hallingdal er også vegen til Gardermoen svært viktig, denne vegen ligger ikke i korridor 5. Fra basisrammen er det lagt til grunn statlige midler til å gjennomføre de planlagte prosjektene E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland.

I planperioden skal arbeid som er satt i gang med bygging av dobbeltspor på strekningen Bergen–Fløen og videre gjennom Ulriken i ny tunnel til Arna fullføres, samt slutføring av plattformforlenging på Vosse-banen. I basisrammen er det satt av midler til oppstart på Ringeriksbanen i planperioden. Ringeriksbanen skal gjennomføres som planlagt i middels og høy ramme. I middels og høy ramme er det satt av midler til dobbeltspor på strekningen Stanghelle–Arna for å forbedre togtilbudet samt å eliminere en rasutsatt strekning

KORRIDOR 5	Lav		Basis		Middels		Høy	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane								
Vossebanen, plattformforlengelse	280		280		280		280	
Arna–Bergen	2 890		2 890		2 890		2 890	–
Bolstadøyri kryssningsspor	110		110		110		110	
Ringeriksbanen			10 000		20 100		20 100	
Veg								
E134 Damåsen–Saggrenda	1 420	450	1 420	450	1 420	450	1 420	450
E134 Gvammen–Århus	870		870		870		870	
E134 Seljord–Åmot	130		130		130		130	
Rv 13 Ryfast	630	820	630	820	630	820	630	820
Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	230		230		230		230	
Rv 36 Slåttekås–Årnes	60	80	60	80	60	80	60	80
E134 Haugalandspakken	160		160		160		160	
E16 Sandvika–Wøyen	50	1 340	50	1 340	50	1 340	50	1 340
E16 Bagn–Bjørge	750		750		750		750	
Rv 5 Løftesnesbrua	70		70		70		70	
E16 Bjørum–Skaret	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620	1 950	3 620
E16 Stanghelle – Arna	4 000	3 800	4 500	3 800	3 500	3 800	3 500	3 800
E16 Skaret–Hønefoss			3 000	2 000	5 400	3 200	5 400	3 200
E16 Øye–Eidsbru	400		400		400		400	
E16 Varpe bru–Smedalsosen	110		110		110		110	
Sum	14 110	10 110	27 610	12 110	39 110	13 310	39 110	13 310

Prosjektportefølje jernbane- og veginvesteringar i perioden 2018–2029 - bundne prosjekt (mill. 2016-kr), kjelde grunnlagsdokument NTP 2018-2029.

Nye prosjekt - prosjektportefølje ut frå samfunnsøkonomi.

Ei rangering basert på samfunnsøkonomi vil gje ei prosjektportefølje som vist i tabell

KORRIDOR 5	NN/B*	Lav		Basis		Middels		Høy	
		Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane									
R2027 Vossebanen	0,01					1 090		1 090	
Godstiltak	0,00					1 750		1 750	
Veg									
E134 Saggrenda–Elgsjø	0,09					1 300	700	1 300	700
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellopp	-0,01							800	800
Rv 41 S. Herefoss–Hynnekleiv	-0,39							220	
Rv 41 Treungen–Vrådal	-0,43							270	
Rv 7 Svenkerud–Gol	-0,05							1 100	
E16 Voss–Stanghelle	-0,08							1 700	5 400
E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	-0,27							1 900	2 000
Sum						4 140	700	10 130	8 900

*Netto nytte per budsjettkrone

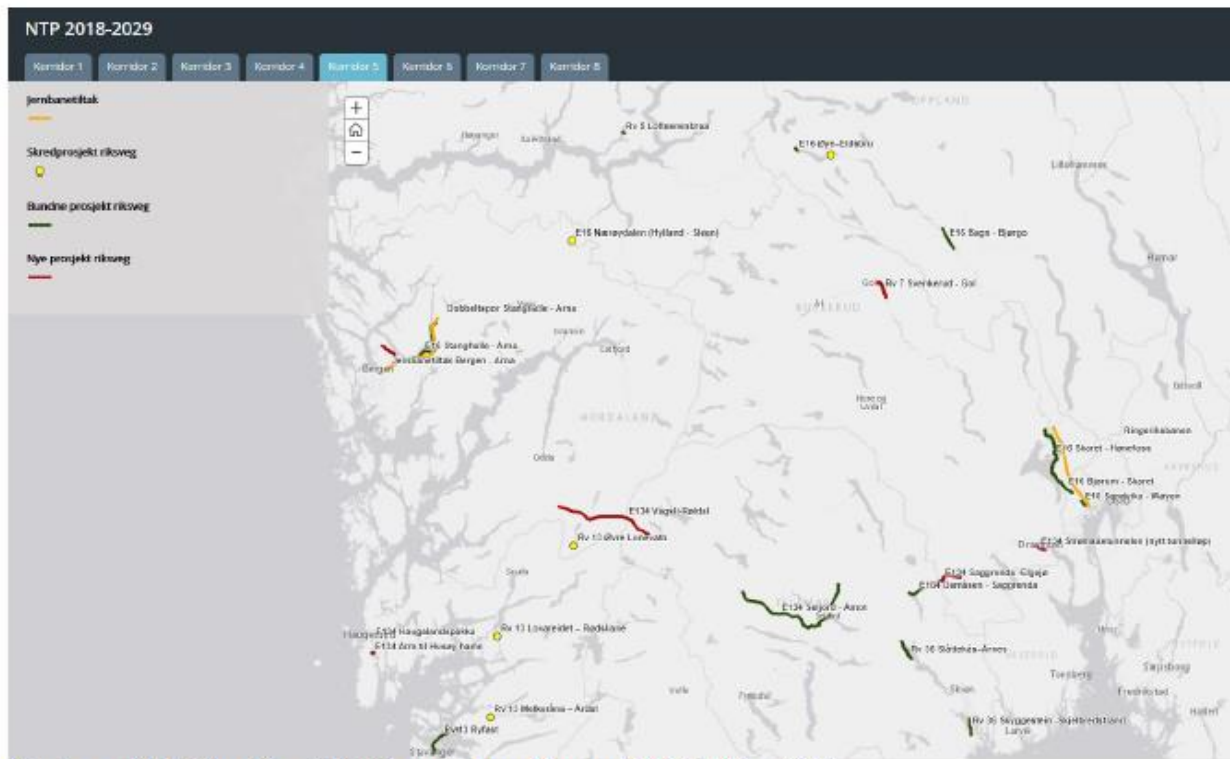
Prosjektportefølje jernbane- og veginvesteringer i perioden 2018–2029 basert på samfunnsøkonomi (mill. 2016-kr), kjelde grunnlagsdokument NTP 2018-2029

Nye prosjekt – prosjektportefølje ut frå samfunnsøkonomi, samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Standard og utbygging									
KORRIDOR 5	NN/B	Lav		Basis		Middels		Høy	
		Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane									
Dobbeltspor Stanghelle–Arna	-0,82					9 300		9 300	
R2027 Vossebanen	0,01			1 090		1 090		1 090	
Godstiltak	0,00					750		750	
Veg									
E134 Saggrenda–Elgsjø	0,09			1 300	700	1 300	700	1 300	700
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop	-0,01							800	800
E134 Arm til Husøy hamn	-0,65							270	
E134 Røldal–Seljestad	-0,88							3 500	900
E134 Vågsli–Røldal	-0,92							2 400	800
Rv 7 Svenkerud–Gol	-0,05							1 100	
E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	-0,27							1 900	2 000
Sum				2 390	700	12 440	700	22 410	5 200

