**Argument for bygging av tunellar på Rv 7 Hardangervidda.**

Sett saman av Hardangerviddatunnelene AS 13.11.2019

Trond Helleland, Rein Viddekonferansen, Vestlia 10.03.2017:

Riksveg 7 er en av de sentrale veiene mellom øst og vest og er en hovedvei mellom sentrale deler av Østlandet og Vestlandet inkl. Bergensområdet. I tillegg er det hovedveiforbindelsen mellom Hallingdal og store deler av Hardanger. Som en konsekvens av at noen av de største reiselivsdestinasjonene i landet ligger i tilknytning til veien, landskapsopplevelser og at veien er den korteste og raskete mellom Østlandet og Vestlandet, er Rv7 Hardangervidda turisthovedvegen fremfor noen.

På denne bakgrunn foreslåes det at Rv7 Hardangervidda utvikles til turisthovedveien mellom øst og vest. Det vil med andre ord være en delt løsning med Rv52. Rv7 skal utvikles med tanke på å betjene reiselivsnæringen sine transportbehov, som en opplevelsesvei, i tillegg til den regionale funksjonen veien vil ha i forhold til deler av Østlandet og Vestlandet.

Rv7 vil med dette få en helt spesiell status som vil bli en styrke for reiselivsnæringen samtidig som en i større grad vil kunne skille tungtrafikk og persontrafikk. Både ut fra trafikksikkerhetshensyn og fremkommelighetshensyn vil dette være positivt, samtidig som en her ønsker å ta nye grep for legge best mulig til rette for næringslivet og regionene sine behov. Kommunene Eidfjord og Hol har gjort vedtak om oppstart av kommuneplanarbeid på strekningen langs Rv7 over Hardangervidda.

Det vil kunne settes andre krav til Rv7 som turisthovedvei i forhold til m.a. stigningsforhold. Samtidig vil det være avgjørende at veien utvikles som en vintersikker veg med tilnærmet 100% vinterregularitet. Dette betinger etablering av tunnelløsninger på Hardangervidda. Tunnelløsninger må også vurderes ut fra nødvendige behov for å løse villreinproblematikken. I KVU Rv7/Rv52 og forslag KVU Rv7 Hardangervidda er det skissert forslag til løsninger. Dette er på et svært overordnet nivå og det må gjøres grundigere vurderinger før det kan konkluderes i forhold til løsning.

Rv7 har de seneste årene fått en markert trafikkvekst m.a. p.g.a. Sokna – Ørgenvika, Hardangerbrua og ny undergang på Geilo. Ut fra Statens vegvesen sine analyser vil Rv7 uansett løsninger, være den hovedveiene mellom øst og vest som får størst trafikkvekst de kommende ti-årene. Regulariteten på Rv7 over Hardangervidda er desidert den største flaskehalsen på Rv7 og krever også utbedring i forhold til villreinproblematikken. Ut fra disse forholdene og målet om å utvikle Rv7 til turisthovedveien mellom øst og vest settes det i første 4-års periode av 600 mill. av en kostnad på totalt 3 mrd. til oppstart tunnelløsninger over Hardangervidda, med en lengere Dyranuttunnel. Det forutsettes en delvis bompengefinansiering.

*Konklusjon: Regjeringa ved Trond Helleland har laga ei nyvinning for transportsektoren i Noreg ved å funksjonsfordela to hovudvegar og separara tungtrafikk og persontrafikk. Rv 7 Hardangervidda vert hovudveg aust-vest for reiseliv og persontransport. Dette betinger tunell-løsninger på Hardangervidda. Det settes av 600 mill kr i første 4 årsperiode av NTP.*

Meld St 33 (2016-2017) Utdrag:

Langsiktig strategi for utvikling av hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet.

Side 112:

« ….Som den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet legger regjeringen opp til en funksjonsfordeling mellom rv 52 og rv 7. Rv 52 vil være hovedvegforbindelsen for næringstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Rv 52 er allerede i dag den fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet med høyest andel tungtransport. Vegen er noe lenger enn rv 7 , men har bedre vinterregularitet og mindre stigningsforhold.

