

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep,  
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD. 1	PLS
S.NR.:	08/173-122
ARKIV:	412.3
SKRIVET:	



**SEKRETARIATET**  
**IS RV7**

Telefon 32 08 51 40  
Telefaks 32 08 16 44  
E-post: [regionraadet@hallingnett.no](mailto:regionraadet@hallingnett.no)  
Kontor: Ålkulturhus  
3570 Ål

Dykkar referanse:

Vår referanse: kag /08/100/300

Ål, 30.4.2008

## UTTALE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019

Vedlagt uttale til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 frå interesseselskap IS RV7.

Beste helsing  
IS RV7

*Knut Arne Gurigard*

Knut Arne Gurigard  
Dagleg leiar

Vedlegg

Kopi; Fiskeri- og kystdepartementet  
Sekretariat for Nasjonal transportplan



## UTTALE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019

### INNLEIING

IS Rv7 er ein medlemsorganisasjon og har som oppgåve å arbeide for ei miljøriktig og samfunnsmessig tenleg utvikling av Rv7 i tråd med innbyggjarane, kommunane og næringslivet sine prioriteringar.

Medlemmer er m.a. Hordaland fylkeskommune, regionråda i Hardanger og Hallingdal, Bergen kommune og kommunane langs Rv7, og næringslivet med NHO Hordaland og Buskerud som viktige medspelarar.

Rv7 er utan tvil ein av dei viktigaste transportkorridorane mellom aust og vest og som kan seiast å ha 3 hovudfunksjonar:

- Som snarveg for aust-vest samband, næringsliv
- Som livsnerve, regional betydning (Hallingdal/Numedal – Hardanger)
- Som turistveg

### SAMANDRAG

1. **Av prosjekt som ikkje er vedteke er Sokna – Ørgenvika det vegprosjektet som har høgast prioritet for IS Rv7, og er eit av dei viktigaste tiltaka for aust-vest sambanda.**  
Prosjektet med innkorting på 20 km. er eit svært lønsamt prosjekt som har hatt ei svært lang planleggingsfase, der det no må vera eit mål å få prosjektet realisert i fyrste del av planperioden, slik som Stortinget signaliserte i samband med NTP 2006-2015 og slik som m.a. Buskerud fylkeskommune har prioritert i si uttale.
2. Det er positivt at det i fyrste fireårsperioden er prioritert fullføring av den vedtekne omlegginga av Rv. 7 på strekninga Ramsrud–Kjelsbergsvingene.
3. **IS Rv7 støttar utbygging av E16 Sandvika –Skaret til firefelts veg og ei vidare utbygging av E16 til Hønefoss.**
4. **IS Rv7 vil på det sterkaste presisera at Rv 7 som viktige ferdselsåre aust – vest skal vera prioriterte som fullverdige vinterbrøyta veg.**  
*Vintervedlikehaldet over Hardangervidda må tilførast nok midlar og utstyr som sikrar vegen som ein fullverdig vinterbrøyta veg. Planarbeidet for miljøtunnelane på Hardangervidda må fullførast snarast, med sikte på oppstart av anleggsarbeidet i siste del av planperioden.*
5. IS Rv7 er svært godt nøgd med at Hardangerbrua er vedteken bygd.
6. **I samband med omklassifisering av vegar må Rv7 vest for Gol oppgraderast til stamveg.**  
**Fordi:**
  - Rv7 bind landsdelar saman og har ein sterk interregional funksjon, som har stor betydning for næringslivet både på Vestlandet og Austlandet.

- Mellom Oslo og Bergen er Rv 7 den kortaste vest-aust-traseen med stamvegknutepunkt på Gol og Trengereid, og utan tvil ein av dei viktigaste vegane mellom Oslo og Bergen.
  - Rv7 er og hovudferdselsåre for dei to største reiselivsregionane i landet, Hallingdal og Hardanger. Skal Noreg vidareutvikla eit heilårleg reiseliv, har utan tvil Rv7 særskilt stor betydning og må vera eit statleg ansvar, og inngå i stamvegnettet.
  - I tråd med Forvaltningsreforma, vil Rv 7 tilfredstillast krava til stamveg.
7. **IS Rv7 krev at vedlikehaldet på Rv7 må styrkast vesentleg.**  
***Fordi:** Vedlikehaldet har gjennom fleire år vorte sterkt nedprioritert som følge av for låge rammer. Dette har ført til ein vegstandard som både er ein risiko i forhold til trafikktryggleik, ein belastning i samband med sjuketransport og slitasje som fører til meirkostnader utover ordinært vedlikehald. Rv7 er i ein svært dårleg forfatning og krev heilt spesiell merksemd.*
8. **Ulykkestala syner at Rv7 er svært ulykkesbelasta. Etter IS Rv7 sitt syn er det ein heilt uakseptabel situasjon både i forhold til dei faktiske forholda og nasjonale målsettingar i forhold til trafikktryggleik.**