*Netto nytte per budsjettkrone

Prosjektportefølje jernbane-, veg- og kystinvesteringar i perioden 2018–2029 basert på samfunnsøkonomi, Samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging (mill. 2016-kr), kjelde grunnlagsdokument NTP 2018-2029



Kart over tiltak i korridor 5, kjelde grunnlagsdokument NTP 2018 - 2029

Trafikksikkerhet

Vegtrafikkulykker utgjør et betydelig samfunnsproblem og nullvisjonen er utgangspunktet for alt trafiksikkerhetsarbeid. Det er gjort en målrettet innsats for å redusere tallet på ulykker, og det har vært en positiv utvikling de senere årene. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er redusert med rundt 95 prosent siden 1970. Bare i løpet av de siste 15 årene er tallet nær halvert, fra 1593 i 2000 til 821 i 2014. I forslaget til målstruktur er ambisjonen at tallet skal reduseres ytterligere, til maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

En spesiell utfordring på rute 5b (Rv 7 Hønefoss–Brimnes og rv 52 Gol–Borlaug) er at det er store variasjoner i trafikkmengder, både i løpet av ukedagene og i løpet av året. Dette gjelder særlig strekningen Hønefoss - Gol som har svært høy helgetrafikk, og som historisk har hatt en stor del møteulykker. Det har de senere årene vært gjennomført intensivt trafikksikkerhetsarbeid på strekningen. I tillegg har «Trafikktryggleik Hallingdal» vært et viktig bidrag. Det vil også de kommende årene bli sett i gang tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Det vil likevel stå igjen et stort behov for utbedring for at strekningen Hønefoss-Gol skal kunne tåle den økende trafikkmengden som er i forbindelse med helge- og ferietrafikken på ruten.

Utforkjøringsulykker og møteulykker er de vanligste ulykkestypene med flest drepte og hardt skadde. Nesten 80% av alle ulykker og 90% av de drepte og hardt skadde inngår i disse to ulykkestypene. Totalt sett ble 65 personer drepte eller hardt skadd på rute 5b i perioden 2008-2013.

Veg	Hoved-strekning	Lengde	ÅDT ¹⁾	Antall ulykker ²⁾	Drepte ²⁾	Hardt skadde ²⁾	Registrert skadekostnad (mill.kr / km og år) ³⁾
Rv7	Hønefoss – Gol	132983	4458	89	10	27	0,95
Rv7	Gol – Geilo	48863	3000	27	2	5	0,54
Rv7	Geilo – Hordaland gr.	42031	1100	14	0	3	0,16
Rv7	Buskerud gr.–Øvre Eidfjord	39000	800	24	1	5	0,48
Rv7	Øvre Eidfjord–Bu	21000	1500	5	0	1	0,11
Rv52	Gol – Sogn og Fj. Gr.	62108	1189	31	1	3	0,30
Rv52	Buskerud gr.–Borlaug	16000	1300	11	2	5	1,18
Sum				201	16	49	

Ulykker på rute 5b siste 6 år (2008-2013), kjelde «Riksvegutredningen 2015».

Nasjonale Turistveger

Attraksjonen Nasjonale turistveger er 18 nøye utvalgte strekninger der turister får gode opplevelser av unik norsk natur fra bilvinduet og med tilrettelagte rasteplasser og utsiktspunkt. Satsingen på nyskapende arkitektur og kunst for å forsterke opplevelsene har fått stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt. Nasjonale turistveger er blitt et viktig verktøy for Innovasjon Norge og Utenriksdepartementet i markedsføring og omdømmebygging av Norge.

Det prioriteres at alle 18 strekninger skal være fullført innen 2024 i de to høyeste rammenivåene. Tiltakene finansieres delvis med deltakelse fra kommuner, regionale råd og fylkeskommuner. Til nasjonale turistveger foreslås 0,9 mrd. kr i lav ramme og 1,4 mrd. kr i basisrammen. I middels og høy ramme foreslås 1,6 mrd. kr, hvor enkelte av strekningene vil suppleres med nye attraksjoner etter 2024.

I løpet av 2017 regner man med at 149 av de totalt 245 turistvegtiltakene som skal være gjennomført innen 2024, er fullført, deriblant seks av de ti særskilte attraksjonene. Vøringsfossen langs Nasjonal turistveg Hardangervidda er en av de mest profilerte turistattraksjonene i Norge. Området rundt fossen har store mangler når det gjelder sikring, tilrettelegging og visuelle kvaliteter. Første etappe ved Fossli hotell ble startet opp i 2015 med midler fra Eidfjord kommune, Hardangerrådet og Hordaland fylkeskommune på 50 mill.kr. Hele anlegget er planlagt ferdig i 2020.

Fremdrift og behandling av NTP

De statlige transportetatene sitt forslag til NTP 2018 – 2029 ble offentliggjort og sendt på høring 29.2.2016. Lenke til transportetatene sine hjemmesider om NTP er:

<http://www.ntp.dep.no/> Lenke til hoveddokumentet er [her](#).

Planforslaget og høringsuttalene skal gi grunnlag for arbeidet med en stortingsmelding om NTP 2018-2029, som regjeringen tar sikte på å legge fram våren 2017.

Den nasjonale fristen for å gi uttale til planforslaget er 1. juli 2016, og i de to berørte fylkeskommunene som deler rv.7 er prosessen frem til Fylkestingets behandling av høringsuttalen ulik, men kommunene i begge fylker er invitert til å bidra med innspill. Kommunene kan også selv avgi egen høringsuttale direkte og HVT AS ønsker med dette dokumentet å bidra til eierkommunenes høringsuttaler i denne sammenhengen.

Vurdering

Generelt

I utgangspunktet er HVT AS sitt mål å arbeide for en vintersikker helårsvei langs Rv.7 over Hardangervidda gjennom bygging av tunneler. Likevel er det for de samlede interessene til selskapets eierkommuner også viktig at øvrige prosjekter på delstrekninger av Rv.7 eller tilstøtende veier blir utbedret da medfører redusert reisetid og økt regularitet.

HVT AS vil understreke at en større og mer sammenhengende utbygging av riksvegnettet vil gi lavere total kostnader og bedre utnyttelse av ressursene avsatt til samferdselsformål, samt redusere gjennomføringstiden. Dette er viktige momenter som bør vektlegges ved prioritering av prosjekter og midler i NTP 2018-2029, og som forsterkes når man legger til grunn de 8 korridorinndelinger som etatsforslaget legger opp til. Eksempelvis er utbyggingen av E16 Hønefoss-Sandvika og Arna-Voss viktige prosjekter for Rv.7, og på samme måte kan lang tunnel under Rv.7 Hardangervidda være et viktig bindeledd for de to nevnte prosjekter både med tanke på reisetidsreduksjoner, sammenkobling mot jernbane, beredskapshensyn og for å sikre en sammenhengende riksvegkorridor øst-vest uten flaskehalsproblematikken som vi kjenner fra dagens situasjon.

Samfunnsnytt

Grunnlagsdokumentet operer med samfunnsøkonomisk nytte og prosjektberegninger med nytteverdier skal i større grad vektlegges ved prioritering av prosjektene innenfor kommende NTP, men det er viktig at modellene blir et fornuftig verktøy som gir merverdi inn i beslutningsgrunnlaget heller enn å forenkle et mer kompleks samfunnsregnestykke på en slik måte at store samfunnsverdier investeres i infrastruktur som gir en uønsket samfunnsutvikling.

Tabell 15: Gjennomsnittlig nettonytte per budsjettkrone og andel lønnsomme prosjekter

	Norge		Sverige	
	Gjennomsnittlig NNK	Andel lønnsomme prosjekter (NNK>0)	Gjennomsnittlig NNK	Andel lønnsomme prosjekter (NNK>0)
Samtlige valgte prosjekter	-0,18	31 %	0,36	56 %
Bundne prosjekter	-0,18	34 %	0,50	66 %
Øvrige prosjekter i planen	-0,17	22 %	0,83	74 %
Prosjekter med tilgjengelighet som hovedformål (>60 % av nytte er tilgjengelighetsnytte)	-0,08	38 %	0,49	61 %
Prosjekter med blandet hovedformål (både trafikksikkerhet og tilgjengelighet står for minst 40 % av nytten)	-0,59	4 %	0,16	52 %
Prosjekter med trafikksikkerhet som hovedformål (>60 % av nytte er trafikksikkerhetsnytte)	-0,69	6 %	0,18	47 %

TØI har tidligere gjort en sammenligning av nettonytten per budsjettkrone og andel lønnsomme prosjekter vurdert etter samfunnsøkonomiske modeller, fordelt på svensk og norsk infrastrukturinvesteringer. Denne viser at verken etatene eller norske politikere velger den mest lønnsomme porteføljen av prosjekter, men samtidig har dette gitt seg andre utslag som i det norske samfunnet oppfattes som viktige og verdifulle verdier; blant annet spredt bosetting i hele landet og et likt velferdstilbud uavhengig av kommunestørrelser (generalistkommunen). Svenske myndigheter har ikke vektlagt disse elementene verdi på samme måte og således har samfunnsutviklingen gått i en annen retning enn i Norge.

I tillegg er det store usikkerhetsfaktorer forbundet med de samfunnsøkonomiske modellene som benyttes, og som understrekes i grunnlagsdokumentet:

«Datagrunnlaget i samfunnsøkonomiske analyser bygger blant annet på framskrivinger om utvikling i trafikkvekst, klimagassutslipp, økonomisk utvikling og kostnadsanslag som er usikre. Slike prognoser har svakheter ved at de blant annet ikke klarer å fange opp trendbrudd. Modellene vil også alltid være en sterk forenkling av virkeligheten, slik at det vil være usikkerhet knyttet til dette. Det er flere faktorer som i dag er vanskelig å modellere og hvor det gjenstår arbeid med å få et godt nok metodeverktøy og datagrunnlag. Dette gjelder blant annet netto ringvirkninger og tiltak for gående og syklende. Modellene er samtidig komplekse og fanger ikke opp alle relevante forhold. Det kan føre til at den reelle effekten blir annerledes. Små endringer i beregningsforutsetningen kan gi store utslag. Økt vektlegging av samfunnsøkonomiske analyser som en del av beslutningsgrunnlaget kan dermed gi økt risiko for prioriteringer som bygger på feil i analysegrunnlaget.»

Økonomisk ramme

Det fremlagte grunnlagsdokumentet gir en god beskrivelse av tilstand og utfordringer innenfor transportsektoren, og den gir beslutningstakerne mulighetene til å se sammenhenger både over tid og i sammenhengende korridorer som bør kunne bety en tydeligere prioritering av de lange og forutsigbare linjene i samferdselspolitikken for de kommende årene. HVT AS støtter særlig prioriteringen av etterslep og vedlikehold samt bruken av bundne prosjekter i grunnlagsdokumentet.

Samtidig er det klart at selv ved å legge til grunn høyalternativet på NTP-rammen så vil realiseringen av helt nødvendige investeringer vente i altfor lang tid. På den måten vil kostnadene, selv ved spredning over lang tid, bli svært høye og gevinstene for samfunnet vil la vente på seg da gjennomføringshorisonten frem til realisering blir betydelig.

Regjeringen tar sikte på å legge frem en prioritering av øst-vest traseer i stortingsmelding Nasjonal Transportplan 2018-2029 og dette medfører at føringene for videre utvikling av Rv.7 vest for Gol vil bli fremlagt med bakgrunn i KVV Gol-Voss. HVT AS vil derfor komme tilbake til drøfting og prioriteringer for denne delen av RV.7 etter at KVV er fremlagt.

Det må likevel påpekes at man i forbindelse med NTP-arbeidet ikke stiller seg slik at valg av hovedveiforbindelser nr. 2 ikke blir fulgt opp med tilstrekkelig midler i stortingsmeldingen som Regjeringen fremlegger. I og med at ingen tiltak langs strekningen Gol-Voss, verken for Rv52 eller Rv7 er medtatt i grunnlagsdokumentet i påvente av nevnte KVV så må regjeringen følge opp sine løfter om å satse på flere øst-vestforbindelser, ikke bare E134 Haukeli som allerede er utpekt og prioritert i nevnte plangrunnlag. Et slikt utfall ville kunne svekke tillitten til hele prosessen som har omhandlet øst-vestforbindelsene og det enorme engasjementet som store deler av Vestlandet og sentrale deler av Østlandet har nedlagt i dette arbeidet.

Reiseliv og reiseveg

Reiselivet sitt potensiale for videre vekst i verdiskapning og sysselsetting er formidabelt ifølge «Verdiskapningsanalyse av Reiselivsnæringen i Norge – utvikling og fremtidspotensial» en rapport Menon Business Economics gjennomførte på oppdrag for Nærings- og Fiskeridepartementet i 2015. Reiselivsnæringen er allerede den tredje største sysselsetteren i Norge og generer en årlig verdiskapning på 69 milliarder kroner. For to av landets største reiselivsregioner Hardanger og Hallingdal betyr dermed tilrettelegging for videre vekst innen denne næringen særskilt mye, både hva gjelder sysselsetting og kommunenes skattegrunnlag for å opprettholde velferdstjenester som befolkningen forventer at eksisterer i alle deler av landet. Verdiskapningen er ofte knyttet til naturgitte opplevelser som krever gode transport- og kommunikasjonsårer til og fra transportknutepunkt som bringer turister inn og ut av landet.

Dette forholdet krever en bedret infrastruktur som kan matche politikernes nasjonale målsetninger om vekst i reiselivsnæringen som kan avdempe en nedgang/utflating i petroleumssektorens sysselsettingsevne.

Om framtidsutsiktene for norsk reiselivsnæring konkluderer Menon med følgende i nevnte verdiskapningsanalyse;

«Europa vil også i 2030 være verdens største marked for turister med over 700 millioner internasjonale ankomster opp fra 475 millioner i 2010. I tabellen under har vi fremskrevet utviklingen innen reiselivstrafikken dersom Norge klarer å beholde sin internasjonale markedsandel av verdens reiselivstrafikk. At Norge klarer å beholde sin andel vil innebære at det norske reiselivsproduktets innhold, tilgjengelighet og pris utvikler seg likt som den gjennomsnittlige utviklingen globalt i årene fram til 2030. Framskrivingene viser at dette vil bety 80 prosents økning i internasjonale ankomster og tilsvarende økt innenlands trafikk frem mot 2030. Veksten kan bli større hvis norsk reiseliv lykkes bedre enn andre land i å utvikle konkurransedyktige konsepter og veksten kan bli lavere om dette arbeidet blir mindre vellykket enn gjennomsnittet.»

