

## Paradoks

Medan nesten alle andre vegar var stengde av ras og rasfare måndag, var Riksveg 7 over Hardangervidda open for fri ferdsle.

Dermed kunne det opne møtet i Eidfjord kommunestyret halddast, med dei tre utsendingane frå Hallingdal.

## Ynskjer tilgang til fjorden

– Hadde me hatt tilgang til fjorden, kunne me ha seld bussreiser heile året.

Det sa dagleg leiar ved Dr. Holms Hotel på Geilo, Rasmus Sandnes under møtet i Eidfjord måndag.

Denne vinteren har dei hatt svært mange bussgrupper med turistar frå Kina, Malaysia og Italia til langt uti november. Med ein stabil veg over Vidda, kunne dei seld desse reisene heile året, påstod han.

Sandnes er også medlem i Aksjonsgruppa for ny veg over vidda og han sit i Kvalitetsrådet for Nasjonale Turistveggar.

– Turistvegane er det mest spennande turistprosjektet nokon sinne. Her er Vørings-

fossen utpeika som eitt av tre nasjonale ikon. Turistvegprosjektet har vekt enorm internasjonal interesse, sa han, og la til at om alt går som planlagt, vil Vøringsfossen om 10–15 år vera ein heilårs turistattraksjon.



PÅ EIGNE BEIN. Sverre Kleivkås og Knut Arne Gurigard arbeider for betre vegløyising over Hardangervidda og orienterte kommunestyret i Eidfjord.



ERIK KAUPANG.

## Vil ha meir samarbeid

Kommunane Eidfjord og Hol er nære naboar. Dei har mykje til felles og bør samarbeida mykje tettare.

Det var hovudbodskapen til ordførar Erik Kaupang til Eidfjord kommunestyre og dei som elles var til stades måndag. Han er også styremedlem i IS Rv7.

– Det er berre 107 km frå kommune til kommune, me er betydelege kraftprodusentar, me er reiselivskommunar og me har felles interesse av ein vinteropen riksveg over Vidda, var mellom det han trekte fram.

### Storkommune

– Det er mange hjå oss som heller vil sjå vestover enn nedover dalen. Kan henda det hadde vore betre med ein storkommune over Vidda, sa Kaupang, som meinte at dei alt no burde få til felles formannskapsmøte minst ein gong i året.

Hallingdal har i snitt 5 500 turistar dagleg gjennom året. Tilgangen til fjordane og Vestlandet er avhengig viktig for oss, sa han vidare. Samstundes understreka han verdien av dagens Riksveg 7 som innfallsport til Hardangervidda og omsynet til eksisterande næringsdrift i dette området.

### Noko kvassare

– Eg ser at tilhengjarane av E134 er noko kvassare. Eg trur me er mest tente med å snakka fint om vår eigen veg og ikkje vondt om andre, sa Hol-ordføraren, som i alle fall var glad for at Rv7 og E134 har fått same status i forslaget til den såkalla Hardangerviddaplanen som no skal på høyring.

Ordførar Anved Johan Tveit var positiv til felles møte, som dei hadde snakka ein del om tidlegare og. Med rapporten frå Norconsult, meinte ein elles at ein no hadde fått meir kjøt på beinet, og at kommunen burde vera i stand til å gje ein uttale. Men han rekna med at det kanskje ville vera litt intern debatt i begge kommunane.

# Auka engasjement for heilårsveg over Vidda

Medan hallingane har stått på lenge, har stemningen for ei framtidsretta heilårs vegløyising over Hardangervidda vore litt meir laber i vest. Det er i ferd med å snu.

Johs H. Sekse

johannes@hardanger-folkeblad.no

– Hovudmålet er å få Riksveg 7 til å verta ein reell heilårsveg. Med tiltak som er vedtekte og nye traséar, kan køyretida mellom Oslo og Bergen verta redusert med åtti minuttar i høve til i dag, sa sekretær i Interesseselskapet for Riksveg 7, (IS Rv7) Knut Arne Gurigard, då han informerte politikarane i Eidfjord om stoda, status og vegen vidare.

Berre prosjektet mellom Ørgenvika og Sona, som startar

opp i vår og skal vera ferdig i 2014, vil korta inn vegen med to mil.

Femti prosent av trafikken frå aust går i dag på Riksveg 7 til Gol. Her deler den seg i tre. I dag er det vëret som styrer vintertrafikken over Vidda.

### Ikkje konkurranse

Gurigard kunne derimot fortelja at effekten av Lærdalstunnelen ikkje har kome, slik ein del spådde. Trafikken over Vidda har ikkje gått ned på grunn av den, slo han fast.

Han understreka samstundes at det nesten ikkje er konkurranse mellom E-134 og Riksveg 7: «...sjølv om mange likar å skriva det», som han sa. Som nemnt i HF tidlegare, har ISRV7 mellombels landa på to alternative løysingsprinsipp for framtidig viddekryssing. Det er Vegdirektoratet/ Vegvesenet sitt alternativ om fleire mel-

lomlange tunnelar langs eksisterande veg, og det nye forslaget frå aksjonsgruppa, med den såkalla Hardangerviddatunnelen på 15 km.

Leiaren i denne gruppa, Sverre Kleivkås, informert om arbeidet deira. Han var endå klarare i spørsmålet om konkurranse.

### Står på egne bein

Me ser ikkje på Haukeli som ein konkurrent i det heile. Begge vegane har så store omland at dei står på egne bein, sa han, etter at han mellom anna hadde viste ein videofilm teken frå helikopter langs den heilt nye traséen dei har føreslått, og no fått vurdert av Norconsult.

– Mellom aust og vest går det i dag 2,6 millionar personar og 2,2 tonn gods. 20 prosent av dette går via Riksveg 7. Med Hardangerbrua vert han ferjefri og med den lange tunnelen

vil ein mellom anna få redusert Co-2 utsleppa med 2 415 tonn årleg, slo Kleivkås fast før han etterlyste endå meir engasjement, særleg i vest.

### Absolutte krav

Rett før jol vedtok styret i IS Rv7 to absolutte krav for ein framtidig veg over Vidda. Han skal vera open under normale vintertilhøve og ulempene for villreinen må reduserast.

Ut frå desse to vilkåra rår styret til at det vert arbeidd vidare med dei to nemnde konseptane i samband med Nasjonal Transportplan (NT) 2014 - 2023. Styret prioriterer sjølv Hardangerviddatunnelen framfor den andre løysinga.

Gurigard mana også til å vera på hogget. Fyrste delmål er nemleg å få dette med i komande periode av NT. Viss ikkje vil ein missa fire år, sa han.