



Til Vestland Fylkeskommune
Attn. Matti Torgesen
Bergen

INNSPEL TIL NTP 2022-2033

STATUS OG VEGEN VIDARE FOR RV.7 OVER HARDANGERVIDDA

Stortinget har vedtatt at Rv.7 skal utviklast

Stortinget har i handsaminga av St.meld. 33 om NTP 2018-29 i 2017, vedtatt ei satsing på E134 som hovudveg mellom aust og vest, og ei funksjonsdeling mellom Rv.52 og Rv.7 slik:

- Rv. 52 skal vere hovudvegsamband for næringstrafikk mellom aust og vest.
- Rv.7 er den kortaste vegen mellom Oslo og Bergen og har status som nasjonal turistveg. Rv.7 skal utviklast som hovudveg for reiseliv og persontransport, samstundes som omsynet til villreinen skal ivaretakast.

Derfor er det viktig å bygge ut Rv.7 over Hardangervidda

- Næringslivet har behov for forutsigbare og stabile transportvilkår. Rv.7 over Hardangervidda har dårleg vinterregularitet (kollonnekøyringar og stengt veg). Tunnelar på Rv. 7 er avgjerande for å kunne oppretthalde og vidareutvikle vinterbasert næringsliv i Hardanger og Hallingdal. Næringa er i omstilling og er lite berekraftig så lenge det er uforutsigbar framkomst i vinterhalvåret.
- Rv. 7 er barriere for villreinsens trekk / vandringar. Rv.7-tunnelar vil sikra vinterbeitet for reinen.
- Ny transportanalyse synar at rv.7 vil vere den mest brukte aust-vest sambandet i framtida, med ca. 40% av samla trafikkmengd mellom aust og vest. Dette aukar behovet for oppgradering for å ivareta framkomst, trafikktryggleik og omsynet til villreinen.



Statens vegvesen har rangert konsept K2 (korte tunnelar) høgast ved å vurdere K2 som best egna til å ivareta dei viktigaste omsyna, innanfor ei avgrensa kostnadsramme.

K2 vil ivareta trafikktryggleik, vilkåra for villreinen samt tilrettelegging for persontransport og næringsutvikling i tråd med funksjonsdelingsvedtaket.

Det første som må skje er vedtak av konsept K2 for Rv.7 over Hardangervidda

Det første som må skje er at Samferdselsdepartementet slutthandsamar KVU/KS1 -prosessen ved at Regjeringa vedtar utbyggingskonsept for Rv.7 over Hardangervidda. Vedtaket er naudsynt for å utløyse midlar til utbygging gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Statens vegvesen har rangert konsept K2 (korte tunnelar) høgast, og tilrår Dyranut-tunnelen som første byggjetrinn. Hardangerviddatunnelene AS sluttar seg til tilrådinga av K2, fordi løysinga med fleire korte tunnelar er den mest effektive måten å løyse både utfordringane med framkomst og tilhøva for villreinen.

PLANAR OG VEDTAK

Planprosessen som leia fram til funksjonsdelingsvedtaket

Mange utgreiingar og planprosessar har vore gjennomført og danna grunnlaget for Regjeringa sitt vedtak om funksjonsdeling i 2017. Statens vegvesen har gjennomført fleire utgreiingar av aust-vest sambanda som vart slutført gjennom KVU/KS1-prosessen for strekninga Gol-Voss:

2016: Statens vegvesen legg fram KVU for Gol-Voss, der dei tilrår E134 som hovudveg aust-vest og Rv.52 som den andre prioriterte hovudvegen framfor Rv.7.

2017: Kvalitetssikringsrapporten for KVU Voss-Gol (KS1) stadfester tilrådinga av E134 og Rv.52 framfor Rv.7.

2017: Regjeringa vedtek funksjonsdeling med satsing både på E134, Rv.52 og Rv.7.

Regjeringas vedtak byggjer på dei faglege rapportane frå KVU-arbeidet, men òg den høyringsprosessen og dei politiske innspela som har kome inn i løpet av prosessen. Hardangerviddatunnelene AS si vurdering er at vedtaket er nyskapande og framtidsretta ved at ein legg vekt på å styrkje dei ulike fortrinna til dei einskilde hovudvegsambanda med ein målretta utviklingsstrategi. No er det avgjerande at vedtaket vert følgt opp med midlar gjennom NTP.