Rv 7 vil være hovedvegforbindelsen for reiseliv og persontransport. Rv 7 er den korteste vegen mellom Oslo og Bergen, og det er en viktig veg for bl.a. reiselivet på begge sider av Hardangervidda. Rv 7 har også status som nasjonal turistveg. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil gjennomføre en ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVU for rv 7 Hardangervidda. Etter at KS1 er gjennomført vil regjeringen ta stilling til ambisjonsnivået for videre planlegging av utbedringer på strekningen over Hardangervidda. Før det settes i gang videre planlegging etter plan- og bygningsloven vil regjeringen frem mot neste Nasjonal transportplan arbeide videre med et helhetlig forslag til ambisjonsnivå og prioriteringsrekkefølge for den videre planleggingen av tiltak på rv 52 og rv 7»

Side 113:

«….Det er også satt av midler til strekningsvise tiltak på rv 7 og rv 52. Midler til igangsetting av nye prosjekter og prioritering mellom korridorene vil bli vurdert nærmere i arbeidet med neste Nasjonal transportplan.»

Programområde tiltak:

Side 92:

« ….for å oppnå tilfredsstillende standard over lengre strekninger vil en del midler settes av til utbedringsstrekninger. Listen under viser strekninger hvor det er aktuelt å gjennomføre tiltak på utvalgde deler av strekningen:

……

Rv 52 Strekningsvise utbedringer ( 500 mill. kr)

Rv 7 Strekningsvise utbedringer (300 mill. kr)

… Utbedringsstrekningene skal sees i sammmenheng med øvrige prosjekter og programområdetiltak , og vil bli konkretisert i Statens vegvesens videre arbeid med handlingsprogrammet. I dette arbeidet vil det bli lagt vekt på å vurdere flaskehalser i vegnettet sammen med effektiv ressursbruk på de aktuelle strekningene»

Stortingshandsaming av NTP 19.juni 2017.

**Martin Kolberg Arbeiderpartiet:**

«Jeg skal i dette innlegget konsentrere meg om rv. 7 og rv. 52,som er viktige forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet i Norge, med to sentrale fjelloverganger. Både ved rv. 7 over Hardangervidda, som er valgt som hovedvei for personbil- og bussturisttrafikk øst

–vest, samt rv. 52 Hemsedalsfjellet, som er valgt som hovedvei for tungtransport, er avhengige avopprustning og større investeringer. Og for at det ikke skal være noen form for tvil: Arbeiderpartiet støtter forslaget om rv. 7 og rv. 52 som hovedveier mellom øst og vest.

Hallingdal er, på linje med de fleste distrikter og regioner, i behov for god kommunikasjon for å ha en positiv utvikling. Hallingdal er også i særstilling den største reiselivsregionen i landet, med ca. 5–6 millioner gjestedøgn. Ikke for noen annen region i landet har reiselivet så mye å si som for Hallingdal. Det er godt dokumentert i flere rapporter. Analysene tydeliggjør Hallingdals spesielle situasjon med tanke på at en svært stor del av trafikken er reiselivsrelatert. Rv. 7 og rv. 52 har to hovedformål: Det er hovedvei til og fra Hallingdal, der reiselivets transportbehov i stor grad er med på å legge føringer for utviklingen, og det er hovedvei mellom øst og vest. Rv. 7 Hønefoss–Gol vil uansett løsning være den viktigste og mest trafikkerte øst–vest-forbindelsen i lang tid framover.

Det er svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna–Ørgenvika på rv. 7 er ferdig utbygd, men det vil være halvgjort arbeid dersom det ikke blir lagt til rette for en videre utvikling av rv. 7 Hønefoss–Gol, som er og vil være en hovedveiforbindelse mellom øst og vest. Som den desidert mest trafikkerte øst–vest-forbindelsen vil det i første omgang være rett å prioritere Ørgenvika–Gol, og da som et helt prosjekt.

