



**TØI notat  
1113/1998**

# **Riksvei 7 – betydningen for Hallingdal og for øst-vest sambandet**

**Øystein Engebretsen  
Berit Grue  
Jan Usterud Hanssen  
Jan Vidar Haukeland**

Oslo, oktober 1998

---

**Tittel:** Riksvei 7-betydningen for Hallingdal og for øst-vest sambandet.

**Forfatter(e):** Øystein Engebretsen; Berit Grue; Jan Usterud Hanssen; Jan Vidar

TØI notat 1113/1998  
Oslo, 1998-10  
45 sider  
ISSN 0806-9999

**Finansieringskilde:**  
Regionrådet for Hallingdal

**Prosjekt:** 2443 Betydningen av Rv7 for Hallingdal og for øst-vest sambandet

**Prosjektleder:** Øystein Engebretsen

**Kvalitetsansvarlig:** Jon Inge Lian

**Emneord:**  
Reiseliv; Veiplanlegging; Ringvirkning

**Sammendrag:**  
Notatet omhandler riksvei 7 sin nåværende og framtidige betydning for Hallingdal og som øst-vest forbindelse. For reiselivet og annet næringsliv er det fokusert på kommunikasjonsforholdenes betydning for konkurransevne og vekstmuligheter. For øst-vest forbindelsen er det fokusert på Hallingdals betydning som transportkorridor og hvordan denne rollen vil utvikle seg med gjennomføring av forskjellige veiprojekter langs de forskjellige hovedrutene mellom Vestlandet og Østlandet.

---

**Title:** Trunk road 7 - the importance for Hallingdal and the east-west connection

**Author(s):** Øystein Engebretsen; Berit Grue; Jan Usterud Hanssen; Jan Vidar Haukeland

TØI working report 1113/1998  
Oslo: October 1998  
45 pages  
ISSN 0806-9999

**Financed by:**  
Regionrådet for Hallingdal

**Project:** 2443 Trunk road 7 - the importance for Hallingdal and the east-west connection

**Project manager:** Øystein Engebretsen

**Quality manager:** Jon Inge Lian

**Key words:**  
Tourism; Road Planning; Regional Impacts

**Summary:**  
The working report presents a study of the trunk road 7's importance for Hallingdal and for the east - west connection.

**Language of working report:** Norwegian

---

Notatet kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

The working report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

# Forord

Notatet presenterer en analyse av riksvei 7's betydning for reiselivsbransjen og andre næringer i Hallingdal. I tillegg omhandler notatet Hallingdals betydning som transportkorridor for godstransport med bil mellom Vestlandet og Østlandet. Arbeidet danner en videreføring av TØIs analyse fra 1994 om næringsmessige virkninger av ny riksvei 7 Sokna – Ørgenvika (TØI rapport 283/1994).

Oppdragsgiver for prosjektet har vært Regionrådet for Hallingdal. Oppdragsgivers kontaktperson har vært daglig leder Knut Arne Gurigard. Det har vært avholdt flere prosjektmøter med oppdragsgiver. Oppdragsgiver har framskaffet deler av underlagsmaterialet til undersøkelsen, herunder lister over næringsdrivende til bruk ved intervjuundersøkelsene.

Notatet er utarbeidet av Berit Grue, Jan Usterud Hanssen, Jan Vidar Haukeland og Øystein Engebretsen, med sistnevnte som prosjektleder.

Grue og Haukeland har hatt ansvaret for kapittel 2 om veitilgjengelighet og reiseliv. Haukeland har skrevet 2.1 og 2.3. Grue har stått for intervjuing, har skrevet 2.2 og har gjennomført beregningsarbeidet til 2.3. Hanssen har skrevet kapittel 3 og har hatt ansvaret for intervjuene som danner grunnlaget for kapitlet. Engebretsen har hatt ansvaret for kapittel 4 og har stått for redigeringen av notatet. Sluttbearbeiding av rapporten er utført av avdelingssekretær Tove Ekstrøm.

Oslo, oktober 1998  
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

*Jon Inge Lian*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1 Innledning</b> .....	1
1.1 Bakgrunn – samferdselsmessige trusler og muligheter.....	1
1.2 Formål og problemstillinger.....	2
1.3 Tidligere undersøkelser.....	3
1.4 Utredning i tre deler.....	3
<b>2 Veitilgjengelighet og reiseliv</b> .....	5
2.1 Struktur- og utviklingstrekk for reiselivet i Hallingdal: Gjennomgang av foreliggende data.....	5
2.2 Intervjuer med reiselivsaktører i Hallingdal.....	10
2.3 Feriedata fra ulike kilder.....	15
2.4 Samlet vurdering.....	20
<b>3 Betydningen av veitilgjengelighet for næringer utenom reiseliv</b> .....	21
3.1 En gjennomgang basert på samtaler og tilgjengelig statistikk.....	21
3.2 Næringslivets godstransporter og –transportører.....	21
3.3 Næringslivets persontransporter.....	23
3.4 Betydningen av andre forbindelser.....	24
3.5 Ambulansetjenesten.....	24
3.6 Hovedpunkter.....	25
<b>4 Hallingdal som transportkorridor</b> .....	26
4.1 Dagens situasjon. Framtidas utfordringer og muligheter.....	26
4.2 Beregninger – framgangsmåte.....	26
4.3 Hallingdal er en viktig transportkorridor.....	29
4.4 Lærdalstunnelen betyr lite for Hallingdal.....	30
4.5 Ombygging av Rv7 kan gi store effekter.....	32
4.6 Utbyggingen på Folgefonnhalvøya betyr lite for Hallingdal.....	35
<b>Litteratur</b> .....	36
<b>Vedlegg</b> .....	39



**Sammendrag:**

## **Riksvei 7 – betydningen for Hallingdal og for øst-vest sambandet**

Formålet med prosjektet har vært å utrede riksvei 7 sin nåværende og framtidige betydning for Hallingdal og som øst-vest forbindelse. For reiselivet og annet næringsliv er det fokusert på kommunikasjonsforholdenes betydning for konkurranseevne og vekstmuligheter. For øst-vest forbindelsen er det fokusert på Hallingdals betydning som transportkorridor og hvordan denne rollen vil utvikle seg med gjennomføring av forskjellige veiprosjekter langs de forskjellige hovedrutene mellom Vestlandet og Østlandet.

Reiselivet er en betydelig næring i Hallingdal. Målt etter antall bedrifter er næringen den tredje største og størst når det gjelder sysselsetting med over 23 prosent av arbeidsplassene. I 1995 bidro reiselivet med hele 40 prosent av de nyetablerte arbeidsplassene i Hallingdal. Det er anslått at opp mot 30 prosent av årsverkene i regionen kan relateres til reiselivsaktiviteter. Til sammen representerte reiselivsmarkedet i 1994 en direkte omsetning på omlag 1,4 milliarder kr i Hallingdal.

I de senere årene har det vært en viss nedgang i turisttrafikken til Hallingdal. Nedgangen har vært innenfor vintertrafikken. Samtidig har det vært økning i de konkurrerende områdene. Resultatet kan bl a avleses som tapte markedsandeler for skiheisene i Hemsedal og Geilo til konkurrenter i Hafjell og Trysil. Årsakene til tapte markedsandeler kan være knyttet til produktutvikling og markedsføring hos konkurrentene. Samtidig kan det ligge forklaringer i de forskjellige stedenes beliggenhet og de rammebetingelser dette gir for virksomhetene.

Riksvei 7 er antatt å ha sentral betydning for reiselivsnæringen i Hallingdal. Spesielt for vinterturismen har nok reisetiden fra de viktigste markedene stor betydning for etterspørselen. De viktigste konkurrentene er Lillehammer / Hafjell, Trysil, Sälen og Falun. Reiseavstandene fra henholdsvis Oslo- og Gøteborg-markedet er omtrent like lange, men de norske konkurrentene til Hallingdal har kunnet nyte godt av bl a opprustninger i veinettet som har gitt Hallingdal en relativt sett dårligere tilgjengelighet. I tillegg vil flyttingen av hovedflyplassen fra Fornebu til Gardermoen gi konkurrentene vesentlig bedre tilgjengelighet fra de utenlandske markedene, mens Hallingdal vil få sin tilgjengelighet redusert.

Blant utfordringene for næringen framover, framstår således bedre tilgjengelighet fra de viktigste markedene som et sentralt element. Det er lagt fram planer om bygging av ny trasé for riksvei 7 mellom Sokna og Ørgenvika. Kombinert med opprusting av veistandarden sør for Sokna vil dette gi en forkorting av reisetiden på vel 20 minutter til Hallingdal fra Osloområdet. Reiselivsnæringen framhever at realisering av dette prosjektet vil være en viktig konkurransefaktor. Det hevdes at

man risikerer å miste mye av det markedet man har i dag, hvis man ikke forsøker å holde følge gjennom transportmessige forbedringer. Omlegging av riksvei 7 vil dessuten kunne gi et vekstpotensiale. Bl a viser beregninger i prosjektet at reisetidsreduksjonen på 20 minutter innenfor kortturmarkedet (1-3 overnattinger) kan gi en samlet vekst på 67 000 gjestedøgn fra Oslo og Akershus, som tilsvarer en økning i turistomsetningen på 32 millioner kroner.

Hallingdal har et allsidig næringsliv utenom reiselivsnæringen. I dalen finnes virksomheter som ligger teknologisk langt fremme både nasjonalt og internasjonalt. Transportomfanget og transportenes karakter varierer stort mellom de ulike næringene. Men generelt er det stor avhengighet av veitransport. NSBs tilbud har etter hvert utviklet seg slik at bruk av jernbane sjelden vil være aktuelt for næringstransporten fra og til Hallingdal. Undersøkelsen blant de næringsdrivende i dalen viser at dagens ”omvei” mellom Sokna og Ørgenvika ikke har spesielle konkurransemessige effekter for næringslivet utenom turismen. Få transporter er så tidsfølsomme at innkortingen mellom Sokna og Ørgenvika vil ha noen betydning. Sett ut fra rene transportkostnader, vil innkortingen ha betydning spesielt for tømmertransporten og for ambulansetjenesten. For øvrig vil kostnadsreduksjoner knyttet til innkortingen stort sett ha marginal betydning.

Stortinget har vedtatt europavei 16 gjennom Valdres og over Fillefjell som stamvei mellom Oslo og Bergen med tunnel mellom Lærdal og Aurland (Lærdalstunnelen). Store deler av tungtrafikken mellom Vestlandet og Østlandet passerer i dag gjennom Hallingdal. Fra kommunene i Hallingdal er det uttrykt frykt for at tungtrafikken etter åpning av Lærdalstunnelen, fortsatt vil gå gjennom dalen. Man ser for seg at resultatet kan bli redusert veistandard og høyere ulykkesrisiko.

Beregningene bekrefter at Hallingdal med dagens veisystem er en viktig transportkorridor i øst – vest trafikken med gods. Europavei 16 over Fillefjell som er utpekt som stamvei, har liten betydning. Av den samlede godstrafikken mellom Østlandet og Vestlandet som benytter en av fjellovergangene Fillefjell/Lærdal, Hemsedal/Lærdal, Hol/Aurland, Hardangervidda eller Haukeli, går sannsynligvis over 60 prosent gjennom Hallingdal. Dette gjelder både for antall turer og for godsmengde (andelen er noe høyere for antall turer enn for antall tonn).

Resultatene viser at Lærdalstunnelen neppe vil gi noen overføring av godstransport fra Hallingdal til stamveien over Fillefjell. Bygging av ny vei mellom Sokna og Ørgenvika vil derimot styrke riksvei 7's og Hallingdals betydning som transportkorridor mellom Vestlandet og Østlandet. Trafikken over henholdsvis Fillefjell og Haukeli blir ikke påvirket, men overføring av en del godstrafikk som i dag går over Strynefjellet, kan gi en vesentlig prosentvis økning av godstransporten gjennom Hallingdal. Bygging av Hardangerbrua vil ytterligere styrke riksvei 7's posisjon. En eventuell omlegging av europavei 134 gjennom Folgefonntunnelen og Jondaltunnelen med ferge til Ljones, vil gi kortere kjøretid mellom Oslo og Bergen via Haukeli. Omleggingen vil imidlertid få liten effekt for Hallingdal forutsatt at Hardangerbrua og ny trasé Sokna – Ørgenvika er gjennomført.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn – samferdselsmessige trusler og muligheter

Stortinget har vedtatt Ev16 gjennom Valdres, over Fillefjell og gjennom Lærdal som stamvei mellom Oslo og Bergen. Et sentral element for etablering av stamveien er bygging av tunnel mellom Lærdal og Aurland (Lærdalstunnelen).

Store deler av trafikken mellom Vestlandet og Østlandet passerer i dag gjennom Hallingdal. Dette gjelder også trafikk på Ev16 gjennom Lærdal som velger Rv52 fra Borlaug gjennom Hemsedal til Gol og videre Rv7 mot Oslo.

Fra kommunene i Hallingdal er det uttrykt bekymring for at tungtrafikken etter åpning av Lærdalstunnelen, fortsatt vil gå gjennom dalen. Dette begrunnes blant annet med at Rv7 over Hardangervidda fortsatt vil være korteste og raskeste strekning mellom Oslo og Bergen. Også Rv50 gjennom Aurlandsdalen med videre forbindelse Rv7 gjennom Hallingdal, vil være kortere enn veien over Fillefjell. Dessuten vil fortsatt strekningen Borlaug – Gol - Oslo være kortere enn strekningen Borlaug – Fillefjell – Fagernes - Oslo. Det betyr at ved vinterstengning av Rv50 Aurland - Hol og evt vinterstengning av Rv7 over Hardangervidda (har vært åpen de siste vintrene), vil raskeste rute Oslo - Bergen kunne være via Aurland, Lærdal, Hemsedal og Hallingdal.

Bekymringen er knyttet til at Hallingdal fortsatt vil få mye gjennomgangstrafikk i form av tungtransport, samtidig som midler til opprusting, trafikksikring og vedlikehold av Rv7 ikke blir håndtert etter stamveikriterier. Man ser for seg at resultatet kan bli redusert veistandard og høyere ulykkesrisiko.

Slike problemer må bli sett i sammenheng med at Rv7 er antatt å ha sentral betydning for næringslivet i Hallingdal. Særlig gjelder dette turistvirksomheten. Spesielt for vinterturismen er det antatt at reisetiden fra de viktigste markedene har stor betydning for etterspørselen. De viktigste konkurrentene er Lillehammer / Hafjell, Trysil, Sälen og Falun. Reiseavstandene fra henholdsvis Oslo- og Gøteborgmarkedet er omtrent like lange, men de norske konkurrentene har kunnet nyte godt av bl a opprustninger i veinettet som har gitt Hallingdal en relativt sett dårligere tilgjengelighet. I tillegg vil flyttingen av hovedflyplassen fra Fornebu til Gardermoen gi de norske konkurrentene vesentlig bedre tilgjengelighet fra de utenlandske markedene basert på flytransport, mens Hallingdal vil få sin tilgjengelighet redusert.

Dette er bakgrunnen for at Regionrådet for Hallingdal har ønsket en utredning om Rv7's betydning for Hallingdal og for øst-vest sambandet. Man er opptatt av hvordan samferdselstiltak i andre regioner påvirker den relative tilgjengeligheten til Hallingdal og dermed rammebetingelsene for næringsvirksomhet i dalen. Samtidig fokuseres det på hvordan samferdselstiltak i egen region kan bidra til å styrke Hallingdals konkurransevne.

Oppsummering av ”trusler” mot Hallingdal:

- Redusert relativ tilgjengelighet fra viktig markeder for reiselivet. Frykt for svikt i vinterturismen.
- Valget av stamveirute (Ev16) Oslo – Bergen via Valdres og Lærdal (gjennom Lærdalstunnelen). Frykt for reduserte bevilgninger til Rv7 samtidig som tungtrafikken fortsatt vil gå gjennom Hallingdal.
- Vinterstengning av Rv7 over Hardangervidda (etter at Lærdalstunnelen er åpnet). Frykt for at vinterturismen fra Vestlandet kan bli redusert.
- Omlegging av Ev134 til den nye Folgefonntunnelen og Jondaltunnelen med ferge til Ljones. Dersom Jondaltunnelen bygges vil Ev134 Oslo – Bergen bli forkortet med 7 mil fra 554 til 484 km. Fortsatt vil Rv7 være kortere, men man frykter at innkortingen vil medføre at veien over Haukeli blir mer populær som reiserute til Vestlandet for sommerturistene.