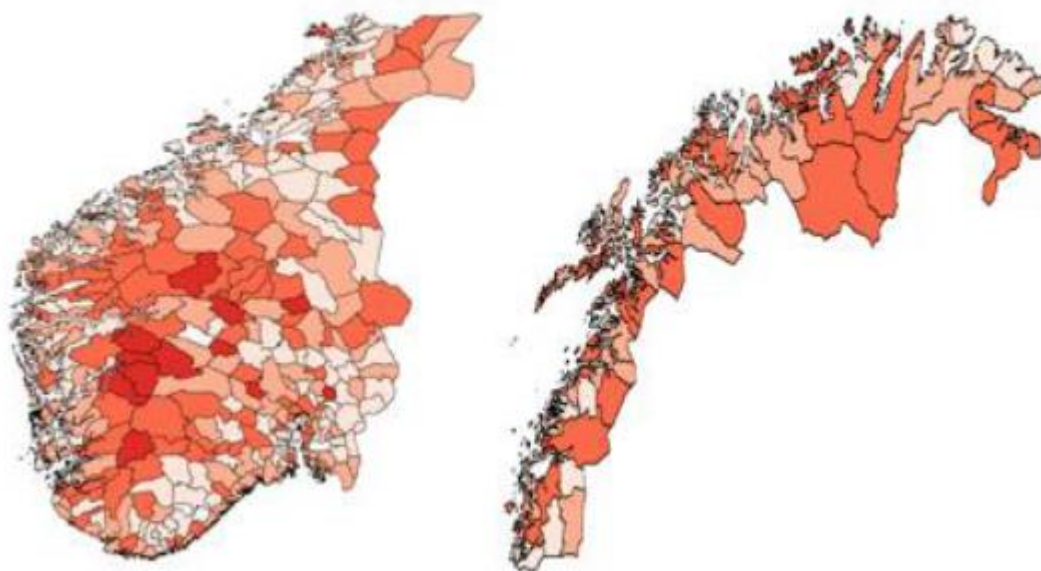
Tabell 10 – Framskriving av norsk reiseliv på linje med forventet global vekst.

	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030
Innenlands yrkestrafikk	3 997 500	4 138 212	4 283 877	4 434 670	5 092 820	6 054 519	7 197 819
Innenlands ferietrafikk	15 518 700	16 064 958	16 630 445	17 215 836	19 770 843	23 504 255	27 942 664
Utenlands yrkestrafikk	1 344 900	1 392 240	1 441 247	1 491 979	1 713 404	2 036 954	2 421 600
Utenlands ferietrafikk	3 883 100	4 019 785	4 161 282	4 307 759	4 947 074	5 881 251	6 991 833
Sum	24 744 200	25 615 196	26 516 851	27 450 244	31 524 141	37 476 979	44 553 917

Som det fremgår i tabell og tekst kan dermed veksten bli enda større dersom det legges bedre til rette for vekst i næringen i årene som kommer. En slik ambisjon er allerede varslet fra Næringsminister Monica Mæland som har varslet at regjeringen vil fremlegge en reiselivsmelding i løpet av våren 2016.

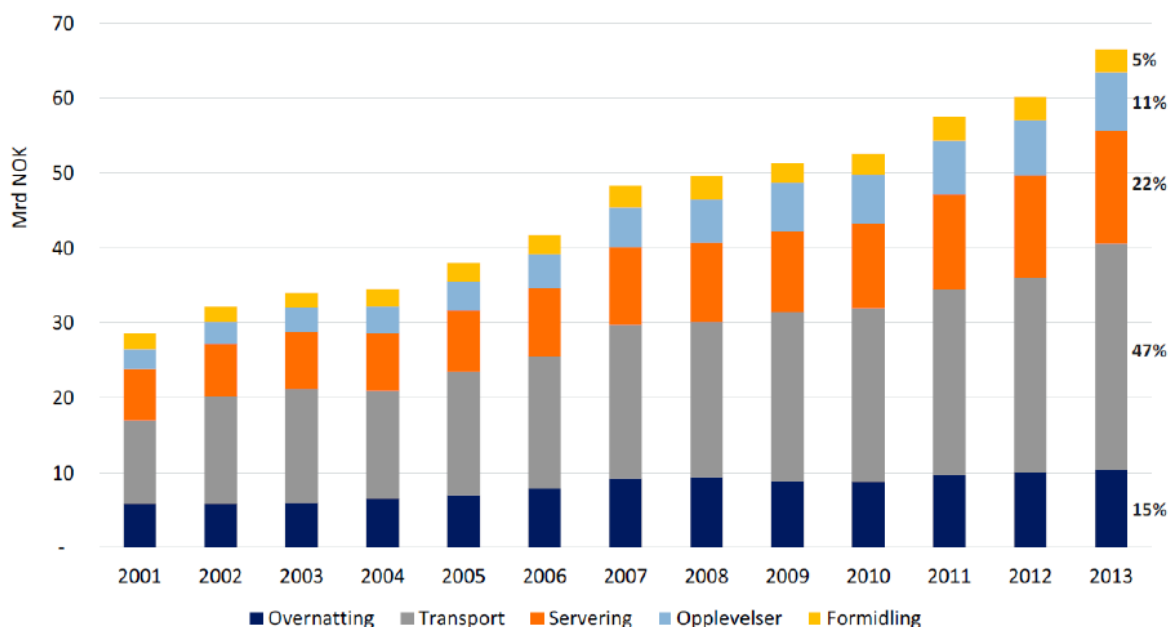
Endringene i reiselivsmarkedet tilsier en økende andel tilreisende fra vekstøkonomier i blant annet Asia, herunder primært Kina. Dette er ressurssterke tilreisende som kjennetegnes med et høyt forbruk og et stort antall. I 2016 er det estimert at antallet kinesiske turister til Norge for første gang vil passere 250 000 tilreisende på en og samme sesong, og vekstraten er antatt å holde seg sterk også for kommende år. Menon påpeker at verdiskapningen per innbygger fordeler seg ulikt over landet og henger gjerne sammen med konsentrasjonen av reiselivsbedrifter i kommune-Norge. Illustrasjonen under viser hvordan særlig Hardangerkommuner som Ullensvang, Odda og Eidfjord og Hol med deler av Hallingdal utmerker seg i norsk målestokk.

Figur 10 – Verdiskaping i reiselivsnæringen per innbygger på kommunenivå. Kilde: Menon



Ser man på Menons analyse av hvor i reiselivsnæringens virksomhetsområder at verdiskapningen er størst så relaterer omtrent 50% av verdiskapningen seg til transportområdet ref. stolpediagrammet nedenfor.

Verdiskapingsutviklingen i reiselivsnæringen i Norge, fordelt på fem hovedbransjer. Løpende mrd NOK Menon/Bisnode



I sum gir dette en kombinasjon av stor forventet vekst i antall tilreisende, hvorav de mest attraktive kundegruppene er konsumenter fra Asia med et dertil omfattende transportbehov, samt at reiselivets omsetning i større grad er knyttet nettopp til transport til og fra

destinasjoner og opplevelser. Det kan antas at veksten også vil være vesentlig sterkere ved en reiselivssatsing inn mot kommuner og regioner med en etablert og tett reiselivstruktur, slik som Hallingdal utgjør.

Ny Analyse har gjennomført en rapport for HVT AS som påviser vekstpotensialet for sysselsetting innenfor reiselivsnæringen i Hardanger og Hallingdal (ref. tabell 14, Ringvirkningsanalyse av Rv.-7 2015) ved en tilrettelegging av Rv.7 som vintersikker helårsvei mellom øst og vest. Potensialet er størst i reiselivsnæringen da vintersesongen gjøres mer aktuell for tilreisen og forutsigbarheten gjør destinasjonen lettere tilgjengelig for flere, også tilreisende fra vekstmarkeder som Asia. Rapporten i sin helhet finnes [her](#).

Tabell 14 Sysselsettingseffekt for reisenæringen i Nore og Uvdal, Hallingdal og Hardanger under ulike alternativer.

	Alt. A Sysselsetting i 2014	Alt. B Sysselsetting ved 30 % økning i gjestedøgn	Alt. C Sysselsetting ved 50 % økning i gjestedøgn	Alt. D Sysselsetting ved 75 % økning i gjestedøgn
Direkte førsteordens effekt	3 275	4 257	4 912	5 731
Indirekte andre- og høyereordens effekt ¹¹	775	1 008	1 163	1 356
Totalt	4 050	5 265	6 074	7 087

Kilde: SSB; Statistikknett reiseliv; NyAnalyse, WEI-modellen.

Også Statens vegvesen Region Sør har gjennomført kartleggingsprosjekter som viser reiselivets særskilte transportbehov («Reiselivsnæringens transportbehov i Region Sør»), og underbygger den særegne situasjonen at veldig stor del av trafikkpasseringene er reiselivsrelaterte. Dette må derfor vektlegges i prioriteringene av prosjektporteføljen da det ville være en svært uheldig situasjon dersom det skal være standard og kapasiteten på veiene som bestemmer om Hallingdal skal være en reiselivsregion i fortsatt vekst.

Grunnlagsdokumentet inneholder tabeller som viser fordelingen av de fire rammenivåene på årene 2018-21, 2022-23 og 2024-29, også for tiltaket Nasjonale Turistveger. Her går det fram at utviklingen av de atten turistvegene vil ta lengre tid enn tidligere forutsatt, med tilhørende følger for framdriften til de særskilte attraksjonene Vøringsfossen, Gjende, Torghatten og Låtefoss.

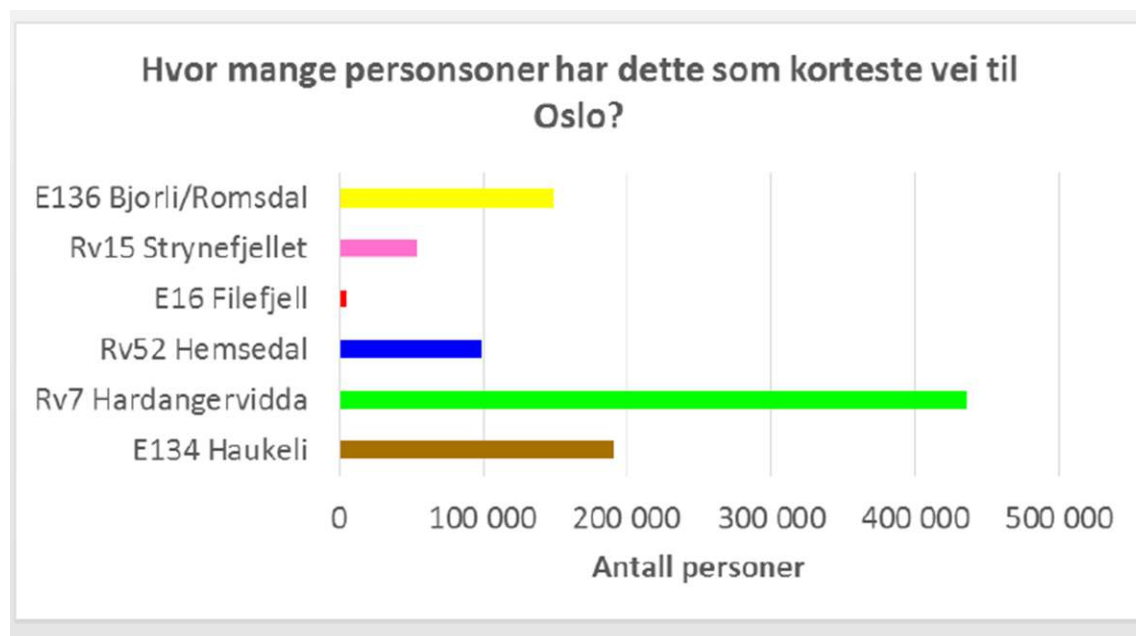
Satsingen på Nasjonale turistveger handler om å styrke det norske reiselivsproduktet med en særegen attraksjon der kombinasjonen landskap, kjøretur, arkitektur og kunst kan lokke bilturister til å velge Norge som sitt feriemål. Nasjonale turistveger er av mange framhevet som den viktigste satsingen for norsk reiseliv og dermed også for bosetting og sysselsetting, ikke minst i distriktene. Denne blir ytterligere styrket når man nå ser at den oljebaserte næringen må erstattes med en annen framtidsrettet næring.

Reiseliv er en av de raskest voksende næringene i verden. Norge har store muligheter for å ta sin del av denne veksten, med Nasjonale turistveger som ett av sine viktigste verktøy. Det er derfor avgjørende at de 18 nasjonale turistvegene blir fullført i løpet av 2023 slik det er forutsatt i de årlige budsjettene for Samferdselsdepartementet og som legges til grunn i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018-2029. Dette forutsetter imidlertid at det meste av turistvegbevilgningen på 1,4 mrd. kr (basisramma) blir satt inn i 2018-2021 og 2022-2023.

Rute 5b: Rv7 Hønefoss-Brimnes

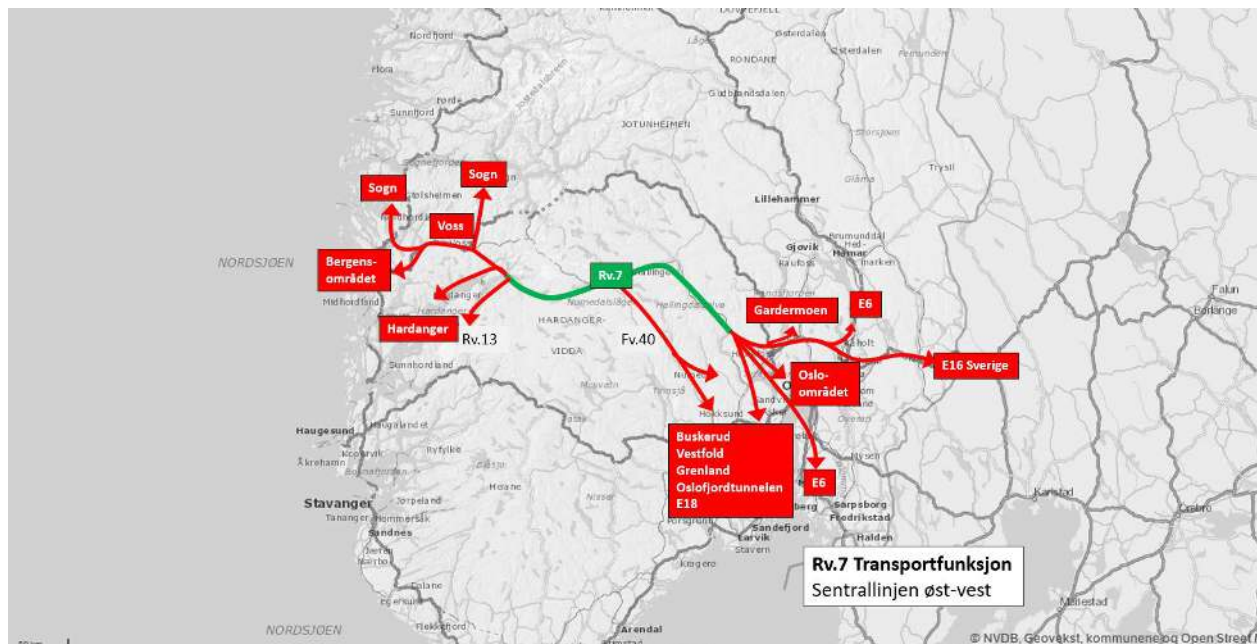
HVT AS legger til grunn at det innenfor transportkorridor 5 legges til grunn at rute 5b (Rv7 og Rv52) skal være en av to hovedveiforbindelser mellom øst og vest. Med bakgrunn i utredningen om hovedveier øst – vest, ble E134 prioritert som et av hovedveisamband øst – vest og samferdselsdepartementet har bestemt at det skal gjennomføres en KVV Gol-Voss for å avgjøre om det er Rv7 eller Rv52 som skal være den andre hovedveiforbindelsen mellom øst og vest. HVT AS vil derfor komme tilbake til hvilke nødvendige tiltak som må legges til grunn i fortsettelsen vest for Gol når nevnte KVV er ferdigstilt.

