

Innspill til ny Nasjonal transportplan 2018 - 2029

ved Hans Stormo

Samferdselsdepartementets hovedmålsetting:

"Det er et stort behov for å bedre regulariteten vinterstid på fjellovergangene og gi næringsliv og befolkning mer forutsigbar og pålitelig transport mellom Østlandet og Vestlandet." (28.1.2015)

Hva er problemet med E 134?

Hovedproblemet er at E 134 over Haukelifjell ligger for høyt og blir stengt pga uvær.

Også med vegvesenets forslag til løsning med investeringer på 7 milliarder.

Vinteren 2013/2014 var E 134 over Haukelifjell stengt i hele 193,5 timer det var kolonnekjøring hele 812 timer. Til sammen over 1000 timer med venting! Det er uakseptabelt!

Hva er Vegvesenets løsning?

I Konseptval for E 134 over Haukeli konkluderer SVV med konsept G. 4 tunneler på til sammen 27 km.

Vegvesenets løsning over det værutsatte Haukelifjell er å bygge en ny tunnel fra Røldal til Peparsteinen som kommer ut på nesten samme sted som dagens tunnel! Problemet blir ikke løst! (Inntegnet med rødt på skissen fig 1)

Den svært værutsatte snaufjellstrekningen fra Haukelitunnelen til Vågslitunnelen vil bli som før! Veien skal fortsatt ligge over 1000 moh, svært utsatt til for vær og vind. I forhold til å bedre regulariteten og gi forutsigbarhet vil vegvesenets forslag bare bli marginalt bedre.

Dette bekrefter konsultentselskapene Terra Mar og Asplan Viak som har kvalitetssikret vegvesenets Konsept G og har gått igjennom KVUen og vendt tommelen ned. (KS1 rapport av jan 2011)

"Vår alternativanalyse viser at Konsept G ikke vil gi stor nok nytte til å forsvare investeringene." skriver konsulentene. Prosjektet er ikke liv laga.

En bedre måloppnåelse vil være en lang tunnel fra Røldal til Haukeli skisenter på ca 24 km i tillegg til de 3 andre tunnelene. Løsningen er beregnet å koste 14 milliarder! Det forslaget vil imidlertid ikke vegvesenet anbefale.

Vegvesenets konsept G løser ikke hovedproblemet med uforutsigbar stenging.

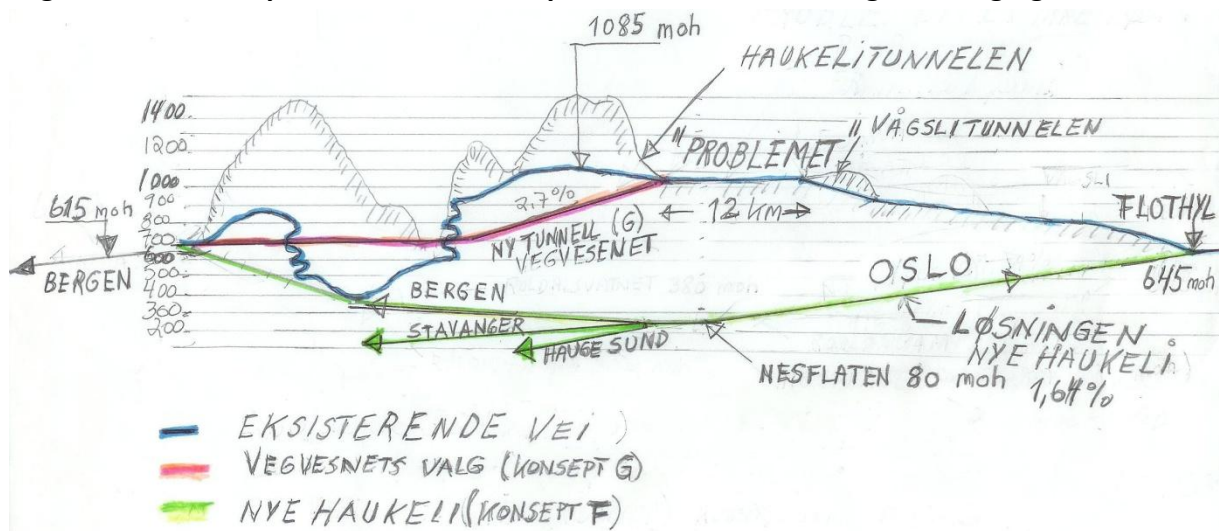


Fig 1. Flothyl til høyre - bare 645 moh er Øst Vest kryssningens høyeste punkt for all trafikk vestover!

Hva er løsningen på problemet?

For mindre enn 14 milliarder finnes det et alternativ som innfrir alle målsettingene fra Samferdselsdepartementet! Løsningen er en ny tunnel fra Roaldkvam (Nesflaten) til Flothyl (Haukeli) på 27-28 km samt opprustning av Rv 13. (Se fig 1)

Ved å flytte E 134 og omklassifisere Rv 13 fra Røldal (Horda) ned Brattlandsdalen til Nesflaten og videre i tunnel i svak stigning opp til Flothyl bare 645 moh vil en oppnå en rekke fordeler for alle trafikanter fra Oslo til Bergen, Haugesund og Stavanger. (Inntegnet med grønt på skissen i fig 1)

E 134 flyttes ned i lavlandet over 400 m lavere enn i dag. Alle krav som er stilt av samferdselsdepartementet til vintersikker vei blir innfridd!

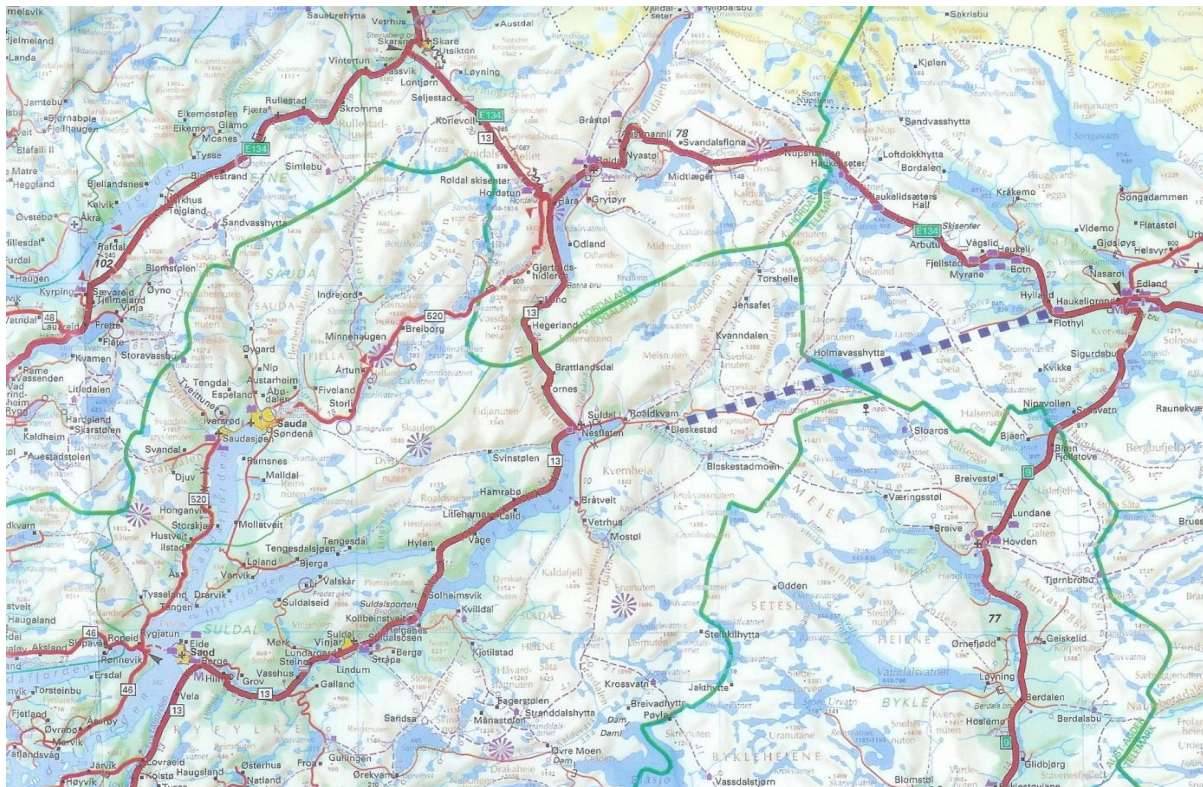


Fig 2, Ny 27 km lang tunnel fra Nesflaten til Flothyl - "Nye Haukeli" løser problemet for Haugesund,

17-18 mil kortere Oslo- Stavanger. Færre høydemeter. Bare fordeler.

Hvorfor vil ikke Vegvesenet ha en ny tunnel fra Nesflaten til Flothyl? Hvorfor avvises konsept F i KVUen for Haukelifjell?

Det forstår jeg ikke, men vegvesenet har heller ikke forstått mitt forslag, men laget en kvasiløsning med helt feil forutsetninger.

I KVUen for E 134 begrunner vegvesenet:

1 Fordi det er brukt så mye penger i Åkrafjorden kan en ikke gå inn for "Nye Haukeli" konsept G!

Uansett hva som er brukt i Åkrafjorden blir fordelene større for alle trafikanter med "Nye Haukeli" fra Nesflaten. Skal en fortsette å feilinvestere fra Ølen til Røldal eller bruke pengene via Nesflaten? Hva med å tenke litt lenger enn til Tau med de 6-7 milliardene som investeres

i Ryfast? Det er en kjempestart med motorvei fra Stavanger mot det sentrale Østlandet og Europa.

2 Fordi Oslo - Bergenstrafikken ikke kan bruke tunnelen fra Nesflaten! Hvorfor kan den ikke det? Hva er problemet? Rv 13 må utbedres/legges om uansett hva en velger. Tunnel fra Bratlandsdalen til Seljestad vil kunne være en løsning dersom hytteeierne i Bergen og Bergen Høyre greier å få trafikken vekk fra E 134.

3 Oslo - Stavangertrafikken helt misforstått av vegvesenet ble rutet via Ølen til Stavanger? Hele poenget med Ryfast forsvant. Hva med synergien av de 6 milliardene som nå investeres i Ryfast som kan knytte Oslo 18 mil nærmere Stavanger?

Trafikken fra Oslo til Stavanger ble **ikke** sendt gjennom Ryfasttunnelen til Stavanger når Statens Vegvesen vurderte mitt Konsept F, men ble i stedet ledet i en stor omvei over Sandsfjord bru via Ølen videre til Stavanger via ferjesambandet Arsvågen - Mortavika. Her ble konsept F tillagt kostnader på 6,18 milliarder med utbedringer på denne strekningen slik at Konsept F ble priset ut. Dette blir meningsløst. Med store feil i fastsettelse av kostnader og trafikk tall i tillegg til en rekke andre feil fikk vegvesenet "dokumentert" at tunnel fra Nesflaten til Flothyl ikke nådde opp. (Eksempelvis ble kjøretid fra Drammen til Haugesund gitt karakter ++ ved å kjøre over Haukelifjell (konsept G), mens kjøretid fra Drammen til Haugesund via Nesflaten (konsept F) bare fikk + selv om den var 30 km kortere og hadde adskillig færre høydemeter via Nesflaten.)

At konsept F ligger hele 400 m lavere enn konsept G har heller ikke vegvesenet tatt bryet med å fremheve/prisette når de skal vurdere regularitet, forutsigbarhet, CO2 utslipp osv i konseptene. På denne måten er hele KVUen for E 134 over Haukelifjell gjennomsyra av feil og er ikke etterrettelig. Feilene fikk Vegvesenet til å stoppe forslaget om tunnel fra Nesflaten.

Hva med Oslo - Bergen?

Det blir faktisk ca samme avstand over Haukelifjell fra Horda i Røldal via Nesflaten enn "gamleveien" over Haukelifjell dersom en måler fra Horda i Røldal via Nesflaten til Flothyl/Haukeli

Med Hordalandsdiagonalen /Sunnhordalandsdiagonalen og "Nye Haukeli" vil E 134 bli mye kortere og raskere Oslo - Bergen. Den vil trumfe alle alternativene for Øst Vest krysning mellom Oslo og Bergen. Rv 7 har ikke potensial til å bli vintersikker vei. La den være den fantastiske turistveien/hytteveien den er.

Bergenstrafikken var en utløsende faktor for at E 134 over Haukeli og Rauland ble en vinner i Øst Vest utredningen. Nytte 70 mrd minus investeringskostnad på 37 mrd er netto samfunnsnytte 26 mrd. Det beste alternativet av samtlige øst vest krysninger. Mye bedre enn det nest beste som er E 134 til Haugesund via Rauland. Som gir en netto nytte på 12 mrd. Alle andre forslag gikk i minus. Det er uforståelig at Samferdselsdepartementet nå lover 32 milliarder til utbedring av vei/bane mellom Arna og Voss. Det blir kroken på døra for at Bergenstrafikken skal få en fremtidig Hordalandsdiagonal? Hvorfor velger en ikke å se dette i en sammenheng? Dette er en ødeleggende oppsplitting som hindrer en god helhetlig løsning.

Dersom "Bergen Høyre" ikke får trumfet igjennom en 28 km lang "reinsdyrtunnel" over Hardangervidda kan Bergenstrafikken få del i fordelene med ny tunnel fra Nesflaten. Bratlandsdalen må da utbedres. Øvre del av Bratlandsdalen er i dag livsfarlig pga ras så her må noe gjøres før det går liv. (Veien bør stenges i lengre perioder med stor rasfare.)

En løsning kan være å droppe den 11,9 km lange planlagte tunnelen fra Seljestad til Røldal, og heller

bygge en ny 8 km lang tunnel fra Horda til Hegerland mellom Lono og Brattland for å få sikker vei ned Brattlandsdalen. Noe må her gjøres pga smal vei og stor rasfare.

Hva med Oslo - Haugesund?

Garantert forutsigbar åpen vei østover over Sandsfjord bru til Nesflaten videre i ny tunnel til Flothyl og østover. Ca 3 mil kortere enn dagens E 134 via Røldal og en unngår stigningene ved Fjæra/Vintertun, Seljestad og Haukelifjell.

Vintersikker og betydelig færre høydemeter. "Flatt" inn til Nesflaten (100 moh) og videre til Flothyl 650 moh og så slakt nedover Telemark til Grungedal videre via Rauland.

Stort innsparingspotensial.

(Alternativt/på sikt må en se på en løsningen med tunnel fra Etne til Sauda (ferdigprosjektert?) og en ny tunnel fra Sauda til Nesflaten.)

Hva med Oslo - Stavanger?

Trafikken østover går i dag hovedsaklig via E 18/ E 39. Mange av disse vil velge en 18 mil kortere vintersikker vei østover over - "Nye Haukeli".

I Øst Vest utredningen er ikke den nye 4 felts motorveien til Solbakk (Ryfylketunnelen) nevnt med et ord. Hvorfor? Hva med alt som er gjort på Rv13 og planene om oppgradering?

Hva blir det samfunnsøkonomiske regnskapet dersom 1500 ådt får 18 mil kortere vei fra Oslo til Stavanger? Hvor lang tid tar det når mesteparten av veien får en fartsgrense på 80 - 90 km/t?

Maks høyde 650 meter moh?

Selv med en liten maks 15 min forsinkelse på Hjelmelandsferja vil det bli en revolusjon med forutsigbarhet og reduserte høydemeter. Det investeres nå over 6 milliarder i nye tunneler fra Stavanger til Ryfylke.(Ryfast) Det blir 18 mil kortere fra Stavanger til Oslo via Rauland slik det er foreslått i den nye Øst Vest utredningen. Hvorfor vil ikke veimyndighetene vurdere potensialet som Ryfast gir kombinert med ny tunnel fra Nesflaten til Flothyl ?

Det løser vinterproblemet for hele Vestlandet!

Ved å bygge E 134 via Nesflaten og ruste opp Riksvei 13 vil en slå mange fluer i en smekk:

Hovedpunkt:

- 1 Øst Vest kryssningen via ny tunnel Nesflaten Flothyl/Haukeli "Nye Haukeli" løser problemet med vinterstenging for all trafikk fra det sentrale Østlandet/Setesdal/Gjøteborg til hele Vestlandet fra Stavanger til Bergen.
- 2 7 - 14 milliarder til nye tunneler over Haukelifjell overføres og brukes på ny tunnel fra Nesflaten til Flothyl og utbedring av riksvei 13 fra Røldal til Tau. Eventuelt tunnel Bratlandsdalen - Horda dersom Bergenstrafikken fortsatt ikke er mistet til Hemsedal/Rv 7.
- 3 Med Hordaladsdiagonalen vil Rv 7 bli overflødig. Det er samfunnsmessig umoralsk og bruke opptil 11 milliarder for en dårlig og dyr øst vest kryssning for hytteeierne på fjellet. Utbedring av Hardangervidda blir overflødig når nye Haukeli etableres. Sparepotensialet er stort.
- 4 Dagens E 134 stenger for reinsdyras frie trekk, beite og kalving og deler reinsdyrstammen mellom Setesdalsheiene og Hardangervidda i to. Med "Nye Flothyl" kan de gå fritt fra Setesdalsheiene til Hardangervidda.
- 5 Trafikken fra Haugesund til Etne/Ølen videre langs Åkrafjorden og nordøstover vil bli betydelig mindre da denne trafikken vil gå over Sandsfjord bru. Behovet for veiinvesteringer på E 134 kan reduseres/er mindre.

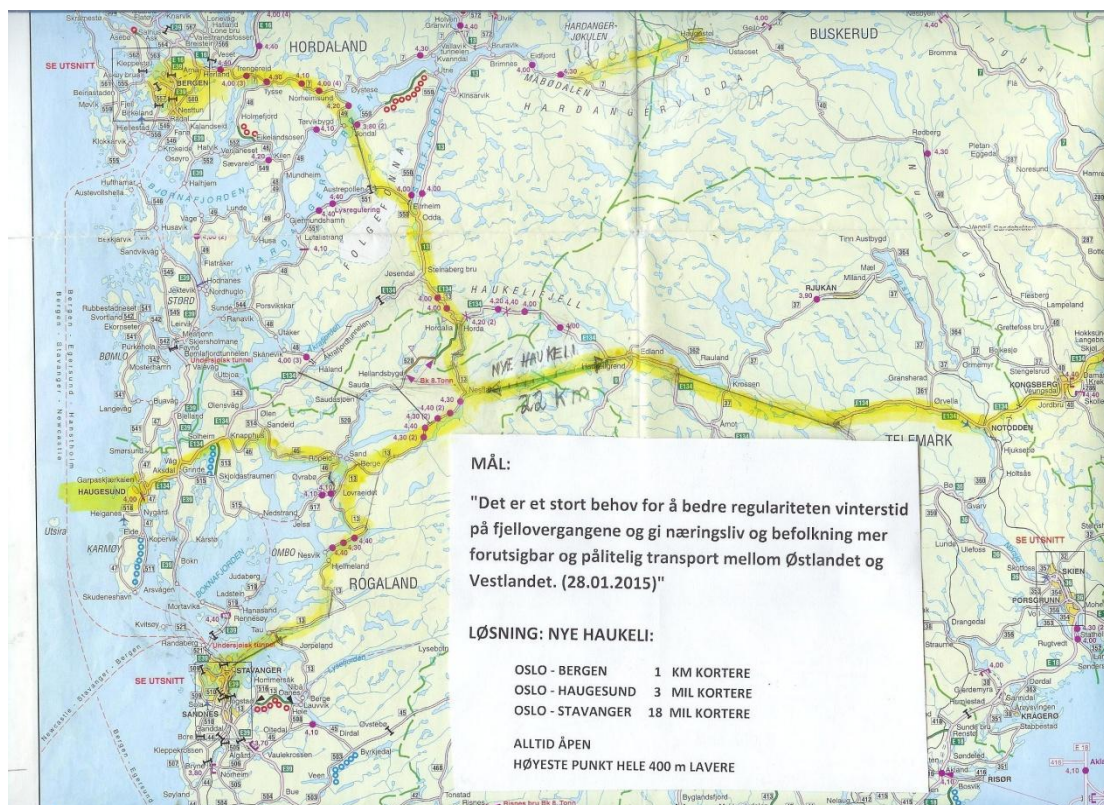


Fig 3 All trafikk Øst Vest vil få forutsigbar vintersikker vei.

Andre betydelige fordeler ved E 134 via Nesflaten/ Konsept F / "Nye Haukeli":

- Mye mindre drivstofforbruk og utslepp av miljøskadelige gasser fordi vegen blir fryktelig mye kortere og ikke minst at en slepp de store høydeforskjellene.
- Kolonnekjøring og vinterstenging med venting (i over 1000 timer i 2014) blir historie.
- "Nye Haukeli" vil avlaste E18/E39 (sørlandske) med kanskje inntil 1500 biler pr døgn. (Ref St.meld nr 24 Nasjonal transportplan 2006 - 2015 figur 8.8.)
- Når "Nye Haukeli" og Ryfast står ferdig vil flere trafikanter velge korteste veg over Haukeli. Ryfast vil gi betydelig bedre trafikkgrunnlag på E 134 enn det som er estimert i KVUen Haukelifjell.
- "Nye Haukeli" /Ryfast vil avlaste fergesambandet over Boknafjorden.
- Det vil bli bare 16 mil fra Haukeli til Stavanger (Tau)
- En kan spare store summer på brøyteutgifter over Haukelifjell som kan vinterstenges.
- "Nye Haukeli" frå Flothyl til Nesflaten vil gi 53 km kortere veg mellom Stavanger og Haukeli. Det blir bare vel 2 timers kjøring frå Haukeli til Stavanger!
- Laveste tunnel mellom Stavanger og Oslo vil bli 4,3 m. De fleste tunnelene er høyere. (Lastebilnæringen sliter med smale og lave tunneler. Bare 4 m høye langs Sørlandske - ifølge tall fra 2005)
- Mulighet for å kombinere tunnelen med vannkraftutbygging da den går rett under flere store vann på vidda. Disse kan tas ned i kraftstasjoner).
- Villreinflukkene på Hardangervidda og Setesdalsheiene får felles beite og trekkområder da E 134 over Haukelifjell kan holdes vinterstengt. Dyra vil få fritt leide mellom Setesdalsheiane og Hardangervidda. Reinsdyrstamma vil få bedre kår i Sør Norge. Rv 7 kan stenges når villreinen skal krysse veien, da det finnes et alltid åpent alternativ over Haukelifjell/E 134.
- "Nye Haukeli" vil gi, Ryfylke, Stavangerregionen, Haugesund, Bergen, Vest-Telemark, Indre Agder, Grenland, og det sentrale Østlandet og Sverige/Danmark sikrere, raskere og kortare kjørelengder til sine marked og vil ha enorm betydning for utvikling i regionene.

- Trafikkgrunnlaget må garantert bli mye større enn i Vegvesenets beregninger når trafikken fra Bergen, Haugesund og Stavanger tas med i tallene. I tillegg er det betydelig trafikk fra Agderfylkene over Haukeli.

Vegvesenet har i KVUen unnlatt å vurdere helt sentrale effekter på øst vest trafikken fra Bergen, Haugesund og Stavanger til fordel for Konsept F (i KVUen for Haukelifjell) for "Nye Haukeli" som drivstoffbesparelser, redusert stigning, mindre CO2 utslipp og betydelig redusert slitasje på lastbiler og materiell samt kortere vei. Stavangertrafikken er feilaktig lagt via Ølen. Konklusjonene blir feil.

Samfunnsøkonomiske effekter av å legge E 134 via Nesflaten:

Veien vil erstatte flere ønskelige opprustninger:

1 Ryfast og ny tunnel fra Nesflaten til Haukeli vil erstatte behovet for helårsvei over Suleskar tilsvarende en investering på mange milliarder.

Det blir faktisk kortere fra Oslo til Stavanger via Nesflaten enn over Suleskar! Stort trafikkpotensiale! E 39 og E 18 rundt Sørlandet vil bli betydelig avlastet.

2 E 134 via Nesflaten blir korteste vei fra Bergen til Oslo og vil erstatte behovet for nye tunneler og investeringer over Hardangervidda - Rv7. Ved å prioritere "Nye Haukeli" sparer en 5 - 11 milliarder.

3 Det er estimert at de 4 tunnelene på ca 27 km over Haukeli vil koste ca 7,4 milliarder. (14 milliarder ved en lang tunnel på 24 km) Ved å bruke noe av disse pengene på opprustning av Rv 13 og ny tunnel fra Nesflaten til Flothyl vil en få en robust og forutsigbar øst vest stamvei for hele Vestlandet fra Bergen til Stavanger.

Har engasjert meg i dette og har jobbet med tunnelen i 10 år for å få en bedre løsning for trafikken fra Oslo - Grenland til Bergen - Haugesund og Stavangerregionen over Haukeli.

Sendte forslaget til Veidirektoratet som oversendte det til Vegvesenet region Vest i Leikanger.

Regionkontoret i Leikanger ble pålagt å utrede forslaget i en KVU for E 134 over Haukelifjell der de konkluderte med å gå videre med to alt. Mitt konsept F (tunnel fra Nesflaten til Flothyl) og vegvesenets eget Konsept G som de hadde filett på i 10 år. Mitt forslag Konsept F "Nye Haukeli" har vegvesenet ikke forstått.

Asplan Viak og Terramar har kvalitetssikret KVUen over E 124 over Haukelifjell i sin KS-1 rapport.

De har heller ikke korrigert feilene/ misforståelsene som ble gjort, men har brukt de samme feilaktige forutsetningene.

Konsulentenes konklusjon er at heller ikke vegvesenets konsept G er liv laga. "Vår alternativanalyse viser at konsept G ikke vil gi stor nok nytte til å forsvare investeringene."

Veien er i tillegg freda. La den gamle veien ligge og tenk nytt og fremtidsretta.

Hva er det som har skjedd i den nye Øst Vest utredningen der E 134 via Rauland nå vurderes som et svært godt samfunnsøkonomisk prosjekt med nettonytte på 12 milliarder? Netto samfunnsnytte 26 mrd med grein til Bergen og ny bru over Hardangerfjorden ved Jondal?

Den samfunnsøkonomiske nytten vil bli enda større med E 134 via Nesflaten! Med oppdaterte trafikk tall der hele trafikken fra Bergen legges inn og den del av trafikken fra Stavanger som nå velger E 134 fremfor å kjøre rundt hele Sørlandet vil trafikk tallene (Ådt) bli svært sterke.

Ifølge utvalget vil det bli en Ådt på 8000. Da er ikke trafikkøkningen via Ryfast og Nye Haukeli beregnet. Tallene vil bli bunnsolide.

Videre skriver Asplan Viak /Terramar: "Konsept F (mitt forslag) vil gi god måloppnåelse ved at en i all hovedsak vil unngå vinterstenging og kolonnekjøring." Det er hele poenget mitt. Problemet er løst. I tillegg blir det mye kortere for Stavanger og Haugesundstrafikken. Mange færre høydemeter.

Reinsdyra kan få tilbake Haukelifjell. SVV har laget en hel KVV for Rv 7 som stort sett bare dreier seg om reinsdyr. Investeringene for Rv7 begrunnes med at reinsdyra skal få fritt leide. Hva med E 134 og reinsdyrproblematikken? Med ny tunnel fra Nesflaten kan reinsdyra få tilbake Haukelifjell.

Jeg må be om at tunnelen vurderes på nytt, eventuelt i sammenheng med KVVen for Gvammen - Vågsli. Stavanger, Haugesund og Bergen får en nøytral faglig vurdering.



Fig 4 Nesflaten (100 moh) sett mot tunnelinnslaget ved Roaldkvam.

Hva er det vegvesenet vil oppnå?

Det er ingen hemmelighet at Vegvesenets regionkontor i Leikanger i årevis har gjort alt de kan for å få Oslo - Bergen trafikken over på Rv 7 på bekostning av E 134. Det er bygd en ny flott bro over Hardangerfjorden. Dessverre på feil plass. Må vegvesenet ha Øst Vest trafikken over Hardangervidda for å rettferdiggjøre Hardangerbrua? Er det samme argumentet som med investeringene i Åkrafjorden? Skal hyttetrafikken fra Bergen og Oslo til Geilo hindre at en får den beste øst vest kryssningen for regiontrafikken?

Statens vegvesen - KVV for Rv 7:

"I dag utgjør Rv 7 over Hardangervidda en vesentlig barriere for villreinskryssning og tilgang til beitearealer. I tillegg er riksveien preget av dårlig vinterregularitet."

Vinteren 2013/2014 var det stengt og kolonne i alt 1550 timer eller 65 dager.

Veien ligger ekstremt høyt. Opptil 1250 moh. 200 m høyere enn E 134 over det håpløst høye Haukelifjell. Det er i KVVen for Rv 7 foreslått mange alternativer med kostnader opptil 11-12 milliarder. For at villreinen skal få komme på beite! Hele KVVen dreier seg om villrein. Til det trengs det tunnel. Reinsdyrtunnel. Opