



HAUKELIVEIENS VENNER

– for bedre, tryggere og raskere vei –
med støttegruppe i 7 fylker

MOTTATT
- 7 JUL 2012

Førresfjorden, 29. juni 2012

Samferdselsdepartementet
Postboks 8110 Dep
0030 OSLO

Høringsuttalelse til forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

Generelt.

I tilknytning til høringen av forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 vil Haukeliveiens Venner bemerke:

I likhet med målsettingene i forrige Nasjonale transportplan (St. meld. nr. 16 (2008-2009)) fremholdes også i nærværende forslag til transportplan for perioden 2014-2023 at Regjeringens overordnede målsettinger i norsk transportpolitikk er:

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

For å realisere ovennevnte målsettinger er disse splittet i 4 hovedmål, hvorav hovedmål 1 er:

Bedre framkommelighet og redusere avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Hovedmål 1 er igjen delt i 6 delmål, hvorav delmål 3 er:

Reisetider i og mellom landsdeler skal reduseres.

Haukeliveiens Venner er enig i nevnte målsettinger, herunder også de underliggende delmålsettinger. Vi konstaterer imidlertid at Regjeringens målsettinger ikke følges opp i praksis, men at Regjeringen ser gjennom fingrene med at målsettingene undergraves. Dette synliggjøres med all ønskelig tydelighet i spørsmålet vedr. trasefremføring for E 134.

Postadresse:
Nicolai Østhus
Asparhaug 20
5563 Førresfjorden
Tlf.: 52 77 02 35

Postadresse:
Johannes Sørli
Brotalio 6
5411 Stord
Tlf.: 53 41 05 79

Postadresse:
Erik Heirung
Gamle Ringeriksvei 37 E
1357 Bekkestua
Tlf.: 67 59 18 01

Haukeliveiens Venner har fremlagt flere forslag for hvordan E134 kan forkortes slik at reiseavstanden mellom Oslo og Bergen kan reduseres med nærmere 10 mil til totalt ca. 38 mil. Dette ble det bl.a. redegjort for i Haukeliveiens Venners brev til Samferdselsdepartementet av 7. juni 2011, hvor det ble vist til at en omlegging av traseen gjennom Vest-Telemark ville muliggjøre en innkortning av E134 på 32 km. I brevet ble vist til Regjeringens beslutning om å etablere ordningen med ekstern kvalitetssikring av større prosjekter i samferdselssektoren (KS1). Som grunnlag for denne kvalitetssikringen rettet Haukeliveiens Venner en anmodning til Samferdselsdepartementet om å igangsette arbeidet med en konseptvalgutredning (KVU) for parsellen Hjartdal-Vågsli, hvor det aktuelle prosjektet ble vurdert i en overordnet sammenheng.

I Samferdselsdepartementets svarbrev til Haukeliveiens Venner av 22. september 2011 ble fremholdt at det for veier som går gjennom bebygde områder, er den lokale/regionale trafikken større enn langdistansetrafikken. Fremtidig utvikling av veinettet bør derfor legges til rette både for lokal- og regionaltrafikken i tillegg til langdistansetrafikken. Etter Samferdselsdepartementets oppfatning er de bygder som vil få glede av Haukeliveiens Venners foreslåtte traseomlegging gjennom Vest-Telemark (Rjukan, Rauland, Åmotsdal m.fl.) å betrakte som områder med minimal bebyggelse, og departementet fant derfor ikke den foreslåtte traseomlegging tilrådelig. Departementet viste også til at dette er i tråd med Haukelivegen AS sitt syn, som representerer kommunene på traseen.

Haukeliveiens Venner mener at E 134 på sikt vil bli den desidert viktigste øst-vest forbindelsen, som forbinder Sør-Vestlandet med Oslofjord-området med befolkning på hhv. ca. 1 og 2 millioner. Vi kan derfor ikke akseptere at Haukelivegen AS kan oppfattes som representant for interessentene på denne strekningen, særlig all den tid det tyngste befolkningsområdet (Oslofjord-området med befolkning på ca. 2 millioner) over hode ikke er representert i Haukelivegen AS.

Haukeliveiens Venner vil derimot generelt hevde at befolkningen på Sørvest-landet (1 million) har interesse av en kortest mulig vei til Østlandet. Likeledes vil vi hevde at befolkningen i Oslofjord-området (2 millioner) har interesse av en kortest mulig vei til Vestlandet. Det faktum at styret i Haukelivegen AS målbærer interessene til de berørte kommuner i Vest-Telemark (med en befolkning på rundt 12.000) illustrerer derimot den maktposisjon som berørte kommuner har i henhold til etablert forvaltningstradisjon i Norge, som bl.a. innebærer at kommunene er de viktigste premissgivere for trasefremføringen gjennom egne kommuner, endog for stamveiene. Denne forvaltningstradisjonen muliggjør således at småkommuner er i stand til å undergrave overordnede nasjonale interesser, hvilket nærværende tilfelle er et graverende eksempel på, hvor kommunene har lyktes i å "tvinge gjennom" en veitrasé som er ca. 32 km lengre enn optimalt. Med de kostnads- og miljømessige konsekvenser dette har for all fremtidig øst-vesttrafikk over E 134 mener vi dette burde være et tankekors for Regjering og Storting, som i neste omgang foranlediget nye rutiner og prosedyrer vedr. planlegging og realisering av veiprojekter.

Haukeliveiens Venner mener at planlagte oppgraderingsprosjekter på E 134 generelt bør forses. Etter som en vesentlig del av de foreslåtte oppgraderingsprosjekter på E134 er forutsatt bompengefinansiert, er det etter Haukeliveiens Venners oppfatning helt urimelig at viktige veiprojekter generelt må utsettes i årevis i påvente av at Staten skal finne plass i statsbudsjettet for en mindre finansieringsandel. Eksempelvis er nye Haukelitunneler først planlagt påbegynt i siste del av planperioden (2018-23), hvor Staten kun har funnet rom for å bidra med 600 mill. kr av totalt 1,6 mrd. kr i denne perioden. Et enda mer illustrerende

eksempel på unødig forsinkelse av viktige veiprosjekter har vi i finansieringsforslaget for Rogfast (E 39) hvor det i forslaget til NTP først er funnet plass for prosjektet i siste del av planperioden (2018-23) og da under forutsetning av at den plantekniske rammen er øket med 45 %. Når det samtidig er forutsatt at staten kun skal bekoste 1 av totalt 7 mrd. kr (ca. 14 %), illustrerer dette viktigheten av at det etableres mer fleksible og forutsigbare finansieringsordninger som innebærer at progresjonen i veibyggingen gjøres uavhengig av enkeltbevilgninger over statsbudsjettet som i dag.

Bemerkninger vedr. enkeltprosjekter.

Haukeliveiens Venner vil understreke viktigheten av at de nye Haukeli-tunnelene gir en vintersikker øst-vestforbindelse. Etter vår oppfatning vil dette bety at det må bygges en sammenhengende tunnel mellom Røldal og Vågsli. Beslutningen vedr. trasevalg for østre Haukelitunnel bør derfor ikke tas før nevnte tunnelalternativ mellom Røldal og Vågsli er forsvarlig utredet.

Foruten ny trase gjennom Kongsberg sentrum (Damåsen-Saggrenda) mener Haukeliveiens Venner at det må settes fortgang i arbeidet med planlegging og realisering av ny trase for E134 fra Kongsberg til Hjartdal (Saggrenda – Gvammen). Sistnevnte strekning har for øvrig nylig har vært gjenstand for en konseptvalgutredning, og Haukeliveiens Venner gir sin tilslutning til Statens Vegvesens anbefalte traseforslag nord for Notodden sentrum.

Haukeliveiens Venner mener også at det bør settes fortgang i arbeidet med planlegging og realisering av ny trase for E134 fra Haugesund til Etne, og viser i denne forbindelse til foreliggende traseforslag fra Statens Vegvesen som et godt utgangspunkt for videre bearbeidelse.

Felles for de to sistnevnte parseller er et presserende oppgraderingsbehov, både for å løse lokale og regionale behov, men også for at E134 bedre kan oppfylle sin stamveifunksjon mellom Drammen og Haugesund. For øvrig vil Haukeliveiens Venner understreke viktigheten av at trasevalgene gjøres med hensyn på senere utvidelse til 4-feltsvei.

Oppsummering og konklusjoner:

Haukeliveiens Venner er enig i målsettingene for transportpolitikken slik disse er uttrykt i forslag til Nasjonal transportplan, 2014-2023. Haukeliveiens Venner registrerer imidlertid at Regjeringen på flere områder ikke følger opp egne prinsipper og målsettinger.

Haukeliveiens Venner mener at nåværende forvaltningstradisjon for veispørsmål bør vurderes på nytt for å forhindre at overordnede samfunnsmessige målsettinger undergraves av lokale særinteresser.

Det bør etableres mer fleksible og forutsigbare finansieringsordninger for veibyggingen slik at progresjonen i veibyggingen ikke gjøres avhengig av enkeltbevilgninger over statsbudsjettet som i dag.

Haukeliveiens Venner mener at planlagte oppgraderingsprosjekter på E 134 generelt bør forses. Av viktige prosjekter nevnes:

1. Nye Haukelitunneler. De nye Haukelitunnelene må ha som målsetting å etablere en vintersikker forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet.
2. Foruten gjennomføring av ny trase gjennom Kongsberg sentrum (Damåsen-Saggrenda) mener Haukeliveiens Venner at det må settes fortgang i arbeidet med planlegging og realisering av ny trase fra Kongsberg til Hjørtedalen (Saggrenda – Gvammen) forbi Notodden.
3. Haukeliveiens Venner mener også at det bør settes fortgang i arbeidet med planlegging og realisering av ny trase for E134 fra Haugesund til Etne.

Med hilsen
HAUKELIVEIENS VENNER



Nicolai Østhus
styreformann



Erik Heirung
styremedlem



Johannes Sørli
daglig leder