Uansett valg av hovedveiforbindelse øst–vest, er det avgjørende å styrke vinterregulariteten. Dette gjelder spesielt over Hardangervidda. For rv. 7 Hardangervidda må også villreinsproblematikken løses en gang for alle.»

**Per Olaf Lundteigen , Senterpartiet:**

**«**Senterpartiet foreslår over 7 mrd. kr mer enn

regjeringa til investeringsbevilgninger for å få bedre kommunikasjon. Fylkesveinettet, som ikke omfattes av denne planen, må også få en kraftig opprusting, med fast dekke, ti tonns akseltrykk og en må kutte ut telerestriksjonene. Det blir også en prioritert oppgave framover.

Tog skal det satses på i de urbane strøk, vei i distriktene. Senterpartiet i Buskerud er veldig tydelig på, i likhet med Senterpartiet sentralt, at øst–vest-forbindelsen skjer ved opprusting av rv. 7 Hardangervidda som hovedvei for å løse personbil- og turisttrafikken, for å få en vintersikker vei uten stenging, og for å ta vare på villreinens behov. Videre må rv. 52 Hemsedalsfjellet opprustes, ikke minst fra Gol til Hemsedal og gjennom Hemsedal sentrum, slik at en får bedre forhold for tungtrafikken, som er en stor belastning for Hemsedal i dag. Det er behov for betydelige investeringer, og Senterpartiet er glad for regjeringas løsning for rv. 7 og rv. 52.

Vegpakke Hallingdal: Det er behov for planleggingsmidler for rv. 7 på strekningen Ørgenvika–Gol. En må ha ny vei på strekningen Svenkerud–Gol. Ørgenvika–Svenkerud har behov for opprusting. Senterpartiet er sterk tilhenger av nødvendige planmidler, som må komme i den kommende fireårsperioden. Jeg viser til vår egen merknad på det punktet.»

*Konklusjon: Opposisjonen Ap og Sp søttar funksjonsfordelinga mellom rv 7 og rv 52. Rv 7 må opprustast for å få ein vintersikker veg og ta vare på villreinen sine behov.*

Trafikkteljingane til Statens Vegvesen.

Trafikkteljingane som Statens vegvesen gjennomfører viser at av fjellovergangane aust –vest er det rv 7 Hardangervidda som aukar mest, trass i kolonnekøyring og stengingsregime. Så langt i 2018 har Rv 7 større trafikk enn rv 52.Denne trafikkantprioriteringa er tydeleg og må gje signal til ansvarlege styresmakter om å snarast starta arbeidet med trafikksikker heilårsveg over Hardangervidda ved tunellbygging.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Årsdøgnstrafikk Fjellovergangar 2012 -2017 Statens vegvesen** | | | | |  |
|  |  |  |  |  |  |
| 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 |
| ÅDT 2017 | 13,6 % | 5,9 % | 26,4 % | 24,7 % | 29,4 % |
| 2017 Tunge | 21.4 % | 15,80 % | 29.7 % | 18,50 % | 22 % |

**Trafikktal Fjellovergangar tom nov 2018**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Trafikk 2018 | E 16 Filefjell | Fv 50 Hol-Aurland | RV 52 Hemsedal | Rv 7Hardangervidda | E 134 Haukeli |
| jan | 498 | 124 | 785 | 448 | 850,0 |
| feb | 621 | 173 | 965 | 689 | 1122,0 |
| mars | 688 | 214 | 1266 | 1124 | 1508,0 |
| april | 559 | 182 | 1222 | 1068 | 1362,0 |
| mai | 688 | 243 | 1371 | 1281 | 1679,0 |
| jun | 889 | 360 | 1502 | 1697 | 2049,0 |
| jul | 1476 | 724 | 2482 | 3265 | 3871,0 |
| aug | 1144 | 515 | 1857 | 2512 | 2599,0 |
| sept | ? | 254 | 1317 | 1256 | 1729,0 |
| okt | ? | 169 | 1163 | 996 | 1275 |
| nov | ? | 113 | 903 | 585 | 939 |
| Sum | **6563** | **2789** | **12758** | **13326** | **16769,0** |
| MDT | 729 | 310 | 1418 | 1481 | 1863,2 |
| Endring frå 2017 | ? | 3,40 % | minus 0,002 % | 5,00 % | ? |

*Konklusjon: Trafikken på rv 7 Hardangervidda aukar mest av fjellovergangane i sørNoreg og trafikantane prioriterer rv 7 hardangervidda når den er open for fri ferdsel. Trafikken på rv 7 er no større enn rv 52.*

*E 134 (Sørkorridoren) har halvparten så stor ÅDT som E16/rv52/rv7 /fv50. (Nordkorridoren). Dette må bety noko for framtidig prioritering av Stortinget sine vegmidlar.*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Månadsdøgntrafikk 2019**  **Fjellovergangar SørNoreg + Hardangerbrua+ Geilo øst** | | | | | |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Rv 7 Hard.vidda | RV 52 Hemsedal | Rv 50 Hol Aurland | E 134 Haukeli | E 16 Filefjell | Rv 13 H-bru | Geilo  øst |
| Jan | 449 | 804 | 152 | 802 | 0 | 987 | 2822 |
| Feb | 761 | 1014 | 177 | 1192 | 602 | 1322 | 3323 |
| Mars | 710 | 1018 | 193 | 1075 | 569 | 1264 | 3200 |
| April | 0 | 1366 | 261 | 1204 | 679 | 2224 | 4112 |
| Mai | 1574 | 1287 | 272 | 1495 | 605 | 1958 | 3309 |
| juni | 2016 | 1705 | 442 | 2318 | 926 | 3304 | 4318 |
| Juli | 3307 | 2538 | 733 | 4019 | 1441 | 4713 | 5503 |
| August | 2583 | 1855 | 534 | 2718 | 1053 | 3892 | 4955 |
| September | 1382 | 1317 | 265 | 1871 | 702 | 2221 | 3900 |
| Oktober | 981 | 0 | 160 | 1285 | 533 | 1704 | 3507 |
| **MDT snitt** | **1529** | **1434** | **319** | **1798** | **711** | **2359** | **3895** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 0 betyr ikkje dataregistrering den månaden. MDT snitt rekna for registerte månader. | | | | | | |

Ekstern kvalitetsikring KS1 Rv 7 over Hardangervidda.

PricewaterhouseCoopers AS leverte sin KS 1 for KVU rv 7 Hardangervidda den 14.sept.2018. Konklusjonane er at konseptvalet for rv 7 Hardangervidda ikkje bør gjerast no. Dette byggjer på at E 134 og E16/rv 52 først var tilrådde som hovudvegar aust-vest og at rv 7 vert avhengig av investeringane på desse vegane. I dette scenariet vil trafikken på rv 7 Hardangervidda gå ned med 65 %. PwC etterlyser ei breiare utgreiing om villreinforvaltninga nord og sør for rv 7.

PwC seier på s 9 om Strategi, mål og krav: » Våre vurderinger er at det utformes nye alternative prosjektspesifikke krav. I den sammenheng vil det være naturlig å hensynta Stortingets vedtak om at rv 7 over Hardangervidda skal være hovedvegforbindelse for persontransport og reiseliv mellom Østlandet og Vestlandet. Dette kan tolkes slik at det må være helårsdrift på rv 7 , og at dette således bør inngå som et må-krav.»

PWC oppsummer KS 1 slik:

*En svakhet med kapittelet er at det er skrevet før NTP er ferdigstilt og hvilken rolle rv. 7 blir gitt i NTP er dermed ikke beskrevet. Dette er en viktig føring, og må tas med i betraktningen i vurderingen konseptene i KVUen. Det at NTP angir at rv. 7 er en hovedvegsforbindelse for reiseliv og persontrafikk anser vi som et normativt behov som endrer forutsetningen for analysen.   
Vi mener også at det at villreinen er en ansvarsart for Norge og at Norge har ansvar for å legge til rette for å bevare nødvendige leveområder for villreinen også er et normativt behov, og dette kunne med fordel vært tydeliggjort og drøftet mer. KVUen hadde styrket seg om den hadde drøftet hva som ligger i Norges forpliktelser, når er kritisk periode eller tidshorisont for å etablere sammenhengende beiteområder for villreinen og hva oppnås med å etablere sammenhengende beiteområder.*

