

## NOTAT, FYLKESDELPLAN HARDANGERVIDDA – RV7

### Innleiing

I forhold til vintertenesta på Rv7 over Hardangervidda har det vore gjort omfattande vurderingar og utgreiingar dei siste 8 – 9 åra. Det som har skjedd dei siste åra er sikkert vel kjent, men det kan vera grunn til å minne om det omfattande arbeidet som vart gjort i 2001.

Med utgangspunkt i St.prp. nr. 1 (2000-2001) vart det foreslått å halde Rv7 over Hardangervidda vinteråpen, førebels i eit år. Vegdirektoratet vart bedt om å legge fram utvida dokumentasjon om kva konsekvensar framleis vinterdrift av Rv7 over Hardangervidda kunne få for villreinen. Resultatet av desse undersøkingane skulle gje grunnlag for avgjerd om framtidig vinterdrift av Rv7 over Hardangervidda. I samband med dette arbeidet vart det m.a. gjennomført følgjande vurderingar:

- Effekter av tekniske inngrep og forstyrrelser i tilknytning til rv 7 over Hardangervidda, NINA sluttrapport, 2001
- Erfaringer med bruk av GPS-mottakere i forbindelse med arealbruksundersøkelser på villrein, NINA-notat, 2001
- Villreinen og effekter av rv 7 over Hardangervidda, Oppdragsmelding 666, NINA 2001
- Vinterbeiteslitasje i tilknytning til rv 7 over Hardangervidda, NINA-notat, 2001
- Vinterbrøyting av rv 7 - effekter på villreinbestandene i regionen, fagnotat, DN, 2001
- Vinterstengning av veien over Hardangervidda - virkninger for næringsliv og turisme, TØI rapport 517/2001
- Vestlandet - Østlandet Trafikkanalyse 2001 Vinterstenging av rv 7 og/eller rv 50, Norconsult as, mai 2001
- Samfunnsøkonomisk analyse av vinterstenging av rv 7 Hardangervidda og/eller rv 50 Hol - Aurland, Statens vegvesen Vegdirektoratet, Miljø og samfunnsavdelingen rapport 01/08, juni 2001
- Risikovurdering av fri kjøring og kolonnekjøring over fjelloverganger i dårlig vær- og føreforhold på vintertid, Transport og trafikksikkerhetsavdelingen, Vegdirektoratet, 26. juni 2001 (notat)

Konsekvensane er samanfatta i ”Fremtidig vinterdrift av rv 7 og rv 50”, Miljø og samfunnsavdelingen 01/07, Vegdirektoratet 2001.

Som ein konklusjon av arbeidet rådde Vegdirektoratet (brev av 28.6.2001 til Samferdselsdepartementet) til at Rv7 skulle vera vinteråpen. Omsynet til eksisterande verksemdar og regionane sine arbeidsplassar og busetting vart vurdert at måtte tilleggast størst vekt. Det vart og sagt at vegen sin påverking for villreinen måtte følgjast opp.

### **Rv 7 som viktige ferdselsåre aust – vest, må vera prioriterte som fullverdige vinterbrøyta veg.**

IS Rv7 vil på det sterkaste presisera at Rv7 som ei viktig ferdselsåre aust – vest må vera prioriterte som fullverdige vinterbrøyta veg. Målsettinga må vera at vintervedlikehaldet over Hardangervidda må tilførast nok midlar og utstyr, som sikrar vegen, som ein fullverdig vinterbrøyta veg.

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  $\frac{3}{4}$  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.

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 reiselivsnæringens 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 flyplassstilbud. 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 NTP 2010-2019 er 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 m.a. Hallingdal har teke opp ved fleire høve, der det er to prosjekt i regi av Statens vegvesen, region sør som vurderar nokre av desse forholda:

- Reiselivsnæringens transportbehov
- 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 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.

### **Rv7 sin betydning for næringslivet**

Frå næringshald er det klart uttrykt at ei vinterstenging av Rv7 vil medføre nedlegging av arbeidsplassar innan turistnæringa og innan annan næring i regionen.

Mykje av trafikken på Rv7 over Hardangervidda gjeld fritids- og feriereiser. Med vinterstengt Rv7 vil reisetida til Geilo auke med vel 30 minutt frå Bergen (er no ca fire timer), og det blir like raskt å komme frå Bergen til Hemsedal og Fillefjell som til Geilo.

I 2005 fekk BTV-samarbeidet (fylkeskommunane Buskerud, Telemark og Vestfold) og Innovasjon Norge utarbeida ei reiselivsrapport som har analysert omfanget av reiselivet i dei 3 fylka. Analysen er utført av Transportøkonomisk Institutt, "Ringvirkninger av reiseliv i Buskerud, Telemark og Vestfold, rapport nr. 780/2005.