Planprosessen for Rv.7

Parallelt med avklaringane av prioritering mellom dei ulike aust-vest sambanda har Statens vegvesen gjennomført ein eigen KVU-prosess for sjølve utbygginga av Rv.7 over Hardangervidda:

2015: Statens vegvesen rangerer konsept K2 for Rv.7 over Hardangervidda høgast (korte tunnelar)

2018: Kvalitetssikringsrapporten for KVU for Rv.7 (KS1) tilrår konsept K0 (ingen tiltak)

Her er det viktig å merke seg at KS1 rapporten som tilrår ingen utbygging av Rv.7, ikkje har lagt til grunn funksjonsdelingsvedtaket, men peikar på tidlegare føresetnader om å satse på berre E134 og Rv.52 som hovudvegar, og uvisse knytt til Rv.7 sin funksjon i eit slikt scenario (som no er uaktuelt). I slutthandsaminga av KVU/KS1 er det derfor avgjerande at Regjeringa baserer sitt vedtak på føresetnaden om at Rv.7 skal utviklast som hovudveg for reiseliv og persontransport.

I St.meld. nr. 22 2016-2017 om Nasjonal transportplan 2018-29 står det:

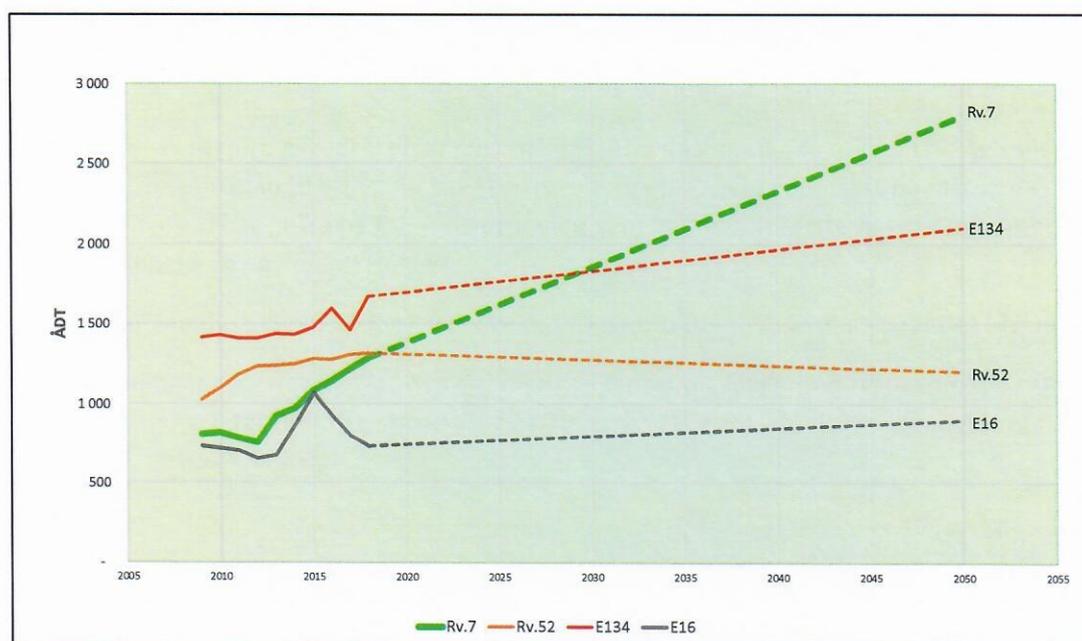
Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil gjennomføre en ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVU for rv 7 over Hardangervidda. Etter at KS1 er gjennomført vil regjeringen ta stilling til ambisjonsnivå for videre planlegging av utbedringer på strekningen over Hardangervidda.»

Første steg på vegen vidare er at Regjeringa stadfester KVVU'en for Rv.7 over Hardangervidda gjennom å vedta kva konsept vidare utvikling skal byggje på. Hardangerviddatunnelene AS sluttar seg til Statens vegvesen sine vurderingar og tilrår at Regjeringa vedtar konsept K2.

På grunnlag av regjeringsvedtaket av KVVU må det arbeidast med å få midlar i neste rullering av Nasjonal transportplan til utbygging av konkrete tunnelprosjekt som start på utbygginga av K2. Statens vegvesen har peika på Dyranut-tunnelen som eit aktuelt første byggjetrinn, men fleire andre delutbyggingar kan òg vere aktuelle.

Ny transportanalyse syner at Rv.7 vil vere det mest brukte aust-vest sambandet i framtida

Nye berekningar syner at Rv.7 er den fjellovergangen som vil ha størst trafikkmengd etter gjennomføring av dei vedtatte strategiske satsingane i NTP, inkl. funksjonsdelingsvedtaket:



Figur 1. Nye transportanalyser syner størst trafikkpotensiale for Rv.7 som følgje av funksjonsdelingsvedtaket. Kilde: Transportanalyse for Rv.7, Sivilingeniør Helge Hopen AS av 26.mars 2019.

Med funksjonsdelingsvedtaket segler Rv.7 opp som det viktigaste aust-vest sambandet, sjølv om E134 og Rv.52 også vert bygd ut i stort omfang.

Funksjonsdelinga aukar behovet for å vidareutvikle Rv.7, medan analysen syner òg at det vert mindre aktuelt å byggje eit nytt hovudvegsamband Odda-Bergen med ny bru over Hardangerfjorden (Hordalandsdiagonal). Nye kalkylar indikerer at Hordalandsdiagonalen ikkje lenger kan sjåast på som eit samfunnsøkonomisk lønsamt prosjekt med vedtatt funksjonsdeling. Årsaka til dette er at tidlegare kalkylar som viste god samfunnsøkonomi av diagonalen, føresette ein-sidedig og omfattande utbygging av E134 som einaste hovudveg aust-vest

NÆRARE OM BETYDNINGEN AV Å BYGGJE UT RV.7

Utbygging av Rv.7 er avgjerande for næringsliv og regional utvikling

Samarbeidsgruppe for Rv 7- med representantar frå næringslivet i Oslo, Hallingdal, Hardanger og Bergen, har i vurderinga av alternative hovudvegsamband aust-vest, argumentert for val av Rv 7 som eit av hovudvegsambanda.

Reiselivsnæringa er viktig for verdiskaping i Norge, og natur- og kulturbaserte goder er kjernen i det norske reiselivsproduktet. Næringa skaper årleg verdiar for milliardar og sysselset tusenvis av menneske, av dette er ein relativt stor andel av arbeidsplassane i distrikta. Hallingdalen og Hardanger er framfor andre regionar, der næringsgrunnlaget er basert på reiseliv. Nasjonalpark Hardangervidda, Nord Europas største fjellplatå, er internasjonalt kjent og den meste føretrekte val av reiserute for turistar mellom Oslo og Bergen.

Norsk reiseliv i Sør-Norge står framfor ein av dei største omstillingane i fastlands-Norge. Noverande og framtidig investert kapital i reiseliv kan ikkje vera basert på halvårsdrift. Heilårsdrift i store deler av Sør-Norge kan ikkje gjennomførast med stengte fjellovergangar. Dårlig vinterregularitet medfører uvisse om transporten kjem fram. Hotell- og andre reiselivsdestinasjonar har store problem med etterspurnaden når ein ikkje kan garantere at kundane kjem fram. Transportkostnadene aukar når framkomsten er uviss, grunnlaget for mange næringar står på spill. Hallingdal og Hardanger er blant Norges største reiselivsregionar. Dårlig vinterregularitet verkar avvisande på turiststraumen, t.d. den aukande Asia-trafikken. Tunnelar på Rv.7 i samsvar med konsept K2, vil vere avgjerande for eksisterande næringar generelt, og for reiselivet spesielt.

Regjeringa i motsetning til Statens Vegvesen, har lagt næringspolitisk og regional kunnskap til grunn for val av tre viktige samband mellom aust- og vestlandet. Funksjonsdelingsvedtaket i Regjering og Stortinget ved handsaming av aust-vest utredninga frå Statens Vegvesen, er historisk viktig for næringsliv, busetnad, transportkostnader og regional utvikling i Sør-Norge. Vintersikre vegar med redusert reisetid og trafikksikring for E134 mot Haugesund og Stavanger, Rv52 Hemsedal med vidare satsing på E16 mot Bergen for tungtransport, og utviklinga av Rv7 Hardangervidda for person- og turisttrafikken, framstår som ein nyskapande vegpolitikk basert på kunnskap om trafikantane sine val av reiseruter.

Rv. 7 er barriere for villreins trekk / vandringar

Norge har eit internasjonalt ansvar med å sikra ei livskraftig villreinstamme på Hardangervidda. Rv. 7 slik den er i dag, utgjer ein barriere med sterk avvisingseffekt for villreinen og villreins trekk. St.meld. nr. 21 (2004-2005) om Regjeringas miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand slår fast villreinen som ansvarsart for Norge, og understrekar ansvaret for å bevare nødvendige leveområde for villrein. Her vert det mellom anna presisert betydninga av å ha større saman-hengande område / habitat, både av omsyn til beitetilgang og genetisk mangfald. Rv.7-tunnelar vil sikra vinterbeitet for reinen.

Hardangerviddatunnelene as tilråd og forventar at Dyranuttunnelen og Lågahætunnelen, som ein del av Konsept K2 (korte tunnelar), på rv 7 Hardangervidda vert prioriterte i NTP 2022-2033, første periode.

Kostnad er stipulert av Statens Vegvesen til 3 mrd kr.

Eidfjord/Hol 02.04.2020



Leiv Vambheim

Dagleg leiar

for Petter Rukke

Styreleiar i Hardangerviddatunnelene AS