



**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref
25/5681-

Dato
12. desember 2025

**Svar på dokument 8:56 S (2025–2026) om oppstart av
reguleringsplanarbeid for tunnelar på Hardangervidda**

Eg viser til brev av 2. desember om representantforslag dokument 8:56 S (2025–2026) om oppstart av reguleringsplanarbeidet for tunnelar på Hardangervidda frå stortingsrepresentantane Trond Helleland, Anne Kristine Linnestad og Ove Trellevik. Representantane fremmar forslag som følger:

«Stortinget ber regjeringa gje oppdrag til Statens vegvesen om snarast å starte arbeidet med ein reguleringsplan for å etablere trygg heilårsveg over riksveg 7 Hardangervidda.»

Vurdering av representantforslaget

Høgfjellsovergangen mellom Halne og Dyranut på rv. 7 i Vestland er om lag 42 km. Det høgaste punktet er 1251 moh., og det er utfordringar med oppetid vinterstid.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er rv. 7 omtala som den kortaste vegen mellom Oslo og Bergen og er mykje brukt for persontrafikk og reiseliv. Dette er ei vidareføring av aust-vest-strategien frå Nasjonal transportplan 2018–2029 der rv. 7 vart peika ut som hovudveg for persontransport og reiseliv, medan rv. 52 er hovudveg for tungtransport og E16 skal ha best vinterregularitet.

Konseptvalutgreiing (KVU) for rv. 7 Hardangervidda vart ferdig i 2015, og ekstern kvalitetssikring (KS1) vart gjennomført i 2018. For rv. 7 Hardangervidda var det først og fremst vinterregularitet og situasjonen for villreinen som var sentralt i utgreiinga. Statens vegvesen tilrådde i 2015 eit utbyggingsalternativ med korte tunnelar over vidda. Ekstern

kvalitetssikrar tilrådde 0-alternativet, mellom anna med tilvising til at utbyggingsalternativa er samfunnsøkonomisk ulønnsame.

Samferdselsdepartementet fastsette i 2022 konseptval for strekninga og har lagt til grunn 0-alternativet for rv. 7 over Hardangervidda. Tunnel under Dyranut er ikkje omtala i Nasjonal transportplan 2025–2036.

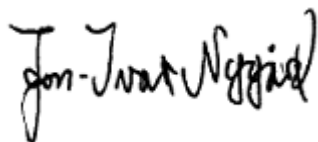
På grunn av fare for spreining av skrantesjuka på villrein ynskjer ein no at det skal vere trafikk på rv. 7 over Hardangervidda for å hindre at reinen kryssar vegen. Når ein går tilbake til ein normalsituasjon og spreingsfaren for skrantesjuka har gått ned, kan tiltak for å redusera barrieren frå vegtrafikken vurderast.

Planporteføljen til Statens vegvesen er fastsett gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 og Innst. 439 S (2023–2024). Tunnel under Dyranut er ikkje i Statens vegvesens planportefølje. Statens vegvesen har fått føringar om å tilpasse planleggingsaktiviteten til den til ei kvar tid gjeldande innfasinga av Nasjonal transportplan 2025–2036, slik at det ikkje blir brukt unødig mykje ressursar på planlegging sett opp mot kva det er rom for å gjennomføre av tiltak, jf. tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2025.

For dei prioriterte prosjekta gjeld føringa i Nasjonal transportplan 2025–2036 om at dersom prosjekta ikkje blir endra, gjennom optimalisering eller annan ny informasjon, skal desse gjennomførast først.

Viss regjeringa skal gi Statens vegvesen eit oppdrag om å starte arbeidet med ein reguleringsplan for veg over rv. 7 Hardangervidda vil det ha økonomiske konsekvensar i 2026. Regjeringa vil vurdere prosjektet i samband med rullering av Nasjonal transportplan.

Med helsing



Jon-Ivar Nygård