I denne uttalen vil derfor HVT AS forholde seg til Grunnlagsdokumentet slik det foreligger og konsentrere uttalen omkring forhold og prosjekter som ligger øst for Gol. Over halvparten av trafikken mellom Østlandet og Vestlandet østover fra Gol tilhører Rv.7, og understreker således veiens betydning innenfor nevnte korridor. Rute 5b er korteste og mest brukte veiforbindelsen mellom Oslo og Bergen, og utgjør en betydelig forbindelse for regional trafikk mellom øvrige deler av Øst- og Vestlandet. Illustrasjonen under viser nedslagsfeltet til de ulike fjellovergangene og tydeliggjør Rv.7 sin posisjon som korteste vei for størst befolkningsandel på Vestlandet i valg av vei til Oslo.

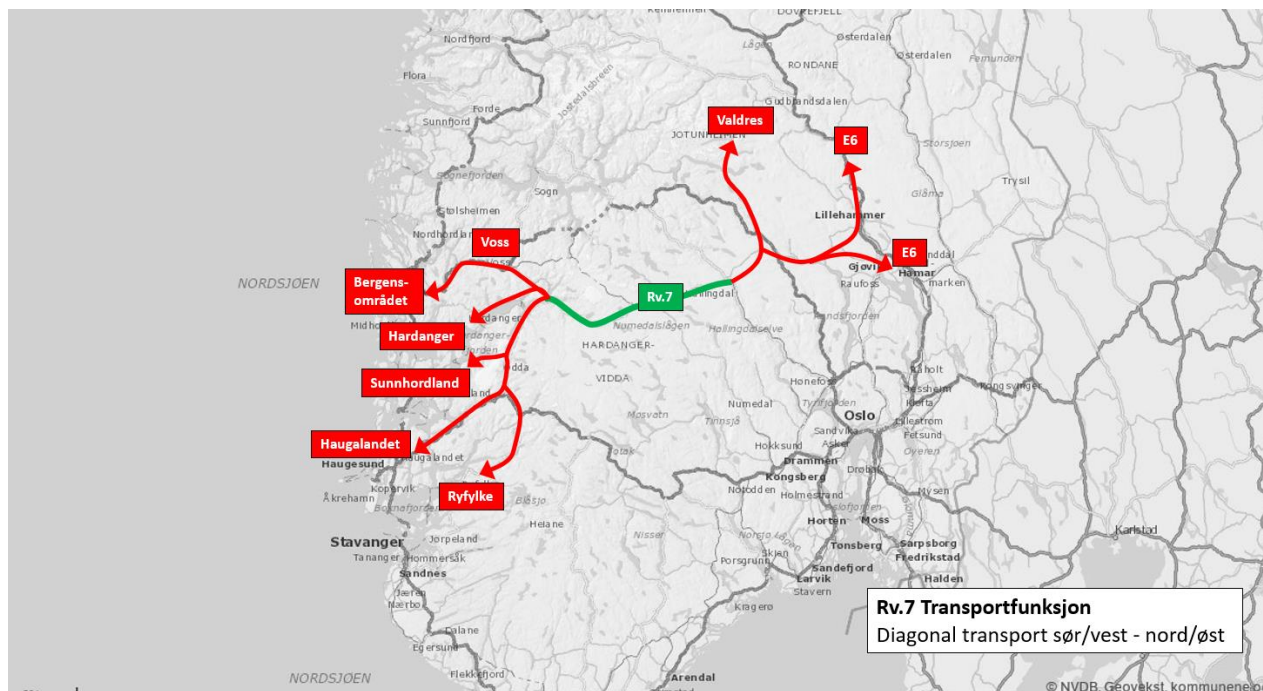


(Kilde: Asplan Viak – analyse av regionale virkninger KVV Gol-Voss)

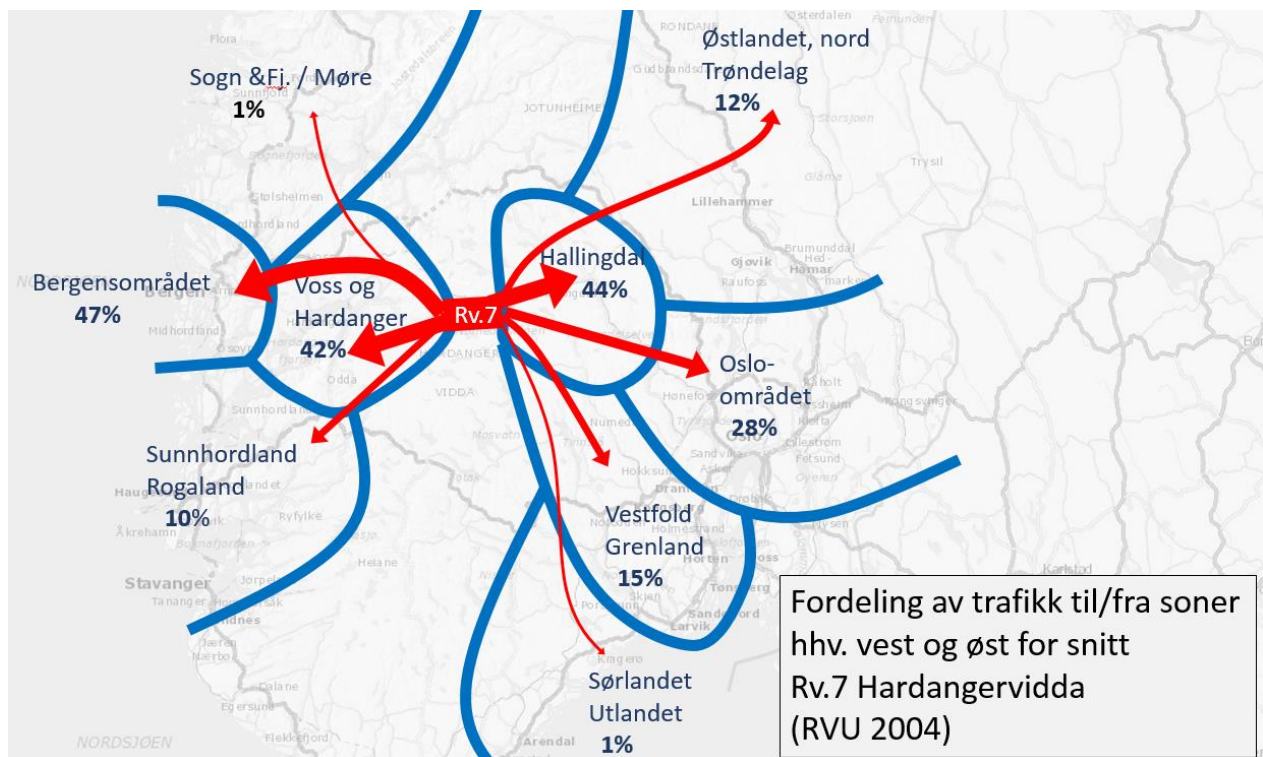
Trafikkgrunnlaget for Rv.7 er i større grad preget av den regionale trafikken som forbinder øst og vest, ikke bare trafikk som skal mellom de to store byene i hver sin ende av korridoren. Denne trafikken utgjør en betydelig større andel av ÅDT på strekningen enn trafikken Oslo-Bergen utgjør av totalvolumet. Gjennom transportfunksjonsanalyse og vurdering av transportmønster basert på Reisevaneundersøkelsen 2004 gjennomført i regi av Hordaland Fylkeskommune og Statens vegvesen tydeliggjøres den store betydningen Rv.7 har i korridorperspektivet (se illustrasjoner under).