Turistane sin samla etterspurnad etter varer og tenester utgjorde i 2004 ein samla produksjonsverdi på 16 milliardar kroner i dei tre fylka, der 5,5 milliardar var indirekte

verknader. Hallingdal var den desidert største reiselivsregionen med nær 3 milliardar kroner i samla verknader, dette er tal utan hyttebygging. Reiselivsskapt sysselsetting i Hallingdal utgjør 33% av total sysselsetting.

For Hardanger er det berekna ei samla omsetning for reiselivet, inklusive overrisling, på nær 1 milliard kroner. For indre Hardanger vart det i 2001 berekna ei auke i godstransportkostnader på 2,2 mill. kr. pr. år dersom Rv7 blir stengt. I tillegg vil ei stenging kunne bli ein avgjerande faktor for eit allereie sterkt pressa reiseliv. Ved vurdering av konsekvensar er det i stor grad sett på årlege kostnader. Dei forholda som kanskje er langt alvorlegare og vanskelegare å måle, er dei langsiktige konsekvensane. For ein region som slit med å oppretthalde busetjing og nyetableringar er ei stenging av den viktigaste ferdselsåra dramatisk, spesielt når auka køyreavstand til t.d. Oslo vil bli ca. 100 km. Både i forhold til nyetableringar og turoperatørar vil dette vera svært dårleg signal å gje. I ei tid der ein søker etter vekststimuli og incentiv for nybrottsarbeid i Hardanger, er tanken om å stengje Rv7 eit signal som er det stikk motsette.

Både for Hallingdal som den største reiselivsregionen i landet og Hardanger er reiselivet ein avgjerande verdiskapingsfaktor, der heilårsdrift vil vere ein avgjerande suksessfaktor. Dei tre øvste kommunane i Buskerud har vesentlege deler av sin reiselivsmarknad frå vestsida. Og ikkje minst er det fleire hundre hytter som er i flittig bruk av hytteeigarar frå Bergensområdet. Dette syner og eigne rapportar utført for Statens vegvesen. For ei lønsam og konkurransedyktig reiselivsnæring er det avgjerande med god infrastruktur. noko som klart blir presisert i "Reiselivsmeldinga".

### **Eksempel, Hol kommune, som konkret døme på Rv7 som næringsveg/turistveg**

I rapport frå Transportøkonomisk institutt (893/2007 "Økonomiske virkningar av reiseliv i Hol og Hemsedal 2007"), er det gjort ei grundig analyse av kva reiselivet har å seie.

<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/893-2007/893-hele%20rapporten%20internett.pdf>

Samla tal på gjestedøgn i Hol er rekna til ca. 2 mill. pr. år. Samla turistrelatert omsetning er rekna til 866 mill. kroner, eks. mva. Tala inkluderar ikkje sal av hytter/leiligheiter eller utgifter til oppgradering av eksisterande hytter.

TØI har og vurdert samla inntektsdanning i Hol kommune ved utbygging av fritidsbustadar til 780 mill pr. år. Dette er sjølvsagt avhengig av marknaden for utbygging, men gjer ein indikasjon på omfanget. Den turistrelaterte sysselsettingen i Hol kommune er ca. 1/3 av total sysselsetting.

For å vurdere verknadar for reiselivet i Hol kommune ved ei eventuell vinterstengning av Rv7 har TØI i arbeidsdokument av 11. mai 2006 gjort nokre vurderingar. Dette arbeidet vart utført før rapport 893/2007 og det er nytta eldre vurderingar for berekning av gjestedøgn og omsetning (lågare).

Berekningane til TØI (rapport 11.5.2006) syner at turistane sitt konsum i Hol kommune, utgjorde i 2004 i alt 442 millionar kroner i månedane januar-april og november-desember. Av dette var om lag 231 millionar kroner omsetning (eksklusive mva) utanom dei tradisjonelle reiselivsnæringane (varehandel, diverse tenesteyting). Produksjon av varer og tenester som følgje av indirekte verknader i same periode utgjorde ca 128 millionar kroner.

Til saman innebar turistbesøk i Hol kommune ein samla omsetning på ca 570 millionar kroner i dei månedane det er antatt at vinterstenging kunne vore aktuelt.

Det er berekna at det turistrelaterte forbruket i Hol kommune til personar som reiser over Hardangervidda til Hol utgjør 35% av samla turistkonsum. Etter dei siste berekningane er dette talet no nærare 40%.

Som det går fram av rapport til TØI vil ei vinterstenging av Rv7 føre til ei konkurransevriding i forhold til konkurrerende destinasjonar som Hemsedal, Fillefjell, Voss og eventuelt Haukeliområdet. Dersom all trafikk frå Vestlandet i vinterstengingsperioden fell bort ("worst case"), representerar dette eit samla bortfall per år (ut frå 2004-tall) på omlag 146 millionar kroner i direkte verknader, og om lag 42 millionar i indirekte verknader.

TØI har for få haldepunkt til å kunne si kva som kan vera reelt bortfall. Men TØI syner til eigne tidlegare vurderingar og seier at: *"bortfall av trafikk er åpenbart på kort sikt. På lang sikt vil en sannsynlig utvikling være at vestlandsdelen av Hols marked forvitrer betydelig."* Dersom en tredel av vestlandstrafikken bortfaller, betyr dette at 10 prosent av turistforbruket i Hol i vintersesongen blir borte, dersom halvparten av vestlandstrafikken blir borte, reduseres turistforbruket i vintersesongen i Hol med om lag en sjettedel.

Når det gjeld hytter har TØI ikkje hatt full oversikt over den geografiske eigarstrukturen i Hol per i dag. Men det som blir sett på som interessant når det gjeld utbygging, er i kva grad nye hytter er etterspurt frå vestlandet.

*"Knappt 3 240 (79 %) av hyttene ligger i kommunens søndre del. Her er 22 prosent av hytteeierne fra Vestlandet. Over 1 330 av hyttene ligger i grunnkretsen Fjellet som dekker området Ustaoset - Haugastøl. 31 prosent av hytteeierne er her fra Vestlandet. Grunnkretsen Ustedalen som ligger rett østenfor, har ca 260 hytter og 29 prosent hytteeiere fra Vestlandet. Nordøst for Geilo tettsted er det ca 340 hytter og sørover langs Rv40 i Kikutområdet og Skurdalen til sammen ca 430. Andelen vestlandseiere er begge steder 19-20 prosent.*

*Folk fra Vestlandet som har hytte rundt Geilo tettsted eller sørover langs Rv40 eller vestover langs Rv7 mot Haugastøl, vil alle få minst 38 km lenger vei til hytta på vinterstid dersom Rv7 blir stengt – forutsatt at Rv50 holdes åpen. Med stengt Rv50 blir økningen betydelig større. Totalt gjelder dette minst 740 hytteeiere, dvs 87 prosent av alle fra Vestlandet (gjelder private hytter)."*

Oppgaver frå Hol kommune syner at når det gjeld nye hytter i Geilo-Ustaoset-området er ein tredel av eigarane busett mellom Stavanger og Sognefjorden. Ut frå dette er det anslått at vestlandet utgjer ca 30 prosent av marknaden for nye hytter.

Dersom Rv7 hadde vorte vinterstengt ville for det fyrste interessa for nye hytter vorte mindre, og det vil sannsynligvis også vorte lagt ut for sal ein god del av eksisterande hytter. Etter TØI sitt syn ville sannsynligvis heile vestlandsmarknaden for nye hytter falle bort (netto). Bortfall av denne marknaden inneberer at utbygginga i Hol må reduserast og/eller at prisnivået faller.

### **I klartekst ville med andre ord ei vinterstenging av Rv7 vera dramatisk for reiselivsnæringa og for Hol kommune**

#### **Aust-vest sambandet**

Rv7 er den kortaste og beste vegtraseen mellom Oslo og Bergen. Næringslivaktørane er klare på dette. Dessutan er transportar med start og mål på ruta mellom Bergen og Oslo vesentleg for næringslivet langs Rv 7.

Bindeleddet mellom øvre Hallingdal og Hardanger/Bergen er fyrst og fremst Rv7.

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. Sett frå næringslivet i Bergensregionen si side er Rv7 det viktigaste vegsambandet aust-vest.

### **Distriktsmessige omsyn**

Hallingdal og Hardanger har på linje med dei fleste distrikt og regionar, behov for god kommunikasjon for å ha ei positiv utvikling. For begge regionane vil ei stenging av Rv7 kunne få dramatiske konsekvensar. Kanskje ikkje det fyrste året, men på sikt vil dette føre til konkurransevriding i marknader som allereie har ein sterk konkurranse. I forhold til konkurrerande regionar er det dei siste åra skjedd ei endring, ikkje minst på grunn sterk samferdselsmessig utbygging. Det seier seg sjølv at stenging av dei viktigaste hovudferdselsårene berre vil forsterke situasjonen.

Konsekvensane i eit langsiktig perspektiv kan vera vanskeleg å talfeste, men det må ikkje vera nokon tvil om at vinterstenging vil få store negative konsekvensar for næringsliv og utvikling ikkje minst i indre Hardanger og øvre Hallingdal.

Ut frå eit "føre var prinsipp" vil dette vera eit svært risikofylt eksperiment.

I denne samanheng kan det vera grunn til å minne om både regjeringa sin nasjonale reiselivsstrategi, St.meld. nr. 25 (2008-2009) Lokal vekstkraft og framtidstru Om distrikts- og regionalpolitikken og Politisk plattform for fleirtalsregjeringa 2009 – 2013.