Veiltak som kan styrke Hallingdals konkurransesituasjon:

- Bygging av ny trasé for Rv7 mellom Sokna og Ørgenvika. Konsekvensutredningen for prosjektet er lagt ut til høring (Buskerud vegkontor 1998). Den nye traséen vil gi ca 20 minutter kortere reisetid mellom Hallingdal (Bergen) og Hønefoss (Oslo). TØI har tidligere utredet lokale og regionale næringsmessige virkninger av veiomleggingen (Engebretsen 1994).
- Utbedring av Ramsrudhellinga på Rv7 mellom Sokna og krysset med Ev16. Vil gi enklere kjøreforhold, økt sikkerhet og kortere reisetid.
- Bygging av Hardangerbrua. Vil gi fergefri forbindelse og kortere kjøretid Oslo – Bergen via Hardangervidda og Hallingdal.
- Andre aktuelle samferdselstiltak som kan ha betydning for Hallingdal, er Oslofjordforbindelsen (Rv23) og tverrforbindelsen Hadeland-Gardermoen (Rv35).

## 1.2 Formål og problemstillinger

Formålet med prosjektet har vært å utrede Rv7's nåværende og framtidige betydning for Hallingdal og som øst-vest forbindelse. For reiselivet og annet næringsliv er det fokusert på kommunikasjonsforholdenes betydning for konkurransevne og vekstmuligheter. Problemstillingene har vært:

- 1 Er dagens kommunikasjonsforhold et problem for næringslivet i Hallingdal?
- 2 Hvilke effekter kan ventes ved innkortning av Rv7 på strekningen Sokna – Ørgenvika, utbedring av Ramsrudhellinga og vinterstengt/vinteråpen Rv7 over Hardangervidda? Har andre samferdselstiltak noen betydning?

For øst-vest forbindelsen har problemstillingene vært:

1. Hvilken betydning har Rv7 for dagens godstransport mellom vest og øst?
2. Hvilke transportruter vil være de mest sannsynlige etter åpning av Lærdalstunnelen (Ev16)?

3. Hvordan kan innkorting av Rv7 på strekningen Sokna – Ørgenvika komme til å påvirke godstransporten?
4. Hvordan vil andre relevante veiprojekter kunne påvirke godstransporten?

Virkningene av de forskjellige prosjektene analyseres delvis hver for seg og delvis samlet.

### 1.3 Tidligere undersøkelser

I tilknytning til konsekvensutredningen for innkorting av Rv7 på strekningen Sokna – Ørgenvika, hadde TØI som oppdrag å utrede næringsmessige virkninger (Engebretsen 1994). I undersøkelsen ble det lagt vekt på den nye veiens betydning for regional integrasjon, endret konkurransesituasjon og regional omfordeling.

Undersøkelsen viste at den økte tilgjengeligheten vil gi bedre rammebetingelser for næringslivet i Hallingdal. Det er først og fremst gjennom reiselivsnæringen at regionen vil kunne høste fordeler. I prosent ble det beregnet en beskjeden vekst, men denne representerer likevel et potensiale på over 80 årsverk når både direkte virkninger og ringvirkninger tas med. Dette gjelder kun den direkte effekten av kortere reisetid. I tillegg kommer at den nye veien kan gi reiselivet i Hallingdal en bedre markedsposisjon i forhold til sine viktigste konkurrenter. Undersøkelsen konkluderte derfor med at vekstpotensialet i realiteten kan være vesentlig høyere enn 80 årsverk. Men det ble samtidig pekt på at realiseringen av dette potensialet nok forutsetter en egen markedsføring.

For næringslivet ellers viste undersøkelsen sparte transportkostnader. Disse ble beregnet til å være såpass marginale at innsparingen for de fleste bedriftene vil ha liten betydning. En viss usikkerhet var det imidlertid knyttet til om redusert reisetid kan gi markedsmessige fordeler gjennom bl a bedre mulighet for tur-/returreiser på dagen i forbindelse med møter.

I dette prosjektet bygges det videre på en del av resultatene og deler av grunnlagsmateriale fra den fire år gamle undersøkelsen. En rekke forutsetninger har imidlertid endret seg i løpet av de fire årene. Dessuten er problemstillingene i dette prosjektet noe annerledes. Det er derfor lagt vekt på å samle inn nye data og utvikle nye metoder tilpasset de nye problemstillingene.

### 1.4 Utredning i tre deler

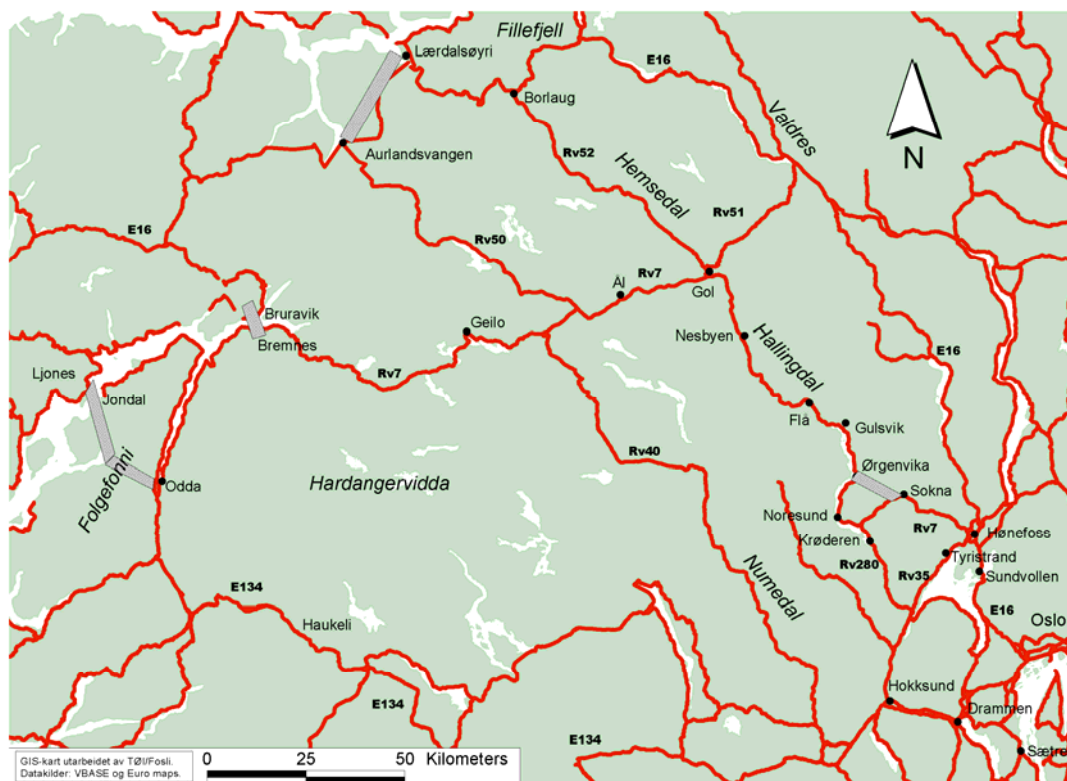
Utredningen består av tre moduler. Den første tar for seg reiselivsnæringen i Hallingdal, den andre modulen tar for seg kommunikasjonsforholdenes betydning for det øvrige næringslivet i regionen, mens den tredje fokuserer på Rv7's generelle betydning for næringstransport. Årsaken til tredelingen er knyttet til reiselivsnæringens sentrale rolle i Hallingdal og til Rv7's spesielle betydning som transportrute for godstransporten vest – øst.

I reiselivsmodulen er det lagt vekt på markedet for reiselivet i Hallingdal. Det er fokusert på gjestedøgn og omsetning innenfor de forskjellige delmarkedene. Siktemålet har vært å belyse konsekvenser for omsetningen av opp- eller nedgang i turisttrafikken. Det vil si at ikke bare mulighetene for vekst har stått i fokus, men

også utfordringer knyttet til det å unngå nedgang i trafikken. Det er lagt vekt på å skille mellom de ulike delmarkedene som vinterturisme, sommerturisme, weekendtrafikk, campingturisme, hytteturisme og kurs- og konferansemarkedet.

For det øvrige næringslivet er det skilt mellom produksjon og detaljhandel. Vi har i liten grad tatt for oss detaljhandelen i Hallingdal fordi denne sektoren nylig er behandlet som en del av en analyse av næringen i hele Buskerud (Vanberg 1997)<sup>1</sup>. Modulen er derfor konsentrert om produksjonsbedrifter. Vi har både tatt med bedrifter som i hovedsak framstiller produkter til bruk/konsum innenfor Hallingdalsregionen og virksomheter som i hovedsak ”eksporterer” produkter ut av regionen.

Innenfor modulen om Rv7’s generelle betydning for næringstransporten vest-øst, har arbeidet vært konsentrert om å sette opp en matrise for hvor transporten kommer fra og skal til. Hensikten med matrisen er å kunne dokumentere Hallingdals betydning som transportkorridor og å kunne vurdere sannsynlige transportruter etter at forskjellige veiprosjekter er gjennomført.



Figur 1.1: Veier og steder omtalt i notatet. Veiprosjekter som er under bygging, planlegging eller utredning er markert på kartet.

<sup>1</sup> Det må ellers legges til at store deler av omsetningen i denne sektoren (for Hallingdals vedkommende) er et resultat av turisttrafikken.

## 2 Veitilgjengelighet og reiseliv

### 2.1 Struktur- og utviklingstrekk for reiselivet i Hallingdal: Gjennomgang av foreliggende data.

#### 2.1.1 Historikk

Det var en betydelig vekst i reisetrafikken til Buskerud i 1960- og 1970-årene, i første rekke i innenlands trafikk (Buskerud fylkeskommune 1997b). Veksttakten for fylket har imidlertid avtatt i forhold til resten av landet fra 1993 og utover.

#### 2.1.2 Hotell- og restaurantvirksomhet

I Buskerud fylke under ett var det i alt 637 bedrifter i hotell- og restaurantvirksomhet i 1997 (Buskerud fylkeskommune 1998). De fleste av disse virksomhetene var relativt små; 39 prosent var enmannsbedrifter, 43 prosent hadde 1-9 ansatte, og 18 prosent hadde 20 ansatte eller mer.

Gjestedøgnstallene viser at mesteparten av hotellovernattingene er basert på ferie- og fritidstrafikk (Statistisk sentralbyrå 1997b). I 1996 var det i alt 1,49 millioner overnattinger ved hotellene i fylket, hvorav 1,06 millioner (71 prosent) var knyttet til ferie/fritidstrafikk. Dette utgjør hele 10 prosent av alle hotellovernattinger i Norge. Resten fordeler seg på kurs/konferanse- (0,29 millioner gjestedøgn) og yrkestrafikk (0,13 millioner gjestedøgn). Ca 1/3 av den totale hotelltrafikken (64 prosent) er knyttet til nordmenns overnattinger – resten er utlendinger. Antallet overnattinger ligger omtrent på nivå med Hordaland, og bare Oppland og Oslo har flere hotellovernattinger enn Buskerud.

I den seinere tid har det vært en viss nedgang i trafikken. Fra 1995 til 1996 sank antallet overnattinger med ca 50 000 i Buskerud. Nedgangen var størst innen ferie- og fritidssegmentet. Besøkstallene holdt seg ganske stabile videre fram til 1997 (5 000 overnattinger eller mer), og nivået ser også ut til å holde seg relativt stabilt halvveis inn i 1998 (tom juli måned).

Utviklingen i Buskerud har vært noe svakere enn i landet som helhet. Landet hadde 3 prosent vekst fra 1995 til 1996, og videre 3 prosent vekst fra 1996 til 1997. Den generelle veksten i hotellovernattinger i Norge har fortsatt i 1998 til og med juli måned (Statistisk sentralbyrå 1998). For et konkurrerende fylke som Oppland har utviklingen vært preget av vekst fra 1995 til 1996 og videre fra 1996 til 1997, men utviklingen har stagnert i 1998. For Telemark og Hedmark var overnattingstallene relativt stabile i perioden 1995-1997, men det ser ut til å ha vært en *økning* i trafikken så langt i 1998. Samlet sett har altså utviklingen på hotellsiden vært relativt svak i Buskerud i perioden sammenliknet med resten av landet og konkurrerende fylker.

Kapasitetsutnyttelsen var i 1997 36,1 prosent for senger og 46,4 prosent for rom. Gjennomsnitt for hele landet var henholdsvis 37,7 prosent og 51,7 prosent. Situasjonen er likevel bedre enn i Oppland, Telemark og Hedmark. I Oppland er de respektive tallene så vidt lave som 29,3 og 38,4 prosent.

I Buskerud er hotellvirksomheten i stor grad konsentrert til Hallingdalsregionen. I 1995 var 85 av de i alt 151 hotellbedriftene i fylket lokalisert i kommunene Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål og Hol (Buskerud fylkeskommune 1998). Av de i alt 2 105 sysselsatte i denne næringen arbeidet 1 240 personer (59 prosent) i de seks Hallingdalskommunene. I perioden 1985-95 har det vært en betydelig vekst i sysselsettingen på hotellsiden i de fire øverste kommunene i Hallingdal, mens de to nederste har hatt en viss tilbakegang. Flå og Nes har i dag liten hotellvirksomhet, mens Gol og Hol er de betydeligste hotellkommunene. Hotellomsetningen i disse to sistnevnte kommunene er henholdsvis 182 millioner kr og 237 millioner kr. På restaurantsiden er antallet virksomheter og sysselsatte relativt mer beskjedne (her er det i første rekke bykommunene som dominerer i Buskerud).

Dette bidrar til at Øvre Buskerud dominerer når det gjelder hotelltrafikken. 79 prosent av alle gjestedøgnene finner sted i denne delen av fylket (Buskerud fylkeskommune 1997b). Denne delen av fylket har også den sterkeste fritidsprofilen på sine hotellovernattinger (82 prosent). Den øvre delen av fylket har to viktige sesonger; vinter (47 prosent) og sommer (39 prosent).

I Hallingdalsregionen er Hol også den største hotellkommunen med rundt 450 000 overnattinger i alt. Gol har rundt 300 000, mens Hemsedal, som har hatt en betydelig økning fram til 1993, har rundt 250 000. Ål ligger på ca 100 000, mens Nes og Flå har langt mer beskjedne tall. Nedgangen har rammet alle kommunene på det norske markedet, bortsett fra Hemsedal som har hatt relativt stabile besøks-tall også et godt stykke utover på 1990-tallet. På utenlandsmarkedet har imidlertid både Hol og Hemsedal hatt en gunstig utvikling det siste tiåret med en betydelig vekst, mens de øvrige kommunene har hatt stagnasjon og tilbakegang også her.

Prisene på overnatting er relativt lave på hotellene i Buskerud. Gjennomsnittsprisen var 298 kr per overnatting i 1996 mot kr 372 i landet som helhet. Prisnivået er likevel høyere enn i Hedmark og Oppland, men noe lavere enn i Telemark. Hotellnæringens driftsresultat i Buskerud var på 30 millioner kr i 1995. Driftsresultatet i prosent av driftsinntektene før avskrivninger var 7,3 prosent, som er svakere enn Oppland, men bedre enn Hedmark og Telemark (Buskerud fylkeskommune 1997a). I reiselivsplanen for fylket (Buskerud fylkeskommune 1997b) er det tatt til orde for en kraftig vekst i lønnsomheten i hotellnæringen for at man skal kunne komme mer på linje med gjennomsnittet for landet når det gjelder driftsresultat i forhold til trafikk og omsetningsnivå.

Hotellene i Buskerud hadde i 1995 en egenkapitalandel på 9 prosent, noe som var høyere enn Oppland og Hedmark, men likevel lavere enn Telemark. Situasjonen for hotellene i fylket har bedret seg noe fra 1991 da egenkapitalandelen var 0 prosent. Hotellene i Buskerud hadde negativ avkastning på egenkapitalen i 1995, men egenkapital-rentabiliteten var likevel enda mer negativ i Oppland (Buskerud fylkeskommune 1996a).

Et notat fra Østlandsforskning (Sæter 1997) viser at det på 90-tallet allment sett har skjedd en kraftig sentralisering av hotellenes trafikk, kapasitetsøkning og kapasitetsutnyttelse til de mest sentrale tjenesteytende kommunene i landet.

### **2.1.3 Campingvirksomhet**

Utviklingen på campingsiden har vært relativt svak fra midten av 80-tallet og utover, men den tok seg opp i 1994 og 1995, for så å falle av igjen i 1996. Dette siste året var svikten særlig stor i den øvre delen av fylket, som har 63 prosent av campingovernattingene i fylket (Buskerud fylkeskommune 1997). Utviklingen i campingsektoren har vært gjennomgående svakere fra 1985 og frem til i dag sammenliknet med tendensen for resten av landet.

Campingstatistikken for Buskerud viser at det i 1997 var 52 campingplasser i fylket (Statistisk sentralbyrå 1997b), med en samlet kapasitet på 744 hytter og rom. I alt var det 223 000 overnattinger i Buskerud, eller om lag 5 prosent av alle overnattinger i Norge. Campingandelen er altså noe mer beskjeden enn hotellandelen. Det er syv fylker i Norge som har flere campingovernattinger enn Buskerud.