(Kilde: Transportfunksjonsanalyse foretatt av Helge Hopen 2016)



(Kilde: Transportfunksjonsanalyse foretatt av Helge Hopen 2016)



(Kilde: Transportmønstreanalyse foretatt av Helge Hopen 2016)

En rekke av de utbedringer som er gjennomført på ruten siden 2004 med prosjekter på begge sider av høyfjellet har bidratt til den forsterkede posisjonen som rute 5b i dag har som

foretrukket transportkorridor mellom øst og vest. Voss-Granvin (2011) og Hardangerbroen (2013) har hatt stor betydning for Hardangerregionen, både hva gjelder bosetting og utvikling av arbeidsmarkedet. Pågående arbeid med Jobergstunnelen (Rv13) er en slutføring av dette påbegynte arbeidet og vil forsterke den positive utviklingen ytterligere og binde Hardanger tettere til det sentrale knutepunktet som Voss er i ferd med å etablere seg som. På østsiden har det siden 2004 blitt realiserte en rekke prosjekter som har hatt tilsvarende betydning for Hallingdals vei ut av bakevjen denne regionen var på vei inn i; Fra 1.januar 2004 ble Rv7/52, Hønefoss - Gol – Borlaug stamvei og fra 1.januar 2010 ble Rv7, Gol – Bu klassifisert som riksvei, det samme som stamvei etter gammel definisjon. Ny parsell på strekningen Ramsrud–Kjelsbergsvingene på Rv7 og ny vei Sokna – Ørgenvika bidro til en god start for på det som HVT AS anser som utviklingen av Rv.7 som viktig regionalt bindeledd mellom Hallingdal og Hardanger og som svært viktige øst-vestforbindelse.

Uansett framtidig prioritering av Rv7 er det avgjørende at veien blir utbygd med en helhetlig og sammenhengende høyere standard enn i dag. I dag er det standardsprang mellom parseller som er bygd og utbedret i ulike tidsperioder, og etter ulike vegnormalstandarder. Dette fører til nedsett trafiksikkerhet. En spesiell utfordring på rute 5b er at det er svært varierende trafikkmengder både i løpet av ukedagene og i løpet av året. Dette gjelder særlig strekningen Hønefoss-Gol som har svært høy helgetrafikk, og som historisk har hatt en stor del møteulykker. Etter tiltak på deler av strekningen de siste årene har ulykkene minnet noe, men det er fremdeles nødvendig med store utbedringer for å redusere risikoen for ulykker ytterligere, i tråd med o-visjonen omtalt i grunnlagsdokumentet.

For hele rute 5b knytter de viktigste utfordringene seg først og fremst til:

- Trafiksikkerhet
- Framkommelighet
- Forutsigbarhet
- Generell vegstandard
- Vinterregularitet
- Konflikt med villrein på Hardangervidda
- Stor variasjon i trafikkmengde i helgene og på hverdager på enkelte strekninger
- Stor del tungtrafikk på deler av ruten

Helårsvei med 100% vinterregularitet

Valget av de ulike hovedvegforbindelsene øst – vest handler om landsdelstilknytning og er av nasjonal betydning. Det er samtidig avgjørende å styrke vinterregulariteten både over Hardangervidda og Hemsedalsfjellet. Når det gjelder vinterregularitet er det Rv7 Hardangervidda som har de desidert største utfordringene med midlertidig stenging pr. vinter, som regel fordelt over 20-30 dager. Rv52 har til samanlikning 1-2 dagar. Når det gjeld kolonnekøyring er det opp mot 30 dagar på Rv7 og 10 -15 dagar på Rv52. Problemstillingene knyttet til frekvens på Rv.7 over Hardangervidda og vinterbrøytingen på strekningen Haugastøl til Sysendalen har vært ut ifra to tilnærminger:

- Regularitet, behov for vinteråpen veg
- Villrein og behovet for veikrysning

Regional plan for Hardangervidda for 2011-2025, ble vedtatt av de tre fylkeskommunene Telemark, Hordaland og Buskerud høsten 2011, og Miljøverndepartementet meddelte i brev datert 16. juli 2012 at de tok planen til orientering. I forhold til Rv7 står det blant annet:

«Rv 7 er etablert som en samfunnsmessig viktig vinteråpen veg over Hardangervidda. Arbeidet med planlegging av miljøtunneler og høyfjellsprofiler på strategiske steder på traséen skal videreføres, samtidig som Hardangerviddatunnelen som et nytt alternativ utredes. Begge løsninger vil sikre villreintrekk til alle årstider og forbedre sikkerhet og framkommelighet for trafikkantene. Valg av løsning og realisering bør skje snarest mulig.»

«En viktig oppfølgingsoppgave av det regionale planarbeidet er å være pådriver for videreføring av arbeidet med utbedring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrere vintervei og bedre kryssingsmuligheter for villreinen. Tunneler (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høyfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.»

Det er dermed innlysende at dagens situasjon ikke kan fortsette, og at nødvendig utbedring av den flaskehalsen som viddekrysningen utgjør for trafikk og villrein tilsier en lang tunnelloøsning uavhengig av om Rv.7 får status som hovedveiforbindelse mellom øst og vest. Dette forholdet må derfor hensyntas i NTP 2018-2029 uavhengig av konklusjonene i det pågående KVVU-arbeidet Gol-Voss.

Veipakke Hallingdal, Ørgenvika-Gol

Kostnadene for å bygge ut rute 5b til fullgod standard øst for Gol er stipulert til 9,5 mrd. kroner. I grunnlagsdokumentet til NTP er det lagt inn 1,1 mrd. til ny parsell Svenkerud – Gol. Når det gjelder tiltak og kostnader for Rv7 vest for Gol blir dette vurdert i KVVU Gol – Voss. Det betyr imidlertid at det totale investeringsbehovet for hele Rv.7 vil være av en såpass størrelse at det vil kunne ta flere tiår før en er etablert på et akseptabelt nivå.

Det er svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna –Ørgenvika er ferdig utbygd. Men det vil være halvgjort arbeid dersom det ikke blir lagt til rette for en utvikling av resten av Rv7. Som den desidert mest trafikkerte øst-vest forbindelsen vil det i første omgang være rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og da som et prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå en helhetlig standard, bør lengre strekninger vurderes i sammenheng, og utbedringene bør planlegges og utføres under ett. Det er positivt at Svenkerud – Gol ligger inne i dokumentet, men det er ikke godt nok i forhold til tidspunkt for oppstart, og at ingen andre tiltak på strekninga Hønefoss – Gol er tatt med i grunnlagsdokumentet.

