

**Sammendrag:**

# Vinterstengning av veien over Hardangervidda – virkninger for næringsliv og turisme

## Konsekvensutredning

Gjennom åpningen av Lærdalstunnelen høsten 2000, er det etablert fergefri stamveiforbindelse (E16) mellom Bergen og Oslo. Stortinget vedtok før jul i 2000 å holde Rv7 over Hardangervidda og Rv50 Hol - Aurland åpne vinteren 2000-2001. Vegdirektoratet ble pålagt å gjennomføre utredninger som kan gi grunnlag for ny beslutning om vinterdriften på de to veistrekningene fra høsten 2001.

Det er gjennomført flere delutredninger. Denne rapporten tar for seg konsekvensene for næringsliv og turisme. Følgende alternativer er vurdert:

Alt 0: Døgnåpen Rv7, dagåpen Rv50 (dagens situasjon).

Alt 1: Stengt Rv7, døgnåpen Rv50.

Alt 2: Døgnåpen Rv7, stengt Rv50.

Alt 3: Stengt Rv7, stengt Rv50.

Generelt vil all transport som skal over Hardangervidda få lenger kjørevei vintertid dersom Rv7 holdes stengt. Vinterstengning vil i særlig grad berøre regionene som "sogner til" Rv7 mellom Voss og Gol, dvs:

- *Indre Hardanger* med kommunene Eidfjord, Ulvik, Ullensvang, Granvin og Kvam.
- *Øvre Hallingdal og Numedal* med kommunene Hol, Ål, Nore og Uvdal og Rollag.

Målet har vært å analysere virksomheter som er lokalisert i disse regionene og som er avhengig av markeder på den andre siden av vidda.

Grunnlaget for analysene har vært:

- Statens vegvesens trafikktegninger.
- Intervjuer av trafikanter på fjellovergangene i februar og mars 2001.
- Trafikkstatistikk fra NSB BA.
- Intervjuer av bedrifter og offentlige etater i de berørte kommunene.
- Data fra offentlig statistikk og registre, samt resultater fra tidligere undersøkelser.

### **Rv7 fortsatt viktig**

Vintertrafikken på Rv7 over Hardangervidda har ikke blitt nevneverdig påvirket etter at Lærdalstunnelen åpnet. Det ser ut til at det først og fremst er Rv50 mellom Hol og Aurland som har mistet trafikk. Trafikken er flyttet til Rv52 gjennom Hemsedal (mesteparten) og E16 over Fillefjell. Hemsedal har nå like mye lastebiltrafikk som E134 over Haukelifjell.

Veikantintervjuene viser at Rv7 fortsatt spiller en sentral rolle for godstransporten mellom de store markedene på Vestlandet og Østlandet. 36 prosent av gods-transport mellom Bergensregionen og Osloregionen benytter Rv7 over Hardangervidda. Kun seks prosent kjører Rv50, 45 prosent kjører via Lærdalstunnelen (E16) og Hemsedal (Rv52), 11 prosent kjører over Fillefjell (E16) og tre prosent kjører E134 over Haukeli. De som kjører over Hardangervidda på Rv7 velger denne fordi den er kortest og raskest. Ruten via Hemsedal velges på grunn av mindre stigning, bedre veistandard og litt fordi man slipper ferge. Til tross for at E16 over Fillefjell er stamvei, er det få som velger denne traséen mellom Oslo og Bergen. Av godstrafikk over Fillefjell som skal til/fra Bergen skal mesteparten fra/til Mjøsregionen.

### **Næringstransport til/fra områdene rundt Hardangervidda**

Vinterstengning av Rv7 over Hardangervidda kan medføre relativt store konsekvenser for varetransporten til/fra Indre Hardanger. Dette skyldes at hele 50 prosent av bilene benytter Rv7 over Hardangervidda. E134 er bare viktig for samhandelen med Telemark og Agder. Ellers er det Rv7 som dominerer.

Ruten over Hardangervidda er den korteste til Osloområdet. Mellom f.eks. Granvin og Oslo sentrum er det 17 prosent lenger kjørevei over Haukelifjell (via Utne). Resultatet av en stengning vil derfor bli en merkbar økning i transportkostnadene for Indre Hardanger.

Sammenlignet med Indre Hardanger er det noe mindre godstransport over fjellet vinterstid til/fra Øvre Hallingdal. På den annen side skjer hele ¾ av denne transporten på Rv7 over Hardangervidda, hovedsakelig som samhandel med Bergensregionen. Mesteparten av de berørte bedriftene ligger imidlertid slik til at vinterstengt Rv7 kun vil øke kjørestrekning til Bergen med knapt seks prosent. Hvis derimot også Rv50 blir stengt, vil kjøreavstanden øke med 30-40 prosent. (Undersøkelsen indikerer for øvrig at det ikke forekommer videre godstransport vinterstid fra Numedal via Geilo og videre Rv7 mot Vestlandet.)

Regnet i antall turer er næringslivets persontransport<sup>1</sup> til/fra områdene rundt Hardangervidda like stor som godstransporten, men med et større innslag av lokale turer.

---

<sup>1</sup> Næringslivets persontransport består av to hovedkategorier; tjenestereise for å utføre håndverksoppdrag etc (inkl noen få arbeidsreiser) og tjenestereiser knyttet til salgsvirksomhet eller deltakelse på møter, seminarer eller kurs.

### **Fritids- og feriereiser dominerer**

Mesteparten av trafikken på Rv7 over Hardangervidda og på Rv50 gjelder fritids- og feriereiser. Over halvparten av trafikken gjelder vestlendinger på besøk i Øvre Hallingdal / Numedal. Dette gjelder både antall kjøretøy og antall reisende.

Besøkstrafikken til Indre Hardanger er relativt jevnt fordelt på alle kommunene i regionen. Dette kan trolig tolkes som at det stort sett dreier seg om private besøk. Februar og mars er ikke store reiselivsmåneder i Hardanger. For besøkstrafikken til Øvre Hallingdal / Numedal er det helt annerledes. 93 prosent av gjestene besøker Hol kommune. Med så høye tall er det grunn til å anta at det aller meste dreier seg om trafikk til hytter og hoteller. Private besøk utgjør trolig en svært liten andel.

Per dag "bringer" Rv7 i gjennomsnitt vel 200 turister til Øvre Hallingdal, de aller fleste til Geiloområdet. Tallet omfatter ikke trafikk/besøk under vinterferien og påskeferien. Med vinterstengt Rv7 vil reisetiden til Geilo øke med vel 30 minutter fra Bergen (er nå ca fire timer). Fra Indre Hardanger og andre områder lenger sør på Vestlandet øker reisetiden med opptil to timer. Det er grunn til å anta at dette vil medføre færre besøk. Konsekvensen av dette kan bli redusert omsetning for vintersportsanlegg, detaljhandel osv i Geiloområdet. Like viktig er det at Geiloområdet vil få økt konkurranse. Med stengt Rv7 er det like raskt (raskere) å komme fra Bergen til Hemsedal og Fillefjell (via Lærdalstunnelen) som til Geilo.

### **Toget like viktig?**

Vinterstid kommer det flere turister med tog enn med bil over fjellet fra Bergensregionen til Geiloområdet. Likevel er det usikkert om toget kan ta over hvis folk ikke kommer fram på Rv7. Hotellnæringen på Geilo bekrefter at toget har en sentral rolle. Men tilbudet anses etter hvert som dårlig med lav frekvens, høye priser og fulle tog. Dersom toget skal ta over vesentlige deler av vintermarkedet fra Vestlandet, må tilbudet bygges ut betydelig.

### **Hotellturismen i Indre Hardanger**

Vinteren er lite preget av turisme i Indre Hardanger. Men kurs- og konferansemarkedet har stor omsetning både i februar og mars. I april stiger den vanlige turisttrafikken en del. Samlet sett betyr dette at hotellene i april har kommet opp på en omsetning tilsvarende 34 prosent av nivået i toppmåneden juli, mens tilsvarende tall for mai er vel 62 prosent. Betydningen av vinteråpen Rv7 er først og fremst knyttet til at hotellene har lav beleggprosent på grensen til lønnsomhet. Selv om kundegrunnlaget via Rv7 er relativt lavt på vinteren, vil likevel en vinterstengning av veien kunne være en utløsende faktor for at hotellene kommer under lønnsomhetsgrensen. Særlig gjelder dette hvis veien holdes stengt utover i mai. Et annet poeng er at kundegrunnlaget kan bli ytterligere redusert fordi turoperatørene ofte vil ha avtale fra og med april. Stengt vei i denne perioden kan derfor medføre at kontrakter går tapt. Samlet har hotellene i regionen en omsetning på 85 millioner kroner.

### **Konsekvenser for næringslivet i Indre Hardanger**

For samtlige bedrifter i de fem kommunene er det (på grunnlag av informasjon fra intervjuene) beregnet at vinterstengning av Rv7 vil gi ca 2,3 millioner kroner per år i ekstra godstransportkostnader. Dette er et minimumsbeløp fordi bl a kostnader for kundene ved forsinket levering ikke er kalkulert inn. Resultaten bekreftes av data fra et større spedisjonsfirma, HSD-Voss Frakt, som har litt mer enn 50 prosent av transporten mellom Indre Hardanger og Østlandet. For enkelte bedrifter kan en økning i transportkostnadene være kritisk med hensyn til videre produksjon.

### **Konsekvenser for næringslivet i Øvre Hallingdal og Numedal**

Vinterturismen er viktig både for turistnæringen og for handelen i Ål kommune. En relativt beskjedne, men viktig andel av vinterturismen er basert på folk som har reist over fjellet, hovedsakelig på Rv7 og Rv50. Vestlandsmarkedet har i tillegg fått økende betydning de senere årene. På denne bakgrunn kan det fastslås at vinterstengning vil gi negative konsekvenser for næringsvirksomhet og sysselsetting i kommunen. Særlig gjelder dette hvis både Rv7 og Rv50 stenges.

Fordi kommunen har liten industrivirksomhet og fordi mesteparten av markedet for Ål-industrien er på Østlandet og i utlandet, vil transportproblemer for industrien som følger av vinterstengning, bety relativt lite for Ål-samfunnet som sådan. For de bedriftene som rammes har imidlertid stengningen konsekvenser for transportkostnadene. Forverret konkurransesituasjon er trolig viktigere. For å kunne konkurrere på vestlandsmarkedet (hele året) er det strategisk viktig å kunne komme over fjellet på vinterstid.

I Hol kommune og i særdeleshet i Geiloområdet, er reiselivet basisvirksomhet. Medregnet overnatting i private hytter, er det anslått at antall gjestedøgn per år er ca 950 000. Reiselivet gir betydelig overrisling i den lokale økonomien. En svært stor andel av arbeidsplassene i kommunen er direkte eller indirekte basert på turismen. For 1998 er det for Hol kommune beregnet en samlet omsetning for reiselivet, inklusive overrisling, på 680 millioner kroner (Holtskog og Østhagen 1999). Knappt 292 millioner av dette var knyttet til hotell- og restaurantvirksomhet.

Vinterturismen utgjør totalt sett minst 50 prosent av samlet omsetning. Tallene spriker en del med hensyn til Vestlandets andel av vintermarkedet avhengig av type virksomhet og beliggenhet. Det er anslått at andelen samlet sett er ca 35 prosent. Til tross for en viss usikkerhet, kan det uansett slås fast at andelen er vesentlig og at vestlandsmarkedet representerer en betydelig andel av den turistbaserte omsetningen.

Stengning av Rv7 på vinteren vil således med stor sannsynlighet medføre betydelig tap av omsetning i Geiloområdet. Det er ikke sikkert det hjelper så mye om Rv50 holdes åpen. Kjøredistansen mellom Bergen og Geilo via Rv50 blir vel 28 mil. Dette er samme distanse som til Hemsedal (via Lærdalstunnelen) og to mil *lenger* enn til Fillefjell. Det er grunn til å tro at dette vil påvirke konkurranseforholdet mellom de tre fjellområdene.

Stengning av Rv50 (med åpen Rv7) vil ikke gi tilsvarende effekter for Hol kommune som stengning av Rv7. For det første er turismen beskjedne langs Rv50 og dessuten er den i mye mindre grad knyttet til vestlandsmarkedet. Dette viser både materialet fra veikantintervjuene og tallene for hytteeiere.

Nore og Uvdal og Rollag er i mindre grad avhengig av vinteråpen Rv7. Industrien er for det meste orientert mot Kongsberg. For turistnæringen har vintermarkedet fra Vestlandet liten betydning unntatt et visst innslag på Dagalifjellet (knyttet til Geiloområdet). For enkelte butikker og serveringsbedrifter langs Rv40 gjennom Numedal, utgjør likevel trafikk til/fra Vestlandet et viktig markedsgrunnlag på vinteren.

### **Hemsedal og Valdres - nye reisemål?**

Dersom Rv7 og eventuelt Rv50 stenges, må det forventes at omsetning basert på gjennomgangstrafikken (servering, salg av bensin etc) overføres til bedrifter langs E16 og Rv52. Tall fra trafikkundersøkelsen gir i tillegg en indikasjon på at Fillefjell og Hemsedal trolig vil ta over mye av reiselivsmarkedet ved en vinterstengning. Allerede nå kan det registreres relativt stor trafikk til disse områdene via Lærdalstunnelen. Hotellene på Geilo har på sin side merket nedgang i besøket fra Vestlandet etter at Lærdalstunnelen åpnet.