## **BAKGRUNN**

### **Aust-vest sambandet**

- Rv7 er den kortaste vegtraseen mellom Oslo og Bergen og ein av dei kortaste og beste vegtraseane mellom Austlandet og Vestlandet og er såleis fyrstevalet for store delar av næringstransporten.  
*For Rv7 utgjer ca. 25% av trafikkvolumet trafikken mellom Bergen og Oslo. Trafikken mellom Indre Vest og Indre Øst utgjer 15 % av ÅDT. Av den samla trafikk mellom Bergen og storsonene i øst går 34 % på Rv7 over Hardangervidda. Delen av trafikk mellom Oslo og storsonene i vest er 25 %. Statens vegvesen sin rapport "Hovudrapport – strategisk utredning øst-vest forbindelsene", 2006, dokumentasjon av dagens trafikkmonster på fjellovergane mellom Aust- og Vestlandet (nasjonal transportkorridor 5).*
- Transportar med start og mål på ruta mellom Bergen og Oslo vesentleg for næringslivet langs Rv7.
- Bindeleddet mellom Hallingdal som største reiselivsregionen i landet og Hardanger/Bergen er fyrst og fremst Rv7.
- For Hallingdal og Hardanger er Rv7 ei av livsnervene, og av stor betydning både for lokaltrafikk og som tilførselsveg for turistnæringa.
- Sett frå næringslivet i Bergensregionen si side er Rv7 det viktigaste vegsambandet aust-vest.
- Rv7 Hønefoss – Gol har desidert største delen av trafikken aust – vest:
  - I 2007 hadde Rv7 vel 50% av total trafikk og tungtransport aust vest.
  - Rv7 over Hardangervidda har ca. 20% av total trafikk og 15% av tungtrafikken.
- Av trafikken mellom Bergens- og Osloområdet som kryssar fjellet nord for Hardangervidda går 75 % gjennom Hallingdal og 25 % gjennom Valdres.

- Frå Bergen kommune si side er det av stor betydning at Rv7 blir sikra midlar som gjer vegen sikker, held krav til vegstandard og at den styrker sin konkurransekraft i tråd med utviklinga av det øvrige riks- og stamvegnettet.
- Situasjonen i dag er at ei av hovudferdselsåra mellom Bergen og Oslo er sterkt nedprioritert, fordi den ikkje er stamveg. Kommunane, næringslivet, transportnæringa og publikum som har Rv7 som ei viktig samferdselsåre, ser svært alvorleg på den nedprioriteringa denne vegen har fått dei seinare åra.

### **Regional betydning (Hallingdal/Numedal – Hardanger)**

Rv7 over Hardangervidda er livsnerva for indre Hardanger og store delar av øvre Hallingdal. Heile 50 prosent av godstrafikken som har start eller endepunkt i Hardanger nyttar Rv7 over Hardangervidda. Samanlikna med Hardanger er det noko mindre godstransport over fjellet vinterstid til/frå Øvre Hallingdal. På den andre sida skjer heile ¾ av denne transporten på Rv7 over Hardangervidda, hovudsakleg som samhandel med Bergensregionen.

Hallingdal og Hardanger har den same utfordringa som mykje av distrikts Norge, ein stagnasjon i næringsutviklinga og tilbakegang i folketalet. Ei av årsakene til dette er kommunikasjon. Skal desse regionane oppretthalda eit levande næringsliv, må konkurransekrafta betrast.

### **Turistvegen**

Rv7 over Hardangervidda bind saman to av dei største turistområda i Noreg. Utviklinga av reiselivsnæringa er grunnleggjande for framtidig utvikling i Hallingdal og Hardanger. Hallingdal og Hardanger som nokon av landets største reiselivsregionar er heilt avhengig av kortare reisetid til dei store marknadane. I tillegg må det til ein radikal standardheving. Svært ofte blir transport i/til distrikta berre vurdert i forhold til lokalbefolkninga sitt transportbehov. Dette er ei forenkling og i mange samanhengar direkte feil.

God kommunikasjon der reisetid og reisekomfort står sentralt er heilt avgjerande for å oppretthalde dagens aktivitetsnivå og for vidareutvikling.

Dette kjem og klart til uttrykk i Buskerud fylkeskommune sin reiselivsstrategi:

*Reisetid og reisestandard er sentralt for reiselivsnæringenes konkurransedyktighet. Det gjelder både til og fra reisemålet, og for at reisemålene blir valgt som stopp på en rundreise. Det tyngste og dermed mest sårbare reiselivet ligger på akse øst-vest og dermed langt fra flyplasstilbud. Det samme gjelder også de deler av fylket hvor det finnes få andre alternativer til næringsutvikling enn reiseliv. Dette må påvirke prioriteringene innenfor kommunikasjonssektoren.*

*Viktigst er: Innkorting og opprusting av Rv 7 i Buskerud og sikre helårsforbindelser øst-vest.*

I forslag NTP 2010-2019 et det sagt at: ”Vi mangler i dag viktig kunnskap om sammenhengen mellom reiselivsnæringen og kravene til transportsystemene. Derfor er det behov for forskning om reiseliv og transport.”

Dette er forhold som IS Rv7 har teke opp ved fleire høve og det er to prosjekt i regi av Statens vegvesen, region sør som vurderar desse forholda:

- Reiselivsnæringens transportbehov i Region sør
- Forvaltingsplan riksveg 7 og riksveg 52

Analysane tydeleggjer Rv7 sin spesielle situasjon i forhold til svært stor del trafikk som er reiselivsrelatert.

Dette kjem og klart fram i førebels utkast til forvaltingsplan Rv7/Rv52.

Ut frå dei vurderingar som er gjort bør det ikkje vera tvil om at det er heilt avgjerande med ei opprusting og vidareutvikling av Rv7.

Ein må ikkje koma i den situasjon at det blir standard og kapasitet på vegane som bestemmer om Hallingdal og Hardanger skal vera distriktsregionar og reiselivsregionar i vekst. Målet må vera at utviklinga av infrastrukturen er i framkant.

Som konkret døme på Rv7 som turistveg:

I Hol kommune er det berekna totalt ca 2 millionar overnattingar og eit samla turistkonsum nær ein milliard og ca 800 sysselsette (TØI 2007).

Det er berekna at det turistrelaterte forbruket i Hol kommune til personar som reiser over Hardangervidda til Hol utgjer ein tredel av det samla turistkonsum.

Ål 30.4.2008

Beste helsing

Ordførar Erik Kaupang  
Leiar IS Rv7

*Knut Arne Gurigard*

Knut Arne Gurigard  
Sekretariatet for IS Rv7