Øvrige forhold

HVT AS vil i sin uttale fremheve strekningene E16 Arna-Voss, Vossabanen, E16 Skaret-Hønefoss, Ringeriksbanen, E16 Olum- Eggemoen-Nymoene og Rv.13 Vikafjellstunnelen som viktige prosjekter med betydning for utviklingen av tjenlig transportløsninger for korridor 5, samt for Rv.7 som et bærende element i transportkorridoren mellom Oslo og Bergen. Gjennom å fremheve disse prosjektene understreker HVT AS følgende grunnleggende verdier i sin samferdselspolitiske tilnærming;

- Regional utvikling langs både øst-vest-aksen og nord-sør-aksen krever en større sammenheng i planlegging og sammenkobling av transportsystemene i de ulike transportkorridorene som grunnlagsdokumentet operer med
- Jernbane og vei er gjensidig avhengig av hverandre dersom transport-, beredskap- og miljøambisjonene for transportkorridoren skal la seg realisere etter de fastlagte mål for NTP-arbeidet

UTTALE FRA HARDANGERVIDDATUNNELNE AS

1. Minimum høy ramme

HVT AS mener at skal ambisjonene om både å ta igjen etterslep i vedlikehold og evnen til å gjennomføre helt nødvendige investeringer må minimum høy ramme legges til grunn for NTP 2018-2029. Samtidig må kostnadsveksten knyttet til større samferdselssektoren gjennomgås med tanke på mer standardisering av utbyggingsmetoder og gjeldende veinormer. HVT AS mener Norge trenger mer gul stripe, ikke gull stripe.

2. Finansiering og parallell utbygging av hovedveiforbindelser øst-vest

HVT AS forventer at Stortinget ved valg av hovedveiforbindelser mellom øst og vest også prioriterer tilstrekkelige midler og gjennomføringsressurser slik at utbyggingen av de valgte forbindelsene kan gjennomføres parallelt. En utbygging i prioritert rekkefølge vil i realiteten bety at en fjelloverganger velges på bekostning av de resterende.

3. Samfunnsøkonomiske vurderinger

HVT AS mener at det er positivt at samfunnsnytte vektlegges ved vurdering av større infrastrukturinvesteringer, men mener at det må legges større vekt på bredere samfunnsøkonomiske vurderinger. Ikke-prissatte konsekvenser må balanseres inn i totalvurderingen av samfunnsnyttens på en bedre måte enn i dag. Det er viktig at modellene blir et fornuftig verktøy som gir merverdi inn i beslutningsgrunnlaget heller enn å forenkle et mer kompleks samfunnsregnestykke på en slik måte at store samfunnsverdier investeres i infrastruktur som kan gi en uønsket samfunnsutvikling. I tillegg er metodeverktøy og datagrunnlag alltid forbundet med stor usikkerhet, og dette må det tas bedre hensyn til ved prioriteringene i stortingsmeldingen om NTP 2018-2029.

4. Vinterregularitet på fjelloverganger

HVT AS mener at valget av de ulike hovedvegforbindelsene øst – vest skal gjøres for å sikre en landsdelsammenknytning av nasjonal betydning. Samtidig er det avgjørende å styrke vinterregulariteten, både over Hardangervidda og Hemsedalsfjellet. For Rv7 Hardangervidda må også villreinproblematikken løses på en fullgod måte.

5. Videreutvikling Rv7 vest for Gol

HVT AS har i denne omgang ikke uttalt seg i forhold til videreutvikling av Rv7 vest for Gol da det blir sett som mest naturlig at skjer etter at KVV Gol – Voss blir lagt fram. For HVT AS

er det imidlertid viktig å fremheve at en lang tunnelløsning for Rv.7 Hardangervidda er den eneste veiløsningen som kan sikre Rv.7 som helårsvei. Denne løsningen for passeringen av Hardangervidda må derfor gjennomføres uavhengig av status som hovedveiforbindelse mellom øst og vest.

6. Vegpakke Hallingdal

HVT AS ser det som en naturlig fortsettelse av utbyggingen ved Ramsrudhellingane og Sokna –Ørgenvika på Rv7 at det må legges til rette for en videre utvikling av Rv7 Hønefoss – Gol. Dette strekket er og vil være en av hovedveiforbindelsene øst – vest. Som den desidert mest trafikkerte øst-vest forbindelsen vil det i første omgang være rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og da som et prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå en mer helhetlig standard, bør lengre strekninger vurderes i sammenheng, og utbedringene bør planlegges og utføres under ett. Det er positivt at Svenkerud – Gol ligger inne i grunnlagsdokumentet til NTP, men det er ikke godt nok i forhold til foreslått tidspunkt for oppstart, og at ingen andre tiltak på strekninga Hønefoss – Gol er tatt med.

7. Vossabanen Voss-Arna og E16 Arna-Voss

HVT AS legger til grunn at utbygging av vei og bane Arna-Voss finansieres og realiseres parallelt da dette gir størst besparelse i total kostnad for samfunnet og fordi behovene i transportkorridoren tilsier at transportformene utfyller hverandre heller enn konkurrerer mot hverandre. Dette gir en større fleksibilitet i utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner, men også en forbedret kapasitet for godstransport og det muliggjør flere avganger og høyere ambisjoner for skinnegående persontransport gjennomgående i transportkorridor 5.

8. Ringeriksbanen og E16 Skaret - Hønefoss

HVT AS forventer at fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen blir gjennomført med byggestart i 2019 og ferdigstilling i 2024. Forkorting av Bergensbanen vil gi Bergensbanen en helt nødvendig modernisering og øke konkurranseevnen som alternativ til fly mellom Oslo og Bergen. Dette er et viktig tiltak for Ringeriksregionen og som øst-vest forbindelse Oslo-Bergen. Innkorting av Bergensbanen vil ha enormt mye å si for Hallingdal, som den største reiselivsregionen i landet. I tillegg vil Ringeriksbanen medføre en forbedret kapasitet for godstransport og det muliggjør høyere ambisjoner for skinnegående persontransport gjennomgående i transportkorridor 5.

9. E16 Olum- Eggemoen-Nymoen

HVT AS ser E16 Olum- Eggemoen-Nymoen som en viktig prioritering i NTP 2018-2029 da dette er en viktig vegparsell i forhold til sammenkopling med Rv7 som hovedveg øst – vest og i forhold til utviklingen av Hallingdal som den største reiselivsregionen i landet.

10. Rv 13 Fjordvegen

HVT AS ser det som særlig viktig at Rv.13A blir tilført tilstrekkelig midler til rassikring og at dette kommer til realiseres i løpet av planperioden. Dette er en viktig indre nord-sørforbindelse som utfyller og kompletterer Rv.7 som forbindelse mellom øst og vest.

11. Reiseliv og reiseveg

Reiseliv er en av de raskest voksende næringene i verden. Norge har store muligheter for å ta sin del av denne veksten, med Nasjonale turistveger som ett av sine viktigste verktøy. Det er derfor avgjørende at de 18 nasjonale turistvegene blir fullført i løpet av 2023 slik det er forutsatt i de årlige budsjettene for Samferdselsdepartementet og som legges til grunn i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018-2029. Dette forutsetter imidlertid at det meste av turistvegbevilgningen på 1,4 mrd. kr (basisramma) blir satt inn i 2018-2021 og 2022-2023.