*Konklusjon: Analysar av samfunnsøkonomien for rv 7 Hardangervidda må ta omsyn til at det skal vera vintersikker heilårsdrift og at villreinen sine behov vert dekka.*

Møte i samferdselsdepartementet 14.mai 2019

Hardangerviddatunnelene As og Interesseselskapet IS Rv 7 fekk møta Statsekretær Tommy Skjervold, Andelingsdirektør Hans Einar Nerhus og Bent Skogen i Samferdselsdepartementet den 14.mai 2019 i Oslo.

Spørsmålet vårt var enkelt: Korleis koma vidare med utvikling av Rv7 over Hardangervidda med grunnlag i politiske og faglege føresetnader. Hovudutfordringa er vintersikker heilårsveg og tilhøva til reinsdyra på Vidda. Med tunnlar vil begge desse få akseptable løysingar.

Stortinget bestemt at Rv 7 Hardangervidda skal vera ein hovudveg aust-vest for persontransport og reiseliv, funksjonsfordelt med rv 52 Hemsedalsfjellet for næringstransport.

Det føreligg frå 2018 to statlege rapportar om Hardangervidda som aust-vestsamband. Konseptvalutgreiinga (KVU) tilrår å satsa på alternativet med 5 korte tunnelar (konsept K2) på Hardangervidda med Dyranuttunnelen som første byggetrinn. Ei konsekvensutgreiing (KS1) om dette seier at ein må vurdera rv 7 i samanheng med funksjonsfordelinga mellom rv 7/rv52. Regjeringa skal ta stilling til ambisjonsnivået for utbygging på rv 7 Hardangervidda med grunnlag i KVU-en.

Fylkeskommunane Hordaland og Buskerud og kommunane langs Rv7 støttar funksjonsfordelingsvedtaket og Korte tunnelar.

Ein Transportanalyse utarbeidd av Sivilingeniør Helge Hopen slår fast at det er rv 7 Hardangervidda som i framtida vil vera den aust-vest-korridoren som vil få størst trafikkauke.

**Målsetjinga med møtet var å be Regjeringa gjera snarleg gjera vedtak i sak om KVU Rv 7 Hardangervidda med konklusjon K2. Då kan Statens Vegvesen starta planlegginga og kommunane Eidfjord og Hol kan starta reguleringsarbeidet.**

Hardangerviddatunnelene as og Is rv 7 har tru på at sakleg informasjon kan gje eit snarleg positivt vedtak om val av konseptet K2 for rv 7 Hardangervidda.

**Bodskapen vår til Departementet:**

1. Regionane Hardanger og Hallingdal ved kommunar og fylkeskommunar støttar

Funksjonsfordelingsvedtaket og K2 ved at alle 3 hovudvegane aust-vest har sine viktige rollar og det er god strategi å utnytta fortrinna desse vegane har og skal ha.

2. Funksjonsfordelingsvedtaket og Transportanalysen fjernar all usikkerheit som ligg i KS1 –rapporten om rv 7 Hardangervidda sin framtidige funksjon. Regjeringa har reiseliv som satsingsområde og K2 er ei praktisk løysing.

3. Regjeringa gjer vedtak i sak om KVU rv 7 Hardangervidda før sommaren 2019 med konklusjon K2. Då kan vegvesen starta  planlegging i tråd med regjeringa sitt mål om nedkorting av  offentlege planlegginstider. Kommunane kan starta reguleringsarbeidet. Spørsmålet om midlar vert del av NTP-prosessen som vanleg.

**Status pr 13.11.2019:**

**Hardangerviddatunnelene As ventar framleis på at Samferdselsdepartementet skal konkludera med konseptet korte tunnelar (K2). Styret vil gå via politiske kanalar for å prøva å få fram eit riktig vedtak.**