### **Villrein, vinterdrift, tunnelar**

Til slutt nokre kommentarar i forhold til villrein.

Som dei fleste høgfjellsovergang har også Rv7 over Hardangervidda utfordringar med regularitet vinterstid. I tillegg har det vore fokusert på villreinen sine mogelegheiter for å krysse vegen. Vegstyresmaktene gjennomførte i 2006 ei vegutgreiing der tunnelloysingar på parsellar av Hardangervidda vart vurdert, formålet var todelt:

- Tilrettelegging for betre vinterdrift og regularitet på Rv 7.
- Reduksjon av ulemper for villreinen på vidda.

Planarbeidet vart samordna med ei større undersøking av verknader av Rv7 for villreinen. Hovudkonklusjon er tydeleg på at miljøtunnelar kan gje ønska barrierereduserande effekt. I denne samanheng er det viktig å peike på at villreinen sine mogelegheiter for lettast å kunne krysse Rv7, er like viktig på andre årstider enn om vinteren. I tillegg seier Statens vegvesen klart at tunnelar også vil betre vinterregulariteten.

I samband med pågåande fylkesdelplanprosess for Hardangervidda vil desse spørsmåla bli vurdert. ***Målsettinga må her vera å finne løysingar for betre vinterdrift og regularitet på Rv7, og reduksjon av ulemper for villreinen.***

Rapportar som er utarbeida av Norsk institutt for naturforskning (NINA) og Statens vegvesen vil kunne vera eit godt grunnlag for å arbeide vidare med tilrettelegging for betre vinterdrift på Rv7, og reduksjon av ulemper for villrein på vidda.

Både Statens vegvesen og NINA sin hovudkonklusjon er tydeleg på at miljøtunnelar kan gje ønska barrierereduserande effekt. I tillegg seier Statens vegvesen klart at tunnelar også vil betre vinterregulariteten.

*"Men vegutgreiinga er ikkje eit godt nok grunnlag for endeleg val av løysingar, men vil vere eit godt utgangspunkt for utarbeiding av eit planprogram for ein eventuell KU (konsekvensutgreiing) og kommunedelplan."*

Etter IS Rv7 sitt syn må det arbeidast vidare med tanke på ei konsekvensutgreiing, for å klargjera nærare løysingar med miljøtunnelar.

Som strakstiltak bør det vurderast enklare løysingar som å heve vegen på enkelte område, nytte slake vegskuldrer og unngå bruk av vegrekkverk og anna vegustyr.

Det bør og vurderast redusering av høgda på brøytekantar.

Sett frå IS Rv7 sitt utgangspunkt og konflikt i forhold til villrein er det og grunn til å peike på følgjande forhold:

- Dei villreinfaglege vurderingane tek fyrst og fremst for seg Rv7 som forstyrrende faktor for villrein. Her er det viktig å vera klar over at det er mange andre inngrepsfaktorar på vidda og rundt vidda som kan ha like alvorleg konsekvensar for reinen, noko som og blir understreka i rapporten. *”Når effektene av Rv7 og miljøtunneler i forhold til rein skal evalueres, er det derfor feil å gjøre det uten samtidig å se på effektene av andre forstyrrende elementer.”*  
Vurdert ut frå samfunnsnytta kan det vera grunn til å stille spørsmål ved om det har vorte ei for ein-sidedig fokusering på Rv7.
- Andre inngrep på og rundt Hardangervidda fører til at reinen ikkje nyttar deler av dei viktigaste vinterbeiteressursane.
- NINA seier ikkje noko om at villrein på Hardangervidda har store problem i forhold til vinteropen Rv7.
- NINA seier **ikkje** at miljøtunnelar er nødvendige/avgjerande for vinteropen Rv7.
- Villrein på Hardangervidda er i betre kondisjon enn på mange år
- Villrein sine moglegheiter for lettast mogleg kryssing av Rv7, kan også vera viktig på andre årstider enn om vinteren (ref. m.a. rapport NINA og Finsesymposiet”) *”FinseSymposiet erkjenner at foreliggende kunnskap tyder på at områdene mellom Rv 7 og Bergensbanen har mindre verdi som vinterbeite. Området er imidlertid viktig som sommer- og høstbeite, og som utvekslingsområde mot Nordfjella.*

Ut frå alle dei vurderingar som er gjort er det **absolutt ingenting** som skulle tilseie at situasjonen for villrein på Hardangervidda er forverra dei seinare åra, at den er kritisk, eller at Rv7 har ein konsekvens som gjer det nødvendig å stenge vegen.

Ål 1.12.2009

*Knut Arne Gurigard*

Knut Arne Gurigard  
Sekretariatsleiar