### **2.1.4 Hytter**

Buskerud er landets største fylke når det gjelder antall hytter. Det er til sammen registrert 36 000 hytter, hvorav 47 prosent er lokalisert i øvre del av fylket. I reiselivsplanen er det anslått at 60 prosent av det samlede antallet overnattinger i øvre del av fylket, finner sted på hytter. I 1996 ble det bygget 175 nye private hytter i øvre Buskerud, men de fleste av disse ble bygget utenfor Hallingdalsregionen. Hyttebyggingen har variert noe de senere år, men har aldri vært under ca 80 per år i den øvre delen av fylket (Buskerud fylkeskommune 1996).

Hol er den største hyttekommunen med ca én million overnattinger, mens Gol og Hemsedal har rundt 0,5 millioner overnattinger hver (Buskerud fylkeskommune 1996). Hol har nærmere 4 000 hytter, Nes, Gol og Hemsedal har ca 2 000 hytter hver, mens Flå har snaut 1 000 hytter.

### **2.1.5 Skiheisanlegg**

I Hallingdal finnes det to betydelige vintersportssteder, Geilo og Hemsedal, som har basert seg på alpinanlegg. I følge Reiselivsplanen hadde Hemsedal 420 000 og Geilo 250 000 besøkende alpinturister i 1995/96 (Buskerud fylkeskommune 1997). Norske Skiheisers Forening utgir fortløpende statistikk om omsetningen for disse og konkurrerende alpinsentra i Norge.

Tabell 2.1 Heisomsetning i millioner kroner for sesongene 91/92 til 97/98 og prosentvis endring fra sesongen 96/97 til 97/98 for utvalgte vintersportssteder.

Sted	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	Prosent endring 96/97-97/98
Trysilfjellet	42.2	48.3	47.7	57.5	52.5	62.0	71.5	15.3
Hemsedal	37.2	42.5	42.0	47.0	42.8	45.2	50.0	10.6
Geilo	22.0	24.0	23.0	26.0	25.2	25.2	28.0	11.1
Hafjell	11.8	15.0	12.2	21.4	22.4	24.0	26.8	11.7
Norefjell	10.1	17.6	15.9	19.0	18.4	18.3	23.6	29.0

Kilde: Norske Skiheisers Forening (1998)

Utviklingen i omsetning viser at konkurrerende områder har hatt en betydelig sterkere vekst enn Hallingdalstedene (tabell 2.1). Både Norefjell og Hafjell har mer enn doblet sin omsetning når en ser hele perioden 91/92 til 97/98 under ett, og Trysilfjellet har vokst fra Hemsedal i størrelse. Mens det har vært en viss vekst i Hemsedal, har utviklingen for Geilo vært preget av stagnasjon.

Fra 1992 til 1997 økte heisomsetningen i nominelle kroner med 20 prosent for skistedene Geilo (3 anlegg), Hemsedal, Nesbyen og Hallingskarvet, mens veksten for hele landet under ett var på 44 prosent.

Utviklingen i heisomsetningen for et alpinanlegg kan forklares av flere forhold. Produsentenes evne eller muligheter for å drive produktutvikling og effektiv markedsføring av tilbudene er selvsagt viktig ved siden av at lokaliserings- og kommunikasjonsforholdene kan ha sin betydning. Kommunikasjonsmessig har det skjedd lite i perioden for både Geilo og Hemsedal, noe som kan tyde på at Hemsedal har lyktes bedre i sin produkt- og markedsstrategi. Den relative tilbakegangen for Hallingdalsregionen som helhet kan imidlertid tyde på at man samlet sett er kommet dårligere ut enn konkurrerende regioner og steder når det gjelder tilgjengelighet fra det sentrale østlandsområdet.

### 2.1.6 Turismens betydning for varehandelen

Reiselivet har også betydning for detaljhandelen i Hallingdalsregionen. Dersom en sammenlikner omsetningen i Hallingdalskommunene, vil en finne at det er en betydelig økning i omsetningen i feriemånedene juli/august og i noe mindre grad mars/april (påske) sammenliknet med fylket generelt, slik tabell 2.2 indikerer.



Tabell 2.2 Detaljomsetning i mill kr eks mva fordelt over året. Tall for tre terminer juli/august, september/oktober og mars/april 1995:

	Juli/august	September/oktober	Mars/april
Flå	8	7	6
Nes	51	47	42
Gol	83	70	66
Hemsedal	18	13	27
Ål	44	37	35
Hol	60	43	52
Hallingdal handelsdistrikt	264	217	228
Buskerud fylke	2312	2394	2136

Kilde: Vanberg (1997)

Mens det generelt sett ikke er høyere omsetning i turistsesongen i Buskerud som helhet, ser vi av tabell 2.2 at Hallingdalsregionen har en betydelig høyere detaljomsetning i varehandelen om sommeren enn om høsten (22 prosent). Forskjellen er størst for Hol kommune (40 prosent). Også vinter/påsketraffikken drar med seg omsetningsvekst i denne regionen, men her er utslagene noe mindre. Tabellen viser at det er forskjeller mellom kommunene i regionen. Hemsedal har en tydelig vinterprofil, mens Gol og Ål har relativt større omsetning i sommersesongen. Hol har også størst omsetning sommerstid, men her er likevel vintersesongen mer betydningsfull enn sommeren sammenliknet med Gol og Ål. Turisttraffikkens ulike sesongvise fordeling avspeiles tydelig i disse omsetningstallene ettersom vintersportsstedene har den klareste vinterprofilen på varehandelen.

### 2.1.7 Økonomi og sysselsetting i reiselivet generelt

I reiselivsplanen er det gjort et anslag på den økonomiske betydningen av reiselivet i Buskerud fylke. Omsetningen for hotell- og restaurantdrift for 1995 utgjør 1 592 millioner kroner, reiselivsnæringen for øvrig 1 050 millioner kroner, til sammen kr 2 650 millioner kroner. Legger man så til en beregnet overrislings-effekt på 1 300 millioner kroner, blir samlet omsetning av reiselivet 3 950 millioner (Buskerud fylkeskommune 1997). Men her er også lokalbefolkningens bruk av f eks serveringstjenester regnet med. Dersom man trekker ut denne, kan 65 prosent av reiselivsomsetningen i Buskerud tilskrives øvre del av fylket. I en tidligere TØI undersøkelse (Engebretsen 1994) ble turistomsetningen i Hallingdal beregnet til ca 1,4 milliarder kroner.

Reiselivet er altså en betydelig næring i øvre del av Buskerud og i Hallingdalsregionen. I Hallingdalsregionen er reiseliv den tredje største næringsveien målt etter antall bedrifter, mens denne sektoren ligger bare på syvende plass på nasjonalt nivå. Reiseliv er størst når det gjelder sysselsetting. Over 23 prosent av arbeidsplassene i Hallingdal finnes innenfor reiseliv, og i tillegg finnes det eksempler på større reiselivsvirksomheter som i statistiske oppstillinger er ført opp under andre næringer (Cogitos Næringsanalyser 1995). Reiselivet bidro med 40 prosent av de nyetablerte arbeidsplassene i Hallingdal i 1995, mens det

tilsvarende tallet på landsbasis var 7 prosent. I følge opplysninger fra oppdragsgiver<sup>2</sup> kan anslagsvis 30 prosent av årsverkene i regionen relateres til reiselivsaktiviteter. Reiselivsrelatert virksomhet er da å forstå som all sysselsetting som er tuftet på det direkte turistkonsumet som finner sted i regionen, og som i prinsippet kan berøre mange ulike sektorer og bransjer.

En analyse av reiselivsbedriftenes lønnsomhet viser at 59 prosent av bedriftene hadde en tilfredsstillende avkastning på egenkapitalen, mot 48 prosent på landsbasis, selv om også mange Hallingdalsbedrifter har negativ egenkapital. 12 prosent av de ansatte er ansatte i bedrifter med negativ egenkapital (Cogitos Næringsanalyser 1995). Særlig mange av de kapitaltunge bedriftene i denne sektoren har en dårlig kapital situasjon.

## 2.2 Intervjuer med reiselivsaktører i Hallingdal

I løpet av september 98 er det gjennomført telefonintervjuer med et utvalg aktører innen reiselivsnæringa i Hallingdal. Informantene er ledere for overnattingsbedrifter, attraksjoner og reiselivsorganisasjoner, og de er valgt ut fra en liste levert av Regionrådet for Hallingdal. Utvalget er derfor ikke tilfeldig, og dekker heller ikke alle typer reiselivsbedrifter, men representerer likevel et stort antall besøk/gjestedøgn og årsverk innen reiselivsnæringa i regionen. Overnattingsbedriftene står for anslagsvis 270-280 000 gjestedøgn på hoteller, på campingplasser og i hytter.

### 2.2.1 Tema for intervjuene

Intervjuene er inndelt etter tre hovedtema:

- Produkt- og markedsprofil
- Betydningen av transportforholdene
- Andre forhold ved lokaliseringen av reiselivsbedriftene

#### *Produkter og markeder*

For hotellbedriftene er belegget ganske jevnt over hele året. Sommeren er høy-sesong for campingovernattinger, men mange turister bruker denne overnattingsformen også om vinteren.

Vintertrafikken består nesten utelukkende av tur-/returreiser mellom Hallingdalsregionen og gjestenes hjemsted. Om sommeren er det en større andel opphold på gjennomreiser mellom Øst- og Vestlandet, særlig blant de utenlandske turistene.

---

<sup>2</sup> Opplysninger gitt av daglig leder i Hallingdal Regionråd Knut Arne Gurigard i prosjektmøte 17. juni 1998

For overnattingsbedriftene er 60 til 90 prosent av gjestene norske. Hotellene tar imot en god del kurs- og konferanser. 20 til 50 prosent av belegget oppgis å være kurs- og konferanseopphold. Deltakerne er norske, og kurs- og konferansesesongen er fra september til mai. Sommermånedene og ferieperiodene i vinterhalvåret har nesten ren ferie- og fritidstrafikk.

Det absolutt største markedet for norske gjester, turister så vel som kurs- og konferansedeltakere, er Østlandsområdet, særlig nevnes Osloområdet, Drammen, Hønefoss, Østfold og Vestfold. Andelen vestlendinger er liten i vinterhalvåret, men større om sommeren.

De utenlandske turistene er dels individuelle reisende, dels organiserte grupper. De viktigste utenlandske markedene er Sverige, Danmark, Tyskland og Nederland. Det kommer også en del fra det øvrige Europa. Svenskene er i klar overvekt blant utenlandske vinterturister. Sør-Vest-Sverige er et svært viktig marked for skiattrakksjonene.

Oppholdene hos overnattingsbedriftene er av relativt kort varighet - 2,5 til 3 døgn i gjennomsnitt. For hotellbedriftene er andelen lenger opphold svært liten, og blant campinggjestene har oppholdstiden avtatt med årene.

Det klart mest brukte transportmiddelet for gjestene til regionen, er personbilen. Det kommer også en god del bussgrupper, særlig fra utlandet. Toget har også betydning, særlig for kurs- og konferansegjestene. Noen kurs-/konferansegrupper og utenlandske grupper bruker charterfly til Leirin eller Dagali.

### *Transportforholdenes betydning*

#### Riksvei 7 østover

Den ferdselsåren som tar den største delen av trafikken til bedriftene i denne undersøkelsen, er Rv7 østover mot Hønefoss og Osloområdet. *Alle* informantene gir uttrykk for at dette er en svært dårlig riksvei med prekært utbedringsbehov. Innkorting på strekningen Sokna - Ørgenvika rangeres som det viktigste tiltaket, men alle informantene gir samtidig uttrykk for at det beste resultatet er å kombinere denne med utbedringer på strekningen Ramsrudhellinga. Ramsrudhellinga nevnes som spesielt vanskelig for bussene.

De konkrete problemene som nevnes for Rv7-strekningen mot Osloområdet, er svært lang kjøretid, vanskelige kjøreforhold og dårlig sikkerhet. Køer og kork er til stor irritasjon. Forholdene oppfattes som spesielt ille på fredager, når weekendtrafikken kommer i tillegg til det store antallet trailere på strekningen. "Tålmodighetsprøve" er en betegnelse som brukes på hvordan det oppleves å kjøre denne strekningen i tett trafikk. Det finnes nesten ingen forbikjøringsmuligheter. De som likevel presser seg forbi, skaper ofte farlige situasjoner.

Innkorting Sokna - Ørgenvika kan spare ca 20 minutter kjøretid. Med utbedringer av Ramsrudhellinga, kan det hentes 5 minutter i tillegg. Dette oppfattes som svært nødvendige forbedringer for å opprettholde besøket til regionen. Noen sier at dette vil være avgjørende for eksistensen. De som er mest avhengig av kurs-/konferanse- og chartertrafikk, opplever stadig økende krav til kostnadseffektivitet i arbeids- og reisetid (tid er penger). Kurs og konferansearrangører setter størst krav til reisetidene. For de kursene som har kortest varighet, kan de 20 minuttene i følge intervjuene være helt avgjørende.

Også weekendtrafikken for øvrig er følsom for reisetider over 2,5-3 timer. Med innkortinger og utbedringer på Rv7, kan kjøretiden presses ned i 3 timer, og det oppfattes som en viktig psykologisk grense. Informantene påpeker at følelsen av å komme raskere og sikrere fram er viktig også for turistene.

De vanskelige kjøreforholdene nevnes ofte i forbindelse med konkurrerende regioner, særlig Hafjell og Trysil. Dit går det gode motorveier, og konkurranseforholdene oppfattes som spesielt vanskelige når vinterføret forsterker forskjellene i veistandard. Hallingdal har kommet inn i en bakevje ettersom konkurrerende områder har fått forbedrede transportforhold. Noen av informantene sier at de har tapt belegg til andre regioner på grunn av veistandarden.

### Ny hovedflyplass for Østlandet

Plasseringen av hovedflyplassen på Gardermoen fører også til at Hallingdalsregionen blir liggende mindre sentralt. For noen av bedriftene er andelen gjester som bruker flytransport som en del av reisen, svært liten. For kurs- og konferansegjester kan beliggenhet i forhold til flyplassen være avgjørende. Andre er bekymret for charteroperatørens framtidige valg av destinasjon etter at Gardermoen er åpnet. Lillehammerregionen blir liggende i svært kort kjøreavstand fra hovedflyplassen. Det er bred oppfatning om at den nye hovedflyplassen vil få konsekvenser for Hallingdal, og noen tror det kan bli svært tøft.

Alle informantene framhever viktigheten av god tverrforbindelse til Gardermoen. Riksvei 35 oppleves som for dårlig i dag. Andre tiltak som nevnes, er ekspressbusser til og fra hovedflyplassen, flere direkte fly til Fagernes, f.eks. fra Bergen og Trondheim, og en togløsning hvor Gardermoen knyttes til Bergensbanen. Gjester med tog bør uansett kunne levere bagasjen på flyplassen og få den transportert helt fram.

### Oslofjord-tunnel

Et veitiltak som oppfattes positivt av de fleste informantene, er byggingen av Oslofjordtunnelen. Kjøproblemer i Oslo kan til visse tider være med på å skape uholdbare reisetider for store grupper gjester. En stor del av de utenlandske gjestene kommer fra utlandet over Svinesund. Noen nevner de svenske skituristene spesielt. Det har også betydning for noen at de kommer nærmere markedet i Østfold. Noen mener også det vil styrke sommertrafikken fra kontinentet, særlig når både Oslofjordtunnelen og Øresundforbindelsen står ferdig.

### Veiforbindelse vestover

Gode veiforbindelser vestover om vinteren anses også som svært viktig for regionen. Vestlendingene har i dag en liten andel av totalbesøket om vinteren, men skulle dette markedet falle bort, kan det føre til økt prispress i regionen.

Hvor stor betydning vinteråpen Rv7 har for den enkelte bedrift, og hva som er viktigst av Hardangerbru og Lærdalstunnel, avhenger av hvor i Hallingdal man er lokalisert. Mens f.eks Gol ligger i et knutepunkt og har tre riksveier vestover, er Geilo atskillig mer avhengig av Rv7. Vest i Hallingdal er det usikkerhet knyttet til Lærdalstunnelen, og i hvilken grad de som er lokalisert her, blir liggende utenfor trafikkstrømmen som følge av denne.

Lenger øst har noen fått flere gjester fra Vestlandet etter veiutbyggingene i Sogn og Fjordane. Her er Lærdalstunnelen mer velkommen med tanke på en betydelig kortere reisevei fra Hordalandsmarkedet via Lærdal og over Hemsedalsfjellet.

Uansett beliggenhet i Hallingdal er det ganske stor enighet om at gode vinterforhold på Rv7 er viktig, og flere opplever forholdene der som forbedret de senere år. Forbedringene gjør at vestlendingene kan reise lenger østover uten vesentlig lenger reisetid. Hardangerbrua ville gi tverrforbindelsen øst-vest et løft. Ett forslag går også ut på å legge vintervei i tunnel under det mest værutsatte stykket på Hardangervidda.

### Jernbanen

Jernbanen oppfattes som en styrke for Hallingdal – særlig blant de som baserer seg en del på kurs- og konferansetraffikk.

De største forhåpningene til framtidige forbedringer dreier seg om nedsatt reisetid. Hurtige krengetog, Ringerikstraseen og økte avgangsfrekvenser nevnes oftest. Hurtigtog, i kombinasjon med Ringerikstunnel, oppfattes som en revolusjon med kjøretid ned i 1,5 timer Oslo-Gol, noe som virkelig kunne åpne opp for kurs- og konferansemarkedet. Dette er også interessant for skiheisene, som her ser for seg et dagsturmarked.

De fleste som ønsker seg Ringerikstunnel, ser det imidlertid ikke som sannsynlig at denne blir bygget.

### Lokale trafikkforhold

De lokale veiforholdene i Hallingdal oppfattes som uproblematisk blant størstedelen av informantene. Enkelte, som har mye henting og bringing til Leirin eller togstasjon, oppfatter imidlertid infrastrukturen på veiene som dårlig. En lokal flaskehals som nevnes, er Robru ovenfor Gol, mot Hemsedal, hvor det har vært flere nestenulykker.

Det gis ikke inntrykk av at gjennomgangstrafikk eller stor trafikk generelt på riksveiene er til hinder eller sjenanse for gjestene under oppholdet i Hallingdal. Det er godt tilrettelagt for sykkelturistene.

Det som nevnes oftest som et problem, er mangel på lokalbusser til transport av gjester og noen steder også ansatte. Overnattingsbedrifter organiserer egne busstransporter av gjester som skal til/fra tog/fly, alpinanlegg og kommunesentra. Noen flere lokale kollektivtrafikkruiter som kunne ta trafikktopper morgenen og kveld, hadde hjulpet mye.

### Oppsummering: Generelle transportkrav

Til tross for noen lokale transportproblemer, framheves det at de mest prekære transportkravene for reiselivet i Hallingdal, er raskere transport til og fra regionen. Dette oppfattes som en svært viktig konkurransefaktor, og det haster fordi regionen allerede er i ferd med å komme i bakleksen. Informantene mener at man risikerer å miste mye av det man har i dag, hvis man ikke forsøker å holde følge gjennom transportmessige forbedringer.

Spesielt viktig er forbedringene av Rv7 mot øst. God forbindelse til Gardermoen er også viktig. Bedret sikkerhet for trafikantene nevnes også som en effekt av forbedringene. Det er aksept for å bruke bomvei for å finansiere tiltakene, bare de blir satt i verk snarest.

### *Lokaliseringsforholdene for reiselivsbedriftene i Hallingdal.*

Beliggenheten midtveis mellom Øst- og Vestlandet framheves som positivt. Naturen og fjellformasjonene er viktig for skiturismen. Det er forskjellig oppfatninger av hvor mye eller lite man får igjen på strømprisen ved å ha beliggenhet i et kraftproduserende område. Her er det også variasjoner mellom kommunene.

De fleste bedriftene har lange tradisjoner i Hallingdal, og det virker utenkelig å flytte, selv om flere mener reiselivsnæringa i andre regioner har bedre transportforhold og får bedre støtte av lokale myndigheter.

En stor del av innbyggerne i regionen er mer eller mindre avhengig av reiselivsnæringa, og det presiseres også at reiselivet har stor betydning for at bosettingen opprettholdes. Det framheves av flere at Hallingdal er en av Norges største reiselivsregioner, og burde ha transportforhold som gjenspeiler besøksvolumene. Informantene ønsker seg generelt mer igjen for skatteinntektene de tilfører samfunnet.

De aller fleste nevner Trysil og Lillehammer som de tøffeste konkurrentene. For weekendferier og kurs- og konferanseopphold er det mange som sier at det ikke bare er andre fjellområder som er sterke konkurrenter: Byene, fergene og hoteller ved Gardermoen vil ta økende deler av deres marked.

Alle har hittil fått tak i den arbeidskraften de har behov for, men noen må importere folk til regionen, bl.a fra Danmark og Sverige, og tilby boliger til de ansatte. Det gis uttrykk for at det har blitt tyngre å rekruttere folk de senere årene, men dette problemet oppfattes helst som et utslag av arbeidsmarkedet generelt.

## 2.3 Feriedata fra ulike kilder

### 2.3.1 Nordmenns ferie- og fritidsreiser til Hallingdal

#### *Kortferier fra Oslo/Akershus 1994-97*

Korte reiser (1-3 overnattinger) utgjør en stor andel av besøkene til Hallingdalsregionen, og et viktig marked er Oslo-området. Vi har fått tilgang til data fra utvalgsundersøkelser blant nordmenn gjort av Statistisk sentralbyrå i 1997. Disse foreligger som datasett med intervjuer fra fem ulike utvalg: 4 kvartalsvise undersøkelser hvor det er spurt om alle reiser siste tre måneder og én årsundersøkelse hvor det er spurt om alle lange (minst 4 overnattinger) feriereiser siste år. Tilsvarende data har vi for 1994, slik at man har et datagrunnlag som kan vise eventuelle endringer i reisemønster i treårsperioden.

Destinasjoner for de korte reisene er ikke registrert på finere geografisk nivå enn fylke, men vi vet at Hallingdal tar en betydelig del av trafikken til Buskerud fylke. I tabellen nedenfor ser vi på hvordan korte ferie- og fritidsreiser for bosatte i Oslo/Akershus var i 1994 og 1997.

*Tabell 2.3: Totalt antall besøk og gjestedøgn på korte ferie- og fritidsreiser i Norge for bosatte i Oslo/Akershus. Sesongfordeling, 1994 og -97. Oppblåste tall. 1000.*

År	Hele året		Vinter		Sommer		Høst	
	Besøk	Gj.døgn	Besøk	Gj.døgn	Besøk	Gj.døgn	Besøk	Gj.døgn
1994	2022	4177	542	1104	1059	2198	421	875
1997	1812	3489	531	992	965	1894	287	563

Ved å sammenligne disse to utvalgene fra Oslo/Akershus, ser det ut som antall besøk og gjestedøgn på kortferie har hatt en nedgang, og at varigheten har blitt redusert fra over 2 til under 2 overnattinger. Nedgangen i kortturaktiviteten gjelder alle sesonger.

Totalt for hele året er Hedmark, Oppland og Buskerud de fylkene som får de største andelene av denne trafikken (se tabell I i vedlegget). Buskerud har hatt en relativ tilbakegang i både antallet besøk og gjestedøgn (tabell 2.4), og både Oppland og Hedmark har gått forbi når det gjelder størrelsen på markedsandelen fra Oslo/Akershus.

For vintersesongen har Buskeruds markedsandel falt fra 26-27 prosent til 18-19 prosent, mens Telemark har gått fram, Oppland har holdt sin relative posisjon og Hedmark har gått noe tilbake (se tabell II i vedlegget).

For sommer- og høsttrafikken har bildet ikke endret seg særlig i perioden for Buskerud sin del; markedsandelen ligger på mellom 10 og 12 prosent i hele perioden.

Tabell 2.4: Fylkenes andeler av besøk og gjestedøgn i Buskerud. Bosatte i Oslo/Akershus på kortferie i Norge. 1994 og 1997

År og sesong	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj. varighet Buskerud	Gj. varighet hele landet
1994 hele året	15.5	16.0	2.14	2.07
1997 hele året	13.4	13.4	1.92	1.93
1994 vinter	26.0	27.1	2.12	2.04
1997 vinter	18.6	18.3	1.83	1.87
1994 sommer	10.1	10.4	2.13	2.07
1997 sommer	11.8	11.7	1.94	1.96
1994 høst	10.1	10.4	2.13	2.07
1997 høst	11.8	11.7	1.94	1.96

I 1994 ble det i alt foretatt ca 355 000 kortturer (1-3 overnattinger) med besøks-adresse Hallingdal. Dette representerer i alt 764 000 gjestedøgn. 38 prosent var betalte overnattinger. Bosatte i Oslo/Akershus står for nærmere halvparten av denne trafikken på årsbasis. En stor andel kommer også fra Østlandet ellers. Ellers står vestlendingene for ca 10 prosent av denne trafikken.

Vintersesongen er viktigst med 82 000 besøk og 182 000 gjestedøgn. I denne perioden er også Østlandsområdet mest dominerende (nærmere 90 prosent av gjestedøgnene).

Tabell 2.5: Nordmenns korte feriereiser i Norge 1994. Forbrukstall for Hallingdal.

Sesong	Gj.snittlig forbruk pr gj.døgn (kr)		Omsetning (mill kr)			Gjennomsnittsforbruk pr døgn. Alle (kr)
	Betalt overnatting	Ikke betalt overnatting	Betalt overnatting	Ikke betalt overnatting	Alle kortturer	
Vinter	651	364	74	111	184	452
Sommer	664	344	69	53	122	473
Høst	684	342	61	32	93	509
Hele -94	665	353	204	195	399	464

Tabell 2.5 viser hva denne trafikken representerer av omsetningsverdi for Hallingdalsregionen. Per betalt gjestedøgn var verdien i gjennomsnitt kr 464, fordelt på kr 665 per kommersiell overnatting og kr 353 per ikke-kommersiell overnatting. På årsbasis blir dermed verdien samlet nærmere 400 millioner kr. Vel 180 millioner kan tilskrives vintersesongen alene.



Tabell 2.6: Nordmenns lange feriereiser til Hallingdal i 1994 etter overnattingsform. Oppblåste tall for aldersgruppen 16-79 år.

Overnattings- måte	Turer		Gjestedøgn		
	Antall (1000)	%	Antall (1000)	%	Gj.snitt
Hotell o.l	42	22	146	14	3.5
Camping	18	10	97	9	5.3
Slekt/venner	18	10	102	10	5.6
Hytte	109	58	705	67	6.5
Alle	187	100	1 050	100	5.6

Av tabell 2.6 ser vi at nordmenns ferieturer (4 eller flere overnattinger på en og samme reise) er ca 187 000. Dette er atskillig færre besøk enn hva gjelder kortturene, men fordi gjennomsnittlig oppholdstid er mye lenger, blir det likevel over en million feriegjestedøgn. Hyttesektoren dominerer både korte og lange turer. Når en ser både lange og korte turer under ett, blir det 1,8 millioner norske gjestedøgn i Hallingdal, hvorav vel 1,1 million tilbringes på hytte og ca 430 000 på hotell (sesongfordelte tall er gitt i vedlegg, tabell III).

Omsetningsverdien på de lange turene beløper seg til i alt 461 millioner kr, hvorav 290 millioner kr skriver seg fra dem som overnatter på hytte.

Til sammen representerer den norske delen av ferie- og fritidsmarkedet 860 millioner kr i Hallingdal. Det må understrekes at det her dreier seg om minimums-anslag. Dette skyldes dels at selve metoden er basert på intervjudata i den generelle befolkningen, og da kan en del reiser være uteglemt. Og dels kan det skyldes at en del utgifter, som for eksempel større innkjøp, kommunale avgifter for hytteiere etc, ikke er anført som løpende utgifter på selve reisen, men betalt på turistenes hjemsted. I tillegg kommer så verdien av utenlandsk ferietrafikk og yrkesbetonga trafikk. Derfor harmonerer disse beregningene trolig relativt bra med det tidligere anslaget på ca 1,4 milliarder kroner (jfr pkt 2.1.7/Engebretsen 1994).

En innkorting av Rv7 på strekningen Sokna – Ørgenvika med 20 minutter er tidligere beregnet til å gi en økning på 25 prosent på antall hytteturer og 10 prosent på andre reiser (Engebretsen 1994). Dette anslaget vil trolig være mest realistisk for korte turer (1-3 overnattinger). Av de som vil være berørt av en innkorting, er hovedtyngden bosatt i Oslo og Akershus. Disse står for nærmere halvparten av de korte ferieturene til Hallingdal. Tabell 2.7 viser en beregnet effekt av 20 minutters innkorting av reisetiden til Hallingdal på gjestedøgn og omsetning på kortturmarkedet i Oslo/Akershus.

En innkorting av reisetiden vil gi en samlet vekst på 67 000 gjestedøgn, som tilsvarer en økning i turistomsetningen på 32 millioner kroner (fra 354 til 386 mill).

Tabell 2.7 Beregnet effekt av 20 minutters innsparing på reisetiden til Hallingdal for kortturmarkedet i Oslo/Akershus.

	Dagens nivå		Med 20 minutters innkorting	
	Gjestedøgn (i tusen)	Omsetning (i mill kr)	Gjestedøgn (i tusen)	Omsetning (i mill kr)
Hotell o. l.	115	81	120	85
Camping	41	17	44	18
Slekt/venner	123	31	129	32
Hytte	473	225	526	250
Alle	753	354	820	386

### Utenlandske bilturisters reiser i Hallingdal

Det er gjennomført representative undersøkelser av utenlandske bilturister som besøker Norge i sommersesongen. Disse er intervjuet ved utreise. Informantene har gitt opplysninger om hvorvidt de har besøkt Gol på reisa i Norge.

Tabell 2.8 Utenlandske bilturister på overnattingstur i Norge sommeren 1997. Totalt antall på reise i Norge og antall og prosentandel som oppgir at de var innom Gol.

Nasjonalitet	Totalt antall (1000)	Antall (1000) som var innom Gol	Andel som besøkte Gol
Sverige	272	13	4.8
Danmark	109	12	11.4
Finland	106	4	4.1
Storbritannia	16	2	13.2
Nederland	58	17	28.4
Tyskland	275	34	12.4
Øvrige land	98	18	18.3
Totalt	934	101	10.8

Av de nærmere 1 million bilturistene som besøkte Norge sommeren 1997, var nesten 11 prosent innom Gol. Dette utgjør over 100 000 utenlandske turister. De nederlandske turistene har den relativt største andelen med besøk i Hallingdal. Over 28 prosent av denne gruppen, dvs 17 000 nederlendere, var innom Gol på Norgesferien.

Den største gruppen utenlandske bilturister i Norge om sommeren, er tyskerne med ca 275 000 bilturister. Disse utgjør den største gruppen også i Gol. Over 12 prosent av de som kom til Norge, dvs 34 000 tyske turister, besøkte Gol sommeren 1997.

Svenske og danske turister utgjør også betydelige innslag i turistbildet, med hhv 13 og 12 000 bilturister. I gruppen ”øvrige land”, med 18 000 besøkende i Gol, kommer hovedtyngden fra andre europeiske land.

Innreisemønsteret for de utenlandske turistene som var innom Gol viser at de fordeler seg omtrent likt mellom grenseovergangene på vei og på ferge. Hovedtyngden av de som passerte på vei, reiste inn i Sør-Norge (Svinesund, Ørje, Magnor eller Lutnes). I overkant av 5 prosent kom via grenseovergangene fra Trøndelag og nordover.

Fergene til Oslo og strekningen Hirtshals-Kristiansand er de mest brukte blant de som kom sjøveien til Norge. Larvik og Bergen tar mindre andeler med 3-4 prosent på hvert av stedene.

Av de svenske turistene som besøkte Gol, reiste flesteparten inn i Norge ved Ørje (ca 41%), ved Svinesund (ca 16%), ved Lutnes (ca 15%) og Magnor (ca 8%). Nesten 18 prosent kom med ferge (10% Strømstad-Sandefjord og 8% Hirtshals - Kristiansand).

Flesteparten av danskene (75%) kom med ferge direkte til Norge – 46% til Oslo, 12% til Larvik, 12% til Kristiansand og 5% til Moss. 20 prosent krysset grensen på vei ved Svinesund og 5 prosent ved Lutnes.

34 prosent av de finske bilturistene kom inn i Norge ved Ørje, 31 % ved Bjørnefjell, 16% på grenseovergangene i Trøndelag og 15% over Svinesund.

Hovedtyngden av briter, 88 prosent, kommer med ferge til Bergen. 4 prosent kommer i land i Stavanger.

Nederlenderne har et veldig spredt innreisemønster, 68 prosent krysser grensa på vei (48% ved Svinesund, 10% ved Lutnes, 4% ved Magnor og 7% i Nord-Norge). De øvrige 32 prosent kommer inn med ferge (11% til Oslo, 17% til Kristiansand og 4% til Bergen).

Hovedtyngden av tyskerne, 59 prosent, kommer med ferge direkte til Norge (26% til Oslo og 26% til Kristiansand. 6 % kommer i land i Larvik og 1% på Vestlandet). De øvrige 41 prosent av tyskerne kjører inn til Norge på vei. 28 prosent over Svinesund, 8% over Ørje eller Magnor, 2% i Trøndelag og 3% i Nord-Norge.

For de øvrige nasjonaliteter, de fleste av disse er europeere, fordeler grensepasseringene seg omtrent likt på vei og ferge. For disse er det Svinesund og Ørje som er klart størst på veisiden, og Oslo og Kristiansand som er viktigste fergehavner.

### **Bruken av riksvei 7 fra Trengereid til Buskerud grense**

I 1995 og 1997 gjennomførte Transportøkonomisk institutt en undersøkelse blant de veifarende på riksvei 7 fra Trengereid til Buskerud grense i sommersesongen. Hensikten var å studere bilturistenes bruk og opplevelse av denne veistrekningen som turistvei (Jacobsen og Grue 1997).

Av mer problematiske sider kan nevnes: 36 prosent av de spurte opplevde de mange tunneler på denne strekningen som negativt. 27 prosent opplevde trafikken som sjenerende, og for øvrig var det en del klager på forsøpling etc, men noe mindre på ventetider på ferge (10 prosent).

Ca 45 prosent av norske bilturister og vel 50 prosent av utenlandske turister vurderte alternative reiseruter til Rv7. Egen erfaring fra tidligere reiser i regionen, reisehåndbok, turistbrosjyre og anbefalinger fra venner og kjente var de viktigste informasjonskilder som ble oppgitt som bakgrunn for veivalget.

## 2.4 Samlet vurdering

Situasjonen for reiselivet i Hallingdal må vurderes i forhold til utviklingen i andre konkurrerende turistområder. Når det gjelder vinterturisme, har Hallingdal tapt markedsandeler de seinere år. Det er gjort betydelige satsinger andre steder, og disse stedene har også relativt sett fått en gunstigere transportmessig situasjon i perioden.

Dersom Hallingdal skal møte denne situasjonen, trengs det i første rekke en satsing på markedstilpasset produktutvikling og målrettet markedsføring. I tillegg kan endringer i rammebetingelser bidra til en styrking av markedsposisjonen. Det ligger utenfor rapporten å peke på behovene knyttet til produktutvikling og markedsføring, men det er viktig å understreke at dette er avgjørende elementer – ikke minst ofte en forutsetning for å utløse ekstra potensiale som oppstår ved bedring av rammebetingelsene.

Utviklingen går i retning av at det gjennomsnittlige antallet overnattinger på såkalte kortturer (1-3 overnattinger) reduseres. Dette betyr at reisetidens andel av oppholdstiden øker, og dermed er det sannsynlig at den er blitt enda mer kritisk. For week-end-trafikken blir smertegrensen anslått til rundt 2,5 – 3 timer, og kanskje er den også på vei nedover.

En innkorting av Rv7 på strekningen Sokna - Ørgenvika på 20 minutter vil kunne utløse ny trafikk. Beregninger viser at dette kan gi en samlet vekst på 67 000 gjestedøgn innenfor kortturmarkedet fra Oslo/Akershus. Dette tilsvarer en økning i turistomsetningen på 32 millioner kroner i forhold til dagens nivå. Det er også klart at dette vil kunne lette tilgjengeligheten fra de skandinaviske markedene, først og fremst skiturister fra Sverige og Danmark.

Resultatene sammenfaller med reiselivsnæringens egne vurderinger. Næringen framhever at de mest prekære transportkravene for reiselivet i Hallingdal er raskere transport til og fra regionen. Dette oppfattes som en svært viktig konkurransefaktor, og det haster fordi regionen allerede er i ferd med å komme i bakleksen. Mange peker på at man risikerer å miste mer av den trafikken som er opparbeidet hvis man ikke bedrer tilgjengeligheten. I denne sammenhengen pekes det også på at god forbindelse til Gardermoen er viktig for å forbedre framkommeligheten for organisert reiselivstrafikk fra fjernere markeder.

## 3 Betydningen av veitilgjengelighet for næringer utenom reiseliv

### 3.1 En gjennomgang basert på samtaler og tilgjengelig statistikk

For å få et inntrykk av veienes betydning for næringslivet i Hallingdal, har vi brukt to ulike tilnæringsmåter. Vi har for det første gjennomført strukturerte samtaler/intervjuer med næringsdrivende innenfor ulike bransjer. Disse samtalerne er delvis gjennomført ved møter i bedriften og delvis per telefon. Vi har i tillegg gått gjennom en del statistikk for å få et inntrykk av transportomfanget ut og inn av dalen.

Som grunnlag for samtalerne hadde vi på forhånd utarbeidet en oversikt over hvilke spørsmål vi ønsket å komme inn på. I hovedsak ønsket vi å snakke med en representant for ledelsen. Vi la vekt på at samtalepartneren selv skulle få ta opp hva han oppfattet å være viktig, men benyttet stikkord når det var nødvendig for å bringe samtalen videre.

De viktigste av de synspunkter som kom frem gjennom samtalerne er sammenfattet i dette avsnittet. Fordi undersøkelsen har et begrenset omfang, har vi ikke ønsket å samle inn konkret informasjon om den enkelte virksomhet og dens transporter. Dette ville gjort det svært vanskelig å anonymisere synspunktene som kom frem. De punktene som tas opp i dette avsnittet har derfor et uformelt og subjektivt preg, uten at bransjer og enkeltbedrifter skal identifiseres.

### 3.2 Næringslivets godstransporter og –transportører

Hallingdal har et allsidig næringsliv. I dalen finnes virksomheter som ligger teknologisk langt fremme både nasjonalt og internasjonalt. Noen virksomheter er basert på bearbeiding av råmaterialer som ”importeres” (fra andre steder i Norge eller fra utlandet). Når det gjelder bruk av råvarer fra Hallingdal er det særlig trebearbeidende industri (sagbruk/høvlerier, limtreproduksjon, hyttebygg) som er aktuelle.

Transportomfanget og transportenes karakter varierer stort mellom de ulike næringene. Det er derfor vanskelig å gi et klart, helhetlig bilde av riksveiens betydning for næringslivet. Dessuten omfatter næringslivets transporter både gods og personer. Vi har valgt å skille disse delene fordi de har ulik karakter

Mange av produksjonsvirksomhetene er så små at deres transporter - råvarer inn og ferdige produkter ut - i liten grad skjer som egentransport. Enkelte har faste avtaler med leiesjåfører, andre bestiller transport etter behov, for eksempel fra Hallingdal transportsentral eller Hallingdal billag. Linjegods og Tollpost er også viktige aktører for regionens næringsliv.

Det ble beskrevet eksempler på at ledig kapasitet på trailere som passerer Hallingdal og Hardangervidda mellom øst og vest blir utnyttet. For øvre del av Hallingdal vil denne mulighetene reduseres hvis fremkommeligheten over Hardangervidda reduseres. Med enkelte unntak virket det for øvrig ikke som bedriftene i Hallingdal selv er spesielt avhengig av øst-vest forbindelse over Hardangervidda.

Vi har ikke full oversikt over omfanget av trailertransportene til og fra Hallingdal. De to største "lokale" operatørene kjører selv 10-12 trailere i retning Oslo-regionen (og i noen grad Drammen) hver dag. De fleste av disse går ut fra Hallingdal i løpet av ettermiddagen. Blant annet er det ønskelig å nå terminalene for godstogene som starter fra Alnabru om kvelden i retning av de andre store byene i Norge. Trailersjåførene overnatter ofte i Oslo for å ta med last fra ankommende tog om morgenen. I denne situasjonen vil innkorting av veien få liten betydning for hviletidsbestemmelsene. Derimot vil det få betydning for kjøretid, transportkostnader og utslipp.

Transportnæringen regner 4-4,5 timer som normal kjøretid til Oslo i dag og har selvfølgelig lite imot å redusere denne tiden. Bare få av dem vi snakket med hadde noe sterkt forhold til denne transporttiden for egen dels vedkommende. Dette har sammenheng med at mange ikke har oversikt over hvilken betydning transportkostnadene har i forhold til varenes pris. Det ble ansett for å være marginalt.

Dagens veistandard oppfattes som tilfredsstillende både når det gjelder bredde, bæreevne og kurvatur. En av de intervjuede ønsket å prioritere utbedring av Ramsrudhellinga fordi han mente det var sannsynlig at dette kunne skje raskere og uavhengig av prosjektet Sokna – Øgenvika. Ingen nevnte de to lave jernbanelundergangene ved Svenkerud og Geilo som noe problem. Trolig har man tilpasset seg denne begrensningen. For øvrig ble det påpekt at sjåførene melder at vedlikeholdsstandarden i Hallingdal var blitt dårligere etter at stamveien ble lagt gjennom Valdres.

Den omfattende tømmertransporten fra Hallingdal er mer tids- og kostnadsavhengig enn transporter til fra den rene industriproduksjonen. Ny Rv7 Sokna – Øgenvika vil ha stor betydning for denne transporten. Tømmertransportene går for en stor del vedkommende til Sognabruket som sagtømmer (50-60%). Resten går i hovedsak til Follum ved Hønefoss som massevirke. Det dreier seg om tunge transporter (50 tonn) og et årlig volum på ca 100 000 m<sup>3</sup>. Den delen som går til Follum vil også ha stor nytte av at Ramsrudhellinga eventuelt blir utbedret.

En mindre del av tømmeret transporteres i dag med jernbane. En utbedret og kortere Rv 7 kan bety at jernbanen blir enda mindre aktuell som alternativ for tømmertransportene i fremtiden.

Når det gjelder NSB var for øvrig nærmest alle vi snakket med forundret over at jernbanen viser liten, ingen eller negativ interesse for å konkurrere om og delta i godstransportene til og fra Hallingdal. Flere sa at de gjerne ville brukt jernbanetransport om det fremsto som et alternativ.

En del godstransport mellom Hallingdal og Vestlandet synes likevel å bli utført med tog, men først etter å ha blitt transportert med bil til/fra terminal i Oslo (dvs med tog gjennom Hallingdal).

De fleste samtalepartene var innforstått med at rv 7 allerede i dag byr på en vesentlig kortere trase mellom øst og vest enn E 16 gjennom Valdres.

Det krever mer inngående studier å få klarlagt hvordan balansen mellom inn- og ut-transport fra dalen fordeles. Dette gjelder også spørsmålet om hvilken betydning veien har for distribusjon av matvarer i Hallingdal, samt pris og kostnad på disse.

Et gjennomgående inntrykk er at få har reflektert over og kunnskap om hvilken betydning transportkostnaden har for varenes/produktene priser. Dette kan tyde på at slike kostnader i mange sammenhenger er så små, relativt sett, at mange ikke tar dette alvorlig.

Ett viktig tema som vi ikke har fått klarhet i, er transportavstandenes mulige betydning for matvarenes pris og kvalitet i Hallingdal. Vi vet ikke om det finnes et transporttillegg som legges på varenes pris. Eller om de store kjedene utjevner prisnivået nasjonalt. I stor grad synes det som de store produsentene og grossistene på samme måte som i byene, distribuerer varer selv, men det finnes også lokal distribusjon.

### 3.3 Næringslivets persontransporter

Nærmest uansett hvilken næring informantene er engasjert i, er de opptatt av veiens betydning for turismen. Det gjelder turoperatørenes foretrukne reisemål fra de store markedene noe som hevdes å ha mye med reisetid å gjøre. Transportørene i Hallingdal mener i hovedsak at en kortere veiforbindelse til Osloregionen vil styrke deres konkurransevne når det gjelder utleie av busser og da spesielt på transporter til og fra Hallingdal.

Få av de berørte hadde gjort seg opp noen klare tanker om hvilken trasé de kommer til å bruke til Drammen hvis Rv7 blir forbedret/innkortet til Hønefoss. Blant dem som hadde gjort seg opp en mening var synspunktene sprikende. Både traséen via Noresund/Hamremo - Vikersund (Rv280) og Rv35 fra Hønefoss til Hokksund ble nevnt.

Det var bare noen få eksempler på at forbindelse til flyplass ble tatt opp av representantene for bedriftene. Det ble gitt uttrykk for at det selvfølgelig er ønskelig med god forbindelse til flyplass når det er behov for det, men inntrykket er at det ikke ble ansett som et vesentlig poeng i forhold til den daglige virksomheten. Uansett hvor flyplassen ligger (Fornebu eller Gardermoen), vil en bedre (raskere) veiforbindelse ha betydning for reisetiden. Inntil ny riksvei 35 fra Grua til Nannestad er ferdigstilt, er det flere som mener at det er lite fordelaktig å måtte fly fra Gardermoen. Enkelte mente de vil kjøre via Oslo hvis de skal fly fra Gardermoen.

I et par tilfeller ble det nevnt som uheldig at Hallingdal ikke har sin egen flyplass. Dagali og Fagernes er begge for langt unna virksomhetene i Hallingdal. Dessuten har ikke disse plassene et trafikkgrunnlag som kan gjøre dem til nyttige alternativer for denne delen av næringslivet.

Flere av bedriftene får besøk av kunder, leverandører mv. Det ble også nevnt av enkelte at de arrangerer kurs og seminarer i forbindelse med opplæring og markedsføring. Fra Oslo og Drammen er det aktuelt å bruke morgentog til møter i Hallingdal som kan startes ca kl 1100 og ta returtoget på ettermiddagen. De næringsdrivende har ikke spesielle reiseopplegg som anbefales besøkende. Inntrykket er at både tog- og biltransport blir benyttet.

Nye togsett, høyere frekvens og økt hastighet gjør at toget vil kunne konkurrere tidsmessig med bil til og fra Osloområdet. Dette vil endre seg om veien kortes inn med 20 km. Derfor blir det argumentert for en Ringerikstunnel for toget.

I liten grad ble det sett som et problem å komme til møter i Oslo så lenge man kan bruke bil. Tog tar for lang tid og det er ingen direkte avganger til Oslo før kl 1100 på formiddagen. Dalens eget persontoginitiativ (Vøgni) som går til Drammen om morgenen, gir for lang reisetid til Oslo fordi det er nødvendig med omstigning i Drammen.

For øvrig ble det uttalt at folk fra Hallingdal ser ut til å tåle bilturen til Oslo bedre enn folk som skal motsatt vei. Dette antas å ha med både vaner og forventninger å gjøre.

### **3.4 Betydningen av andre forbindelser**

Oslofjord-forbindelsen ble ikke tatt opp av noen og anses ikke å ha vesentlig betydning for næringstransportene til og fra Hallingdal eller for transportørene i Hallingdal.

Ingen av dem som ble intervjuet hadde spesielle synspunkter på aktuelle veiprojekter på Vestlandet. Det er ikke åpenbare virkninger av disse i forhold næringslivets transporter i Hallingdal.

### **3.5 Ambulansetjenesten**

Hallingdal har god legetjeneste, men ikke et fullt utbygd sykehus. Pasienter må derfor ofte transporteres til sykehuset på Hønefoss og i mindre omfang til sentralsykehuset i Drammen. I noen grad blir også pasienter hentet på sykehusene eller andre steder for transport hjem.

Kortere vei til sykehusene (også i Oslo) får stor betydning både for kostnader og beredskap. Den innsparte tid vil bety at pasientene kommer raskere under behandling. Når ambulansene kommer raskere tilbake vil også beredskapen bli bedre. Kortere distanse vil naturlig nok også få betydning for samlet utkjørt distanse hvert år. I dag kjører ambulansene bare fra Hol og Ål kommuner ca 350.000 km i året. Ca 2/3 av denne distansen knyttes til ca 900 turer forbi Sokna–Ørgenvika. Noen turer går også til Drammen.



### 3.6 Hovedpunkter

Et hovedinntrykk fra samtalen er at representanter for de ulike bransjene i større grad viser til at veien har betydning for turisme og reiseliv, enn at de tar frem betydningen for egen virksomhet. Mye av industrien i Hallingdal er ikke så tidsfølsom at noen minutter fra eller til spiller vesentlig rolle. Det kan også være at industrivirksomhetene føler seg litt beskyttet av avstanden fra konkurrenter med et større marked eller mer markedsnærhet.

Det er også slik at dagens omvei mellom Sokna og Ørgenvika er lik for alle slik at den ikke innebærer noen konkurransevidning mellom virksomheter lokalisert i Hallingdal. Dette er også synspunktet til transporttutøverne. Men det har selvfølgelig betydning for kostnadene uansett.

Gjeldende driftsfilosofi i NSB gjør at næringslivet i svært liten grad ser jernbanen som et aktuelt transportmiddel for varer til og fra virksomhetene i Hallingdal. Dette gjelder både selve transporttilbudet og prisene. Næringslivet i Hallingdal er derfor blitt helt avhengig av god veitransport, men flere sier at de skulle ønske jernbanen ville opptre som et bedre alternativ i forhold veitransporten.

Resultatene fra samtalen bekrefter resultatene fra beregninger TØI utførte i tilknytning til konsekvensutredningen for Sokna – Ørgenvikaforbindelsen (Engebretsen 1994). Veikantintervjuer viste at knapt 60 prosent av transporten til eller fra næringslivet i Hallingdal følger Rv7 via Sokna. Ser man godstransport og næringslivets persontransport under ett, kan næringslivet således oppnå relativt betydelige innsparinger ved innkorting av Rv7. TØI beregnet i 1991 priser den samlede innsparingen de første årene med bompenger til minst 4-5 mill kr. Etter fjerning av bomstasjonene ble det beregnet en innsparing på 7-8 mill kr (1991 priser). Men sett i forhold til samlet omsetning i Hallingdal, blir innsparingen under 0,2 prosent. Riktignok ble det hevdet i TØIs undersøkelse, at innsparingen bør regnes i forhold til de næringene som er direkte berørt. Likevel er det uansett snakk om en marginal andel. I TØIs undersøkelse ble det således slått fast at for de fleste bedriftene vil de innsparingene som kan oppnås, ha liten betydning.

## 4 Hallingdal som transportkorridor

### 4.1 Dagens situasjon. Framtidas utfordringer og muligheter

I denne delen vil vi fokusere på næringstransport mellom Vestlandet og Østlandet/Kontinentet. Med næringstransport tenkes det her på alle former for godstransport og på næringslivets personreiser. Mesteparten av oppmerksomheten vil imidlertid bli viet godstransporten.

Målet med arbeidet har vært å kartlegge rutemønster for godstransport på vei mellom Vestlandet og Østlandet og omvendt. I tillegg har vi sett på mønsteret for godstransport inn og ut av Hallingdal. Hensikten har vært å kunne bestemme hvor stor betydning Hallingdal har som transportkorridor og hvor stor andel gjennomgangstrafikken har av den totale godstransporten ved utvalgte tverrsnitt.

På basis av bl a dette tallgrunnlaget, har vi forsøkt å beregne sannsynlige transportruter etter åpning av Lærdalstunnelen. Effekten av andre aktuelle samferdselstiltak er også vurdert.

### 4.2 Beregninger – framgangsmåte

#### 4.2.1 Datagrunnlag og metode

Det fins ingen statistikk som gir oss den informasjonen vi har behov for. Tallene må derfor beregnes, også for dagens transport. Vi har basert beregningene på resultater fra Statistisk sentralbyrås (SSB) lastebiltelling fra 1995.

SSB har gjennomført undersøkelser av godstransport med norskregistrerte biler hvert femte år siden 1963. 95-undersøkelsen omfatter både leie- og egentransport, og bygger på kjørerapporter fra et utvalg av lastebiler med inntil 30 tonn totalvekt, varebiler og kombinerte biler med minst ett tonn nyttelast og spesialbiler for godstransport. Utvalget er trukket fra Vegdirektoratets kjøretøyregister. Under trekkingen er det tatt hensyn til type og størrelse.

Totalt omfatter utvalget 30 000 lastebiler, varebiler og kombinerte biler trukket ved tilfeldig utvalg (Statistisk sentralbyrå 1997). Utvalgsprosenten var på knapt seks prosent for biler opp til 3,4 tonn nyttelast, ca 33 prosent for vektgruppen 3,5-7,9 tonn, 50 prosent for vektgruppen 8-10,9 tonn og om lag 70 prosent eller mer for biler med høyere nyttelast og for spesialbiler (tankbiler, trekkvogner for semitrailere, andre lastebiler).

Oppgaver for en uke over kjøreruter, antall turer, transportmengde (tonn) mv ble basert på spørreskjema til eierne av bilene. Svarprosentene var for alle gruppene 70 prosent eller mer. For oversikt over feilkilder og usikkerhet ved resultatene vises det til offentlige publikasjoner fra tellingen (Statistisk sentralbyrå 1997).

Databasen fra tellingen inneholder oppblåsingstall for bl a antall turer og antall tonn transportert pr bil fra en kommune til en annen. Basen inneholder vel 47 000 slike oppgaver. I dette prosjektet er resultatene aggregert til sum turer og sum transportert mengde (tonn) mellom par av kommuner. Dette har gitt en database med ca 5 400 kommunerelasjoner. Turer/transport til/fra utlandet er knyttet til de kommunene på norsk side der grensepasseringene skjer.

Databasen gir beregnede tall for antall turer med lastebiler (inkl varebiler) mellom norske kommuner per år. Videre gir basen antall tonn transportert med bil per år mellom de samme kommunene.

Fra TØIs nasjonale transportmodell har vi hentet tall for reisetider mellom alle kommuner. Reisetiden er i utgangspunktet regnet langs raskeste kjørerute. I reisetiden er det regnet med seilingstid og ventetid på ferger. Vi har i tillegg beregnet reisetider etter forskjellige alternative reiseruter. Reisetider er beregnet for alle aktuelle fjelloverganger. Videre har vi beregnet hvordan forskjellige vei-prosjekter vil påvirke reisetidene langs de forskjellige reiserutene.

Den koblede databasen gir sammen med et eget beregningsprogram, mulighet for å beregne sannsynlige ruter for godstransport uttrykt som antall biler eller transportert mengde (tonn) over gitte snitt under ulike forutsetninger om veistandard.

#### 4.2.2 Dataenes representativitet

Resultater fra beregning av godstrafikk på eksisterende veinett kan kontrolleres mot tall for veitrafikken fra veikontorenes løpende tellinger (Statens vegvesen 1997). En slik sammenstilling er foretatt i figur 4.1. Figuren viser trafikk som årsgjennomsnitt (ÅDT).

Trafikktellingene er vist som ”tunge kjøretøy”. Vi ser at tallene for denne gruppen ligger vesentlig over tallene beregnet ved hjelp av Lastebiltellingen. Årsaken til forskjellene kan bl a være at gruppen tunge kjøretøyer omfatter busser, traktorer og andre store kjøretøy som ikke benyttes til vare- og godstransport. Dette bekreftes langt på vei ved å sammenlikne forskjellige trafikktellinger.

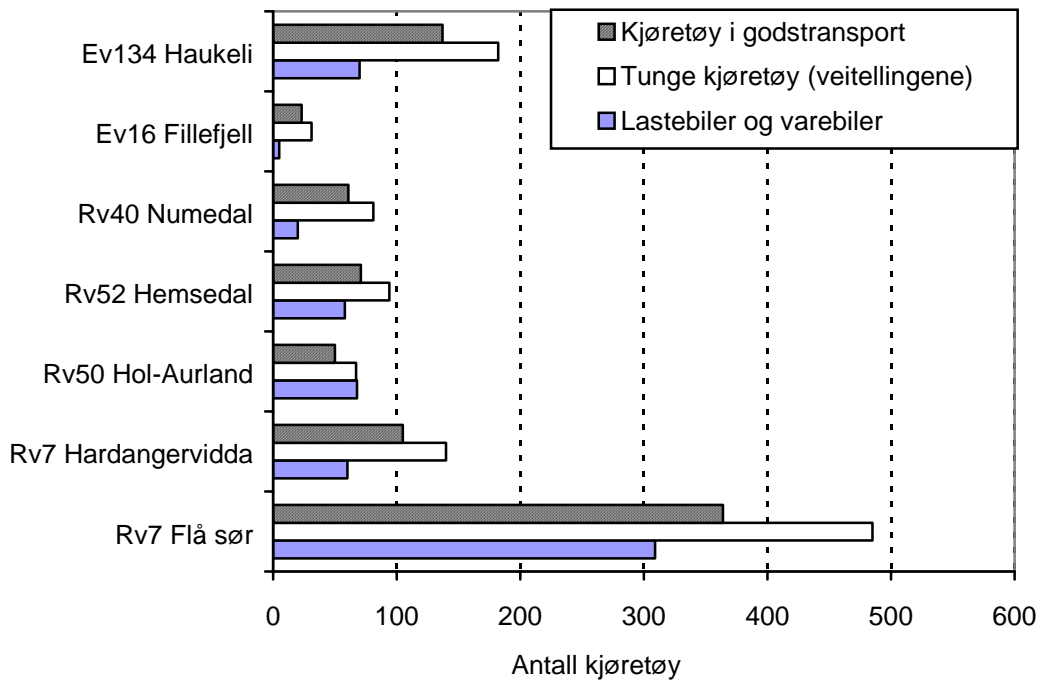
I 1994 viste Veikontorets telling ved Flå sør en andel tunge kjøretøy på 16 prosent av ÅDT. I forbindelse med konsekvensutredningen for ny Rv7 Sokna – Ørgenvika, foretok Vianova (1994) en trafikkundersøkelse. Resultatene fra denne viser at andelen biler i godstransport forbi tellepunktet Gulsvik kun var omlag 12 prosent (beregnet i forbindelse med dette prosjektet). I figur 4.1 har vi antatt at 12 prosent også gjaldt for Flå sør. Forholdet 12/16 er brukt som korreksjonsfaktor for beregning av ”kjøretøy i godstransport” for alle snitt.

Figuren viser at det stort sett er bedre samsvar mellom tallene fra Lastebiltellingen og tallene for kjøretøy i godstransport. Fremdeles er det imidlertid en del forskjeller. Dels kan disse knyttes til at tallene beregnet ved hjelp av Lastebiltellingen gjelder strekningsvise tall, mens tellingene er foretatt i punkter. Veitellingene omfatter også lokaltransport.

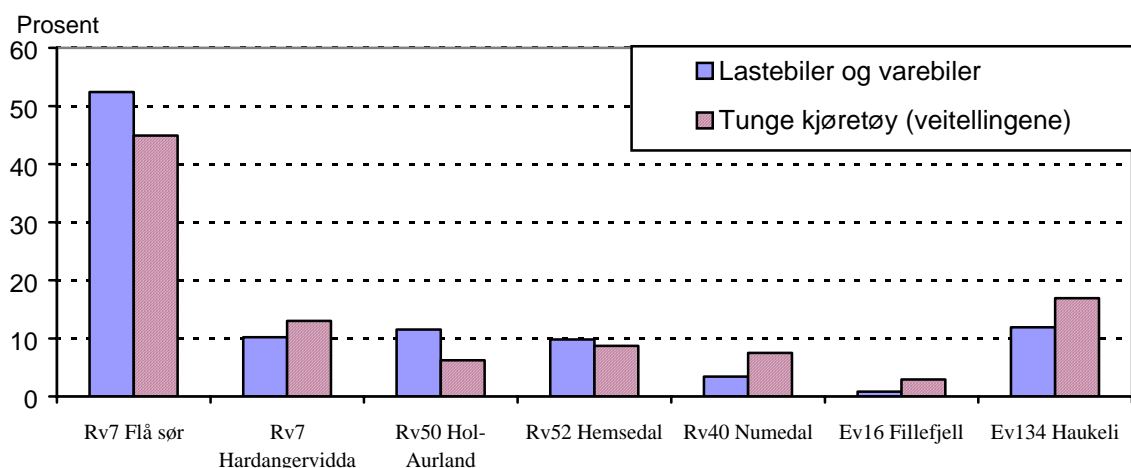
I dette prosjektet fokuserer vi primært på hvordan godstransporten er fordelt på de forskjellige rutene. Det vil si at det er de *relative* fordelingene vi er opptatt av. Sammenlikner vi de relative fordelingene ser vi at det er bra samsvar mellom

Veikontorenes tellinger og våre beregninger basert på Lastebiltellingens tall. Dette framgår av figur 4.2. På dette grunnlaget kan vi konkludere med at bruk av tall fra Lastebiltellingen kombinert med reisetidsdata fra TØIs persontransportmodell, er egnet til bruk for analysene i dette prosjektet.

Det må likevel presiseres at resultatene er basert på data fra en utvalgstilling. Det betyr at tallene er beheftet med en viss usikkerhet.



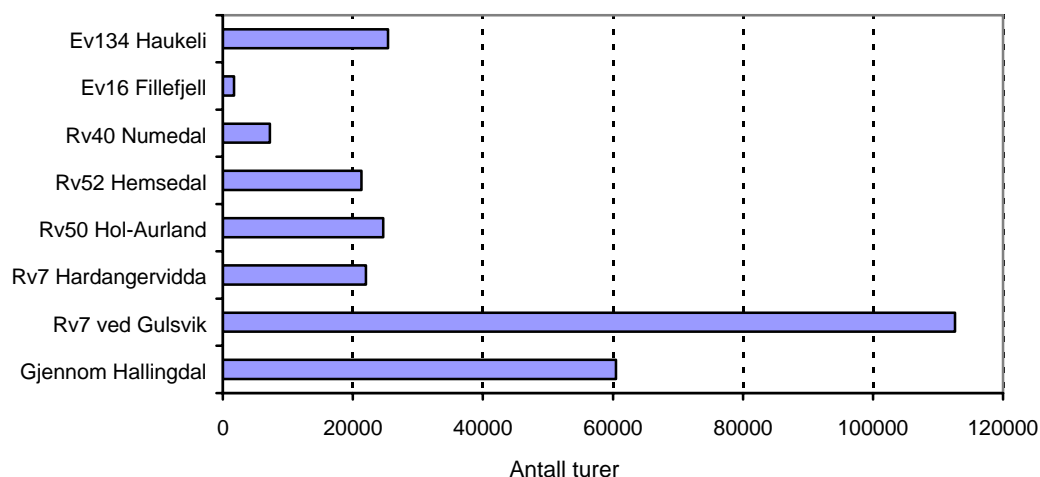
Figur 4.1: Årsdøgnetrafikk – ÅDT – utvalgte snitt. Trafikk i begge retninger. 1995. Tall for tunge kjøretøyer er hentet fra tellingene til Statens vegvesen (1997). Tall for kjøretøyer i godstransport er beregnet ved hjelp av Vegvesenets tellinger korrigert ved hjelp av data fra Vianovas (1994) trafikkundersøkelse langs Rv7. Tall for lastebiler og varebiler er beregnet ved hjelp av data fra Lastebiltellingen 1995 (SSB1997) fordelt ved hjelp av data for reisetider fra TØIs nasjonale transportmodell.



Figur 4.2: Fordeling av tungtrafikken (i figur 4.1) over utvalgte snitt, 1995. Prosent.

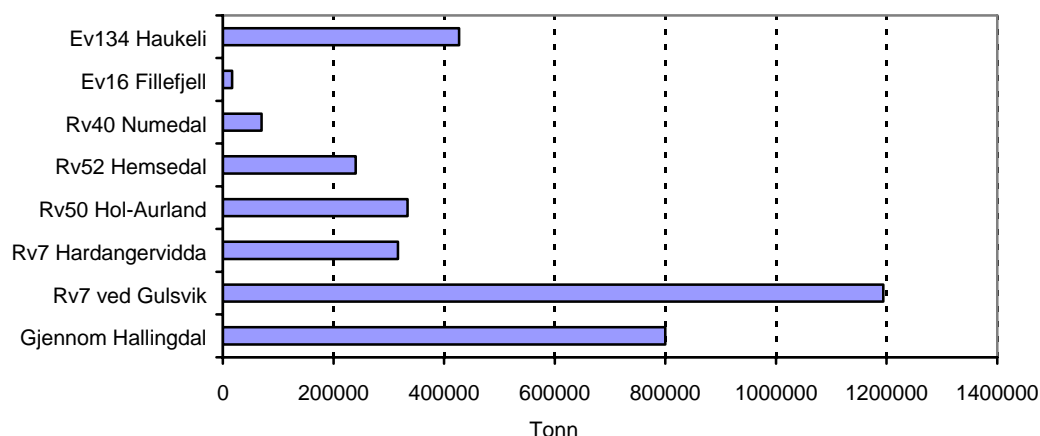
### 4.3 Hallingdal er en viktig transportkorridor

Figur 4.3 viser hvordan dagens godstrafikk (sannsynligvis) fordeler seg. Figuren omfatter turer over Fillefjell/Lærdal, over Hemsedal/Lærdal, over Hol/Aurland, over Hardangervidda og over Haukeli. I tillegg omfatter figuren turer til/fra Hallingdal fra/til resten av Østlandet (også for trafikken over fjellet er det en del som kun skal til eller kommer fra Hallingdal). Kategorien ”gjennom Hallingdal” omfatter trafikk over de tre fjellovergangene som leder trafikk *gjennom* Hallingdal enten nord-sør (dvs forbi Gulsvik på Rv7) eller ”på tvers” (dvs følger Rv51 mellom Gol og Leira - utgjør 5 %). Resultatene er vist som antall turer per år for ulike snitt og korridorer.



Figur 4.3: Turer per år med lastebiler/varebiler over Fillefjell/Lærdal, over Hemsedal/Lærdal, over Hol/Aurland, over Hardangervidda eller over Haukeli, samt turer til/fra Hallingdal. Begge retninger. Dagens veinett. 1995.

Figur 4.4 viser tilsvarende fordeling av godsmengden (som transporteres med bil). Resultatene er her vist som antall tonn per år for ulike snitt og korridorer.



Figur 4.4: Tonn per år med lastebiler/varebiler over Fillefjell/Lærdal, over Hemsedal/Lærdal, over Hol/Aurland, over Hardangervidda eller over Haukeli, samt transport til/fra Hallingdal. Begge retninger. Dagens veinett. 1995.

Av den samlede godstrafikken mellom Østlandet og Vestlandet som benytter en av de nevnte fjellovergangene, går over 60 prosent *gjennom* Hallingdal (trafikk over fjellet til/fra Hallingdal er ikke regnet med). Dette gjelder både for antall turer og for godsmengde (andelen er noe høyere for antall turer enn for antall tonn). Vi kan altså fastslå at Hallingdal med dagens veisystem er en viktig transportkorridor i øst – vest trafikken. Ev16 over Fillefjell som er utpekt som stamvei, har liten betydning.

I figurene er det ikke tatt hensyn til eventuell vinterstengning. Stengning av Rv50 Hol/Aurland vil bare flytte trafikk til henholdsvis Rv7 over Hardangervidda og til Rv52 gjennom Hemsedal. Hallingdals betydning for øst – vest trafikken blir således uendret.

Rv7 over Hardangervidda har vært åpen hver vinter de senere årene. Dersom denne veien også skulle stenge, vil det trolig oppstå større forskyvninger i godstransporten. Beregningene viser at mye trafikk forskyves til Hemsedal, men mesteparten flyttes til Ev134 over Haukeli. Trafikken blir her mer enn fordoblet. Økningen for Ev16 over Fillefjell blir ubetydelig.

Selv under vinterstengning har Hallingdal stor betydning for øst – vest trafikken. Beregningen viser at 35-40 prosent av trafikken (gjelder både antall turer og godsmengde) fortsatt vil gå gjennom dalen.

Beregningene og figurene foran omfatter kun godstransport. Blant næringstransport kan vi også regne personreiser, enten håndverkere/reparatører på vei til eller fra et oppdrag eller tjenestereiser for møter etc. Veikantintervjuer i tilknytning til konsekvensutredningen for ny Rv7 Sokna – Ørgenvika (Vianova 1994) gir en grov oversikt over fordelingen mellom typer av næringsreiser. Undersøkelsen viste at det var betydelig flere kjøretøyer knyttet til (næringslivets) persontransport enn det var kjøretøyer som bedrev godstransport. For trafikk over fjellet (som passerte intervjustedene) var imidlertid forholdet det motsatte. Grunlaget for disse tallene er kun intervjuer over et par dager. Resultatene er derfor svært usikre. Men vi kan forsiktig konkludere med at Hallingdals betydning som transportkorridor for næringslivets øst-vest transport, først og fremst er knyttet til godstransport.

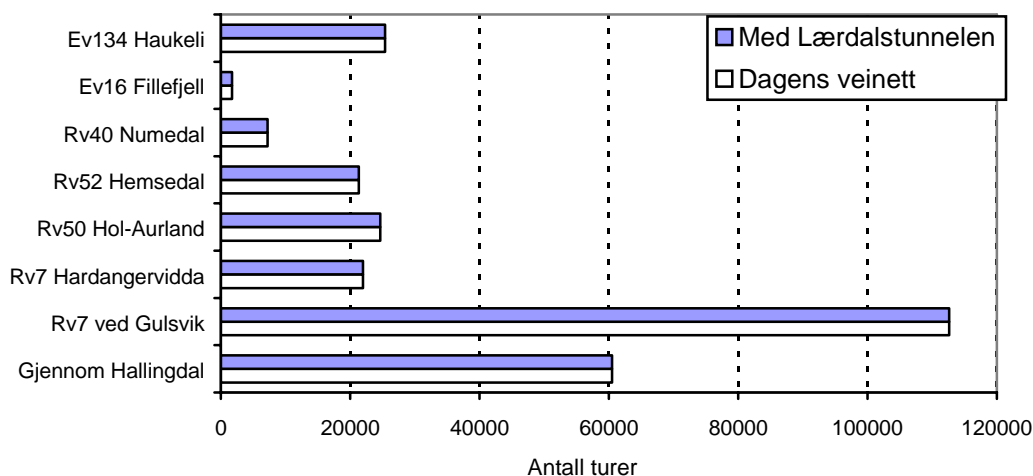
#### **4.4 Lærdalstunnelen betyr lite for Hallingdal**

Lærdalstunnelen er under bygging. Etter planen vil tunnelen bli åpnet for trafikk i 2001. Gjennom tunnelen etableres det en fergefri stamveiforbindelse, Ev16, mellom Oslo og Bergen. Reisetiden mellom Lærdal og Bergen forkortes med om lag 1,5 time.

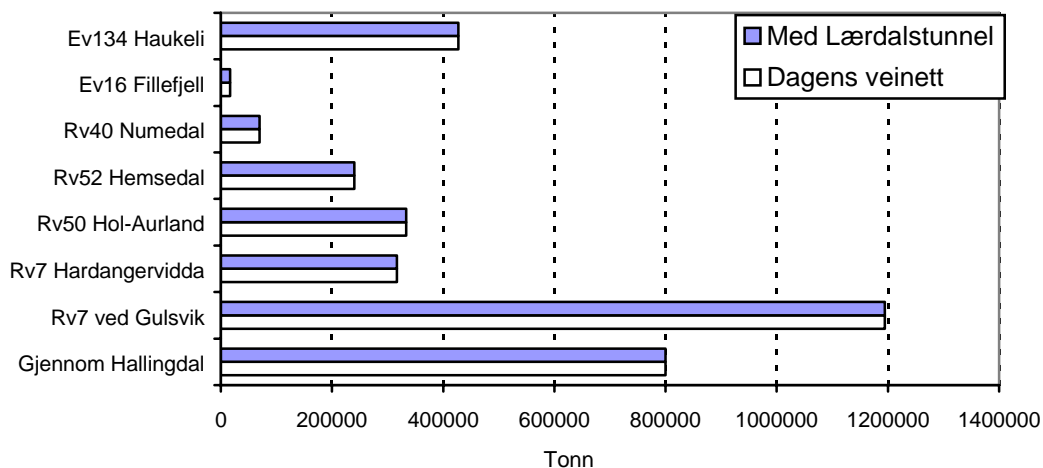
Figurene 4.5 og 4.6 viser at Lærdalstunnelen neppe vil gi noen overføring av godstransport fra Hallingdal til stamveien over Fillefjell. Årsaken er at de rutene som var raskere enn veien over Fillefjell tidligere, fortsatt vil være raskest.

Etter at Lærdalstunnelen er åpnet, vil eventuell vinterstengning av Rv7 og Rv50 gi en annen trafikkfordeling enn i dag. Ev134 over Haukeli vil da ikke lenger være det beste alternativet. Derimot vil ruten gjennom den nye tunnelen, via Lærdal og Hemsedal bli mest attraktiv. Dessuten vil en del trafikk som ellers har kortest rute over Hardangervidda og gjennom Numedal, nå få kortest rute via

Hallingdal og Gulsvik. Resultatet er at Hallingdal vil få *økt* gjennomgangstrafikk med lastebiler ved vinterstengning av Rv7 og Rv50 etter at Lærdalstunnelen er åpnet.



Figur 4.5: Turer per år med lastebiler/varebiler over Fillefjell/Lærdal, over Hemsedal/Lærdal, over Hol/Aurland, over Hardangervidda eller over Haukeli, samt turer til/fra Hallingdal. Begge retninger. Volum 1995 fordelt før og etter åpning av Lærdalstunnelen.



Figur 4.6: Tonn per år med lastebiler/varebiler over Fillefjell/Lærdal, over Hemsedal/Lærdal, over Hol/Aurland, over Hardangervidda eller over Haukeli, samt transport til/fra Hallingdal. Begge retninger. Volum 1995 fordelt før og etter åpning av Lærdalstunnelen.

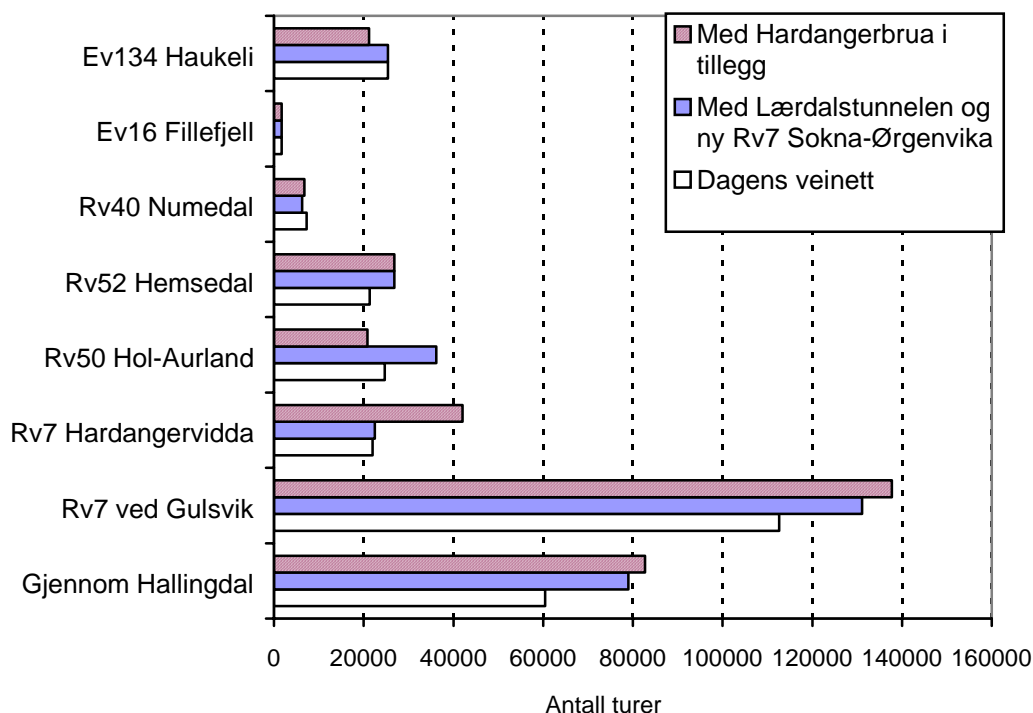
Resultatene bekrefter den bekymringen som er uttrykt fra Hallingdalkommunene, nemlig at tungtrafikken fortsatt vil gå gjennom dalen selv om Ev16 bygges ut til stamvei med tunnel mellom Aurland og Lærdal. Det er også pekt på at trafikken mellom Oslo og Bergen trolig vil gå gjennom Hallingdal (via Borlaug og Gol) selv med vinterstengte veier over Hardangervidda. Også dette bekreftes av våre beregninger.

## 4.5 Ombygging av Rv7 kan gi store effekter

Realisering av ny kortere Rv7 mellom Sokna og Ørgenvika vil styrke Rv7 og Hallingdals betydning som transportkorridor mellom Vestlandet og Østlandet. Innkortingene vil redusere reisetiden med 20 minutter eller mer (vi har regnet 20 minutter). I tillegg er det planlagt forbedring av veien mellom Sokna og Ev16 på den såkalte Ramsrudhellinga. Dette vil også gi litt reduksjon av reisetiden. Denne innsparingen er det ikke tatt hensyn til i våre beregninger.

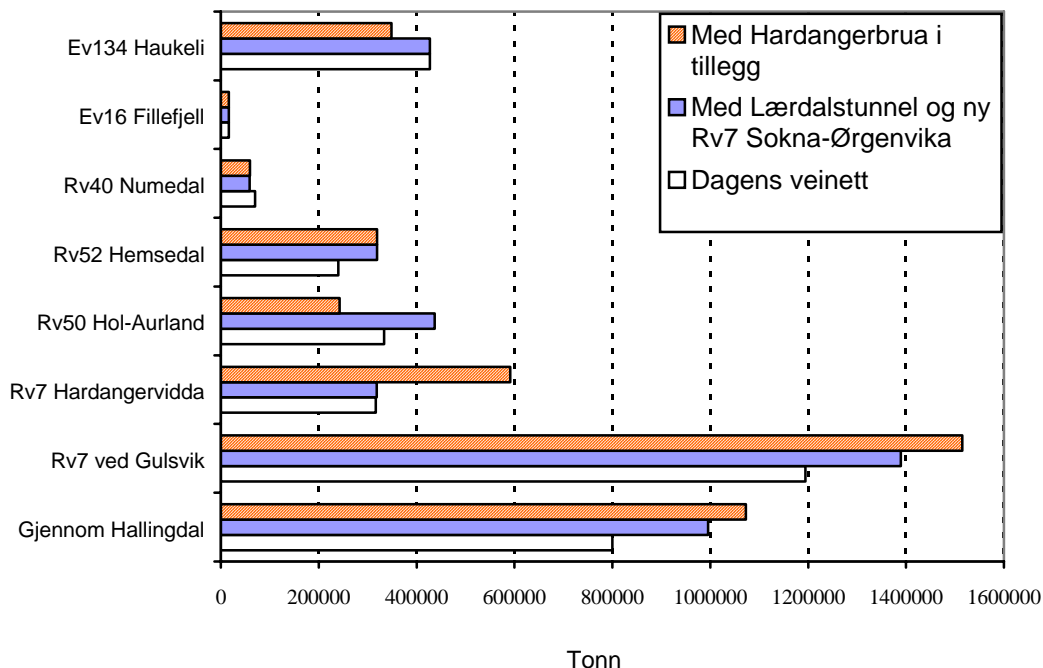
Bygging av Hardangerbrua (fergestrekningen Bremnes – Bruravik forsvinner) vil ytterligere stryke Rv7's posisjon. Vi har lagt til grunn at reisetiden på tvers av Hardangerfjorden i gjennomsnitt reduseres med ca 35 minutter.

Effekten av veitiltakene er vist i figurene 4.7 og 4.8. Innkortingene ved Ørgenvika gir samme innsparing for alle fjelloverganger til/fra Hallingdal. Det skjer derfor ingen forskyvning mellom de forskjellige rutene gjennom dalen. Trafikken over henholdsvis Fillefjell og Haukeli blir heller ikke påvirket. Derimot kan en del av godstrafikken som i dag går over Strynefjellet, komme til å gå via Lærdal og Hemsedal. En slik overføring vil gi opp til 30 prosent vekst i antall godskjøretøy gjennom Hallingdal. Økningen vil være noe mindre for godsmengde (ca 17 prosent). Det understrekes imidlertid at dette beregningsresultatet er usikkert (f eks blir reisetiden Oslo - Ålesund gjennom Hallingdal omtrent den samme som over Strynefjellet).



Figur 4.7: Turer per år med lastebiler/varebiler over Fillefjell/Lærdal, over Hemsedal/Lærdal, over Hol/Aurland, over Hardangervidda eller over Haukeli, samt turer til/fra Hallingdal. Begge retninger. Volum 1995 fordelt før og etter åpning av Lærdalstunnelen og gjennomføring av tiltak på Rv7.





Figur 4.8: Tonn per år med lastebiler/varebiler over Fillefjell/Lærdal, over Hemsedal/Lærdal, over Hol/Aurland, over Hardangervidda eller over Haukeli, samt transport til/fra Hallingdal. Begge retninger. Volum 1995 fordelt før og etter åpning av Lærdalstunnelen og gjennomføring av tiltak på Rv7.

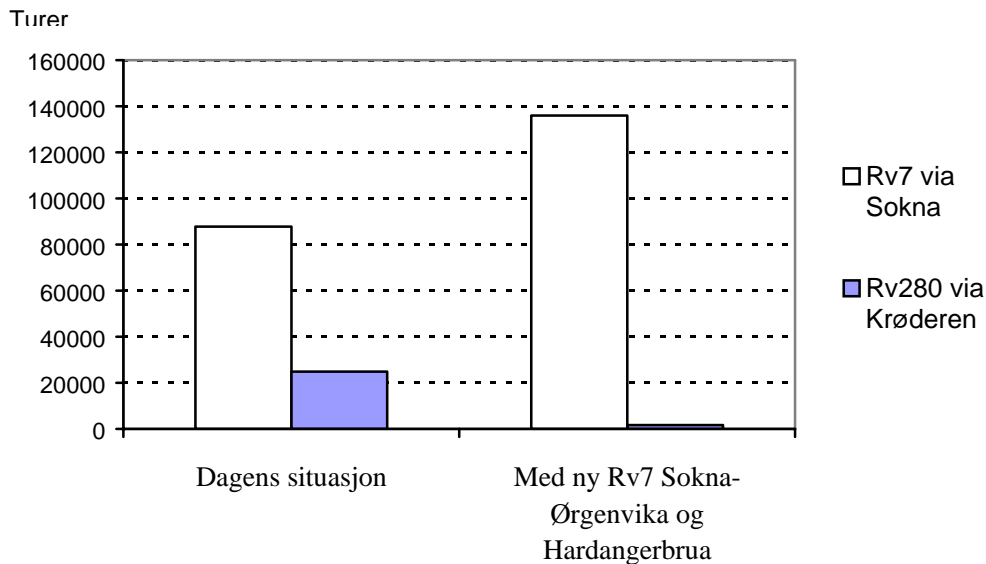
Hardangerbrua vil i følge beregningene gi en liten overføring av trafikk fra Ev134 til Rv7. Den viktigste effekten er imidlertid at trafikk overføres fra Rv50 Hol/Aurland til Rv7 over Hardangervidda. Således blir det liten økning i trafikken i Hallingdal nedenfor Hol.

Bygging av ny vei mellom Sokna og Ørgenvika gir imidlertid størst endring sør for Ørgenvika. Figurene 4.9 og 4.10 viser hvordan lastebiltrafikk og transportmengde som går gjennom eller til/fra Hallingdal fordeles på Rv280 via Krøderen og Rv7 via Sokna. Etter våre beregninger går i dag mer enn 75 prosent av lastebiltrafikken via Sokna, mens over 85 prosent av transportert mengde går denne veien.

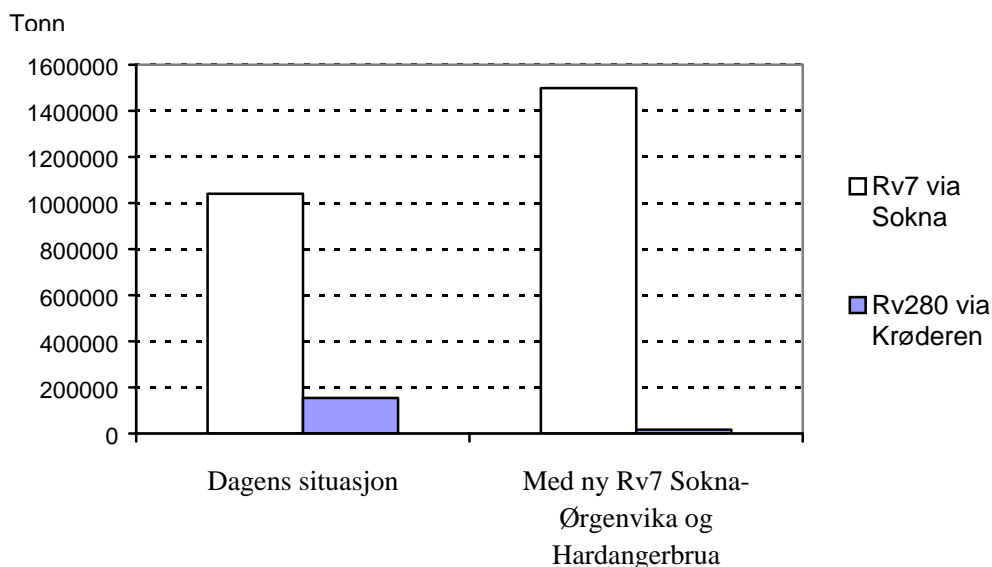
Med åpning av Hardangerbrua vil begge veier få en viss trafikkøkning. Med ny vei Sokna – Ørgenvika kan Rv7 via Sokna bli tilført mye ny godstrafikk som tidligere ikke gikk gjennom Hallingdal (se foran). I tillegg vil nesten all godstrafikk på Rv280 bli overført til den nye veien. Resultatet er at trafikkmengden (lastebiler og varebiler) over Sokna øker med over 50 prosent, mens godsmengden øker med over 40 prosent.

Omfanget av overføring av trafikk fra Rv280 er usikkert. Strekingen fra Flå til Drammen via Krøderen og Hokksund (Rv280 og Rv35) er 114 km. Strekingen via Sokna og Sundvollen (Rv7, Ev16 og Rv285) er i dag 140 km. Med ny vei mellom Ørgenvika og Sokna blir strekingen 120 km, muligens noe kortere hvis man tar hensyn til utbedringer av Ramsrudhellinga. Selv om strekingen regnet i km er noe lenger via Sokna og Sundvollen, viser reisetidsberegninger at denne ruten trolig blir raskest som følge av høyere veistandard.

Også ruten via Sokna, Tyristrand (ved Rv35) og Hokksund, kan bli mer aktuell. I dag er avstanden mellom Flå og Drammen 145 km langs denne ruten. Med ny vei Ørgenvika – Sokna blir avstanden redusert til 125 km. Selv om avstanden fortsatt blir lenger enn via Krøderen, vil man få høyere veistandard og kanskje like kort reisetid ved å kjøre via Sokna og Tyristrand. Det framgår også av intervjuene i kapittel 3.3, at man i næringslivet i Hallingdal er usikre på hvilken vei som vil bli valgt. Det presiseres således at endringen slik den er framstilt i figurene 4.9 og 4.10, kan være noe overdrevet.



Figur 4.9: Turer per år med lastebiler/varebiler gjennom eller til/fra Hallingdal. Begge retninger. Volum 1995 fordelt før og etter åpning av Rv7 prosjekter.



Figur 4.10: Tonn per år med lastebiler/varebiler gjennom eller til/fra Hallingdal. Begge retninger. Volum 1995 fordelt før og etter åpning av Rv7 prosjekter.

Mer interessant er det at avstanden mellom Flå og Sætre i Hurum kommune, dvs til Rv23 og den nye Oslofjordforbindelsen, i framtida vil bli kortest via Sokna og Sundvollen. Avstanden via Krøderen, Hokksund og Drammen er 142 km. Via Sokna og Sundvollen er avstanden i dag 151 km. Med innkorting mellom Ørgenvika og Sokna blir avstanden redusert til 131 km (eller noe kortere)<sup>3</sup>.

Med andre ord kan vi fastslå at med *dagens* Rv7, vil tungtrafikken fra Hallingdal til Rv23 Oslofjordforbindelsen, sannsynligvis gå via Krøderen og Drammen. Dersom det blir bygget ny vei mellom Sokna og Ørgenvika, vil denne trafikken sannsynligvis flytte seg til den nye veien via Sokna og videre via Sundvollen.

#### **4.6 Utbyggingen på Folgefonnhalvøya betyr lite for Hallingdal**

En eventuell omlegging av Ev134 gjennom Folgefonntunnelen og Jondaltunnelen med ferje til Ljones, vil gi ca 1 time og 10 minutter kortere kjøretid langs denne ruten mellom Oslo og Bergen. Omleggingen vil imidlertid trolig få liten effekt for Hallingdal. Forutsatt at Hardangerbrua og ny trasé Sokna – Ørgenvika er gjennomført, vil den nye Ev134 kun redusere trafikken på Rv7 over Hardangervidda med ca 5 prosent. Dette gjelder både for antall kjøretøy og for transportmengde.

---

<sup>3</sup> Regnet i reisetid blir sannsynligvis ruten via Sokna og Sundvollen enda gunstigere i forhold til ruten via Krøderen og Hokksund.

# Litteratur

- Cogito Næringsanalyser, 1995  
*Næringsanalyse av foretakene i Hallingdalsregionen 1995.*
- Berdal Strømme, 1997  
*Trafikkprognoser Hardangerbrua år 2003.* Sandvika. 1997.
- Buskerud fylkeskommune, 1997a  
*Statistisk årbok for reiselivet i Buskerud 1996.*  
Drammen, Buskerud fylkeskommune. 1997.
- Buskerud fylkeskommune, 1997b  
*Reiselivsplan for Buskerud 1996 – 1999.*  
Drammen, Buskerud fylkeskommune. 1997.
- Buskerud fylkeskommune, 1998  
*Buskerud Statistikk 1998.*  
Drammen, Buskerud fylkeskommune, Regionalavdelingen. 1998
- Engebretsen, Ø., 1994  
*Næringsmessige virkninger av ny riksveg 7 Sokna – Ørgenvika*  
Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 283/1994.
- Norske Skiheisers Forening, 1998  
*Upublisert materiale.*
- Samferdselsdepartementet, 1997  
*Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 – 2007.*  
Oslo, Samferdselsdepartementet. St meld nr 37 (1996-97).
- Statens vegvesen, 1997  
*Vegtrafikkteellinger 1996.*  
Oslo, Vegdirektoratet Transportanalysekontoret. 1997.
- Statens vegvesen Buskerud, 1998  
*Rv7 Sokna – Ørgenvika.* Drammen, 1998. Konsekvensutredningsrapport.
- Statens vegvesen Hordaland, Norconsult AS, 1998  
*Folgefornhalvøya. Trafikkprognoser 1996-2010.* Sandvika. 1998.
- Statistisk sentralbyrå, 1997a  
*Lastebiltransport 1993-1995.*  
Oslo – Kongsvinger, 1997. Norges offisielle statistikk
- Statistisk sentralbyrå, 1997b  
*Ukens Statistikk nr 7/97*
- Statistisk Sentralbyrå, 1998  
*Ukens Statistikk nr 6/98*

Sæter, J. Aa., 1997

*Romlige strukturer i overnattingsbedriftenes trafikk-, kapasitets- og prisutvikling i tidsrommet 1990-96.*

Østlandsforskning. ØF-notat nr 10/1997.

Vanberg, V., 1997

*Detaljhandels- og senteranalyse Buskerud fylke.*

Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning.

ViaNova, 1994

*Delutredning for hovedplan Rv7 Sokna Ørgenvika. Trafikk og finansieringsanalyse.* ViaNova og Buskerud vegkontor.



## **Vedlegg**

Tabell I: Fylkenes andeler av besøk og gjestedøgn i Norge for kortferiene til bosatte Oslo/Akershus for 1994 og 1997. Totalt for året og etter sesong. Prosent.

Tabell Ia) 1994, hele året

Destinasjonsfylke	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj.snitt varighet, dager
Buskerud	15.5	16.0	2.14
Hedmark	15.9	15.4	2.00
Oppland	14.2	14.5	2.10
Østfold	11.2	11.1	2.05
Akershus/Oslo	11.4	10.2	1.84
Vestfold	8.7	8.0	1.90
Telemark	7.1	7.1	2.06
Norge ellers	16.0	17.7	2.28
Totalt	100.0	100.0	2.07

Tabell Ib) 1997, hele året

Destinasjonsfylke	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj.snitt varighet, dager
Oppland	15.5	15.8	1.96
Hedmark	14.7	15.2	1.98
Buskerud	13.4	13.4	1.92
Akershus/Oslo	14.1	11.3	1.55
Østfold	9.8	9.6	1.88
Telemark	7.8	7.8	1.93
Vestfold	7.8	7.7	1.90
Norge ellers	16.8	19.2	2.20
Totalt	100.0	100.0	1.93

Tabell Ic) 1994, vintersesongen

Destinasjonsfylke	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj.snitt varighet, dager
Buskerud	26.0	27.1	2.12
Hedmark	18.8	16.9	1.83
Oppland	13.2	14.1	2.18
Akershus/Oslo	11.2	9.8	1.79
Telemark	7.6	7.9	2.11
Østfold	6.4	6.1	1.94
Vestfold	4.8	4.1	1.75
Norge ellers	12.0	14.0	2.37
Totalt	100.0	100.0	2.04



Tabell Id) 1997, vintersesongen

Destinasjonsfylke	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj.snitt varighet, dager
Buskerud	18.6	18.3	1.83
Akershus/Oslo	16.0	16.6	1.94
Hedmark	15.7	15.0	1.78
Oppland	13.9	13.7	1.84
Telemark	11.7	12.0	1.92
Vestfold	7.1	6.9	1.82
Østfold	4.9	4.3	1.63
Norge ellers	12.0	13.2	2.04
<b>Totalt</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>1.87</b>

Tabell Ie) 1994, sommersesongen

Destinasjonsfylke	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj.snitt varighet, dager
Østfold	15.2	15.1	2.07
Hedmark	14.1	14.6	2.15
Oppland	13.0	13.0	2.06
Akershus/Oslo	11.5	10.7	1.92
Vestfold	11.0	10.4	1.96
Buskerud	10.1	10.4	2.13
Telemark	7.9	7.7	2.02
Norge ellers	17.2	18.3	2.20
<b>Totalt</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>2.07</b>

Tabell If) 1997, sommersesongen

Destinasjonsfylke	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj.snitt varighet, dager
Oppland	15.7	15.9	2.00
Hedmark	14.9	15.5	2.04
Østfold	12.6	13.0	2.02
Buskerud	11.8	11.7	1.94
Vestfold	8.3	8.1	1.91
Akershus/Oslo	10.9	8.0	1.44
Telemark	6.1	5.5	1.79
Norge ellers	19.7	22.3	2.22
<b>Totalt</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>1.96</b>

Tabell Ig) 1994, høstsesongen

Destinasjonsfylke	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj.snitt varighet, dager
Østfold	15.2	15.1	2.07
Hedmark	14.1	14.6	2.15
Oppland	13.0	13.0	2.06
Akershus/Oslo	11.5	10.7	1.92
Vestfold	11.0	10.4	1.96
Buskerud	10.1	10.4	2.13
Telemark	7.9	7.7	2.02
Norge ellers	17.2	18.3	2.20
Totalt	100.0	100.0	2.07

Tabell Ih) 1997, høstsesongen

Destinasjonsfylke	% av besøk	% av gjestedøgn	Gj.snitt varighet, dager
Oppland	15.7	15.9	2.00
Hedmark	14.9	15.5	2.04
Østfold	12.6	13.0	2.02
Buskerud	11.8	11.7	1.94
Vestfold	8.3	8.1	1.91
Akershus/Oslo	10.9	8.0	1.44
Telemark	6.1	5.5	1.79
Norge ellers	19.7	22.3	2.22
Totalt	100.0	100.0	1.96

Tabell II: Nordmenns korte feriereiser til Hallingdal i 1994. Oppblåste tall. Fordeling etter bosted. **Vinter (januar – april) :**

Landsdel	Turer		Gjestedøgn			% betalt overnatting
	Andel	Prosent	Antall	Prosent	Gj.snitt	
Oslo/ Akershus	82 000	49	182 000	50	2.21	27
Østlandet ellers	65 000	39	139 000	38	2.13	38
Agder/Rogaland	2 000	1	6 500	2	3.00	-
Vestlandet	6 500	4	13 000	4	2.00	67
Trøndelag	11 000	7	22 000	6	2.00	-
Nord-Norge	-	-	-	-	-	-
Norge i alt	167 000	100	362 000	100	2.17	31

**Sommer (mai – september):**

Landsdel	Turer		Gjestedøgn			% betalt overnatting
	Andel	Prosent	Antall	Prosent	Gj.snitt	
Oslo/ Akershus	45 000	41	97 000	41	2.15	34
Østlandet ellers	40 000	36	90 000	38	2.27	40
Agder/Rogaland	3 500	3	9 000	4	2.50	40
Vestlandet	17 000	16	34 000	14	2.00	61
Trøndelag	1 500	2	-	-	-	-
Nord-Norge	3 500	3-	7 000	3	2.00	-
Norge i alt	110 000	100	237 000	100	2.14	39.4

**Høst (oktober – desember):**

Landsdel	Turer		Gjestedøgn			% betalt overnatting
	Andel	Prosent	Antall	Prosent	Gj.snitt	
Oslo/ Akershus	42 000	55	95 000	58	2.24	52
Østlandet ellers	24 000	31	46 000	28	1.91	24
Agder/Rogaland	2 000	1	6 500	2	3.00	-
Vestlandet	11 000	15	23 000	14	2.04	93
Trøndelag						
Nord-Norge	-	-	-	-	-	-
Norge i alt	78 000	100	164 000	100	2.11	50.3

(forts)

(Tabell II forts) **Hele 1994:**

Landsdel	Turer		Gjestedøgn			% betalt overnatting
	Andel	Prosent	Antall	Prosent	Gj.snitt	
Oslo/ Akershus	170 000	48	374 000	49	2.20	35
Østlandet ellers	129 000	36	275 000	36	2.13	36
Agder/Rogaland	6 000	2	15 000	2	2.01	23
Vestlandet	35 000	10	71 000	9	2.01	72
Trøndelag	13 000	4	22 000	3	1.73	-
Nord-Norge	3 000	1	7 000	1	2.00	-
Norge i alt	355 000	100	764 000	100	2.15	38

Tabell III: Nordmenns lange feriereiser til Hallingdal i 1994 etter sesong og overnattingsform. Oppblåste tall for aldersgruppen 16-79 år.

**Sesong: Vinter (januar- april)**

Overnattings- måte	Turer		Gjestedøgn		
	Antall (1000)	%	Antall (1000)	%	Gj.snitt
Hotell o.l	8	14	40	10	4.8
Camping	8	14	64	16	7.6
Slekt/venner	2	3	13	3	8.0
Egen/lånt hytte	32	51	203	50	6.4
Leid hytte	12	19	84	21	7.1
Alle	62	100	404	100	6.5

**Sesong: Sommer (mai- september)**

Overnattings- måte	Turer		Gjestedøgn		
	Antall (1000)	%	Antall (1000)	%	Gj.snitt
Hotell o.l	28	27	85	16	3.0
Camping	10	9	33	6	3.3
Slekt/venner	15	14	74	14	4.9
Hytte	54	50	353	65	6.6
Alle	107	100	545	100	5.1

**Sesong: Høst (oktober- desember)**

Overnattings- måte	Turer		Gjestedøgn		
	Antall (1000)	%	Antall (1000)	%	Gj.snitt
Hotell o.l	5	27	20	20	4.0
Slekt/venner	2	10	15	15	9.0
Hytte	12	63	65	65	5.6
Alle	19	100	100	100	5.3

**Totalt for 1994**

Overnattings- måte	Turer		Gjestedøgn		
	Antall (1000)	%	Antall (1000)	%	Gj.snitt
Hotell o.l	42	22	146	14	3.5
Camping	18	10	97	9	5.3
Slekt/venner	18	10	102	10	5.6
Hytte	109	58	705	67	6.5
Alle	187	100	1 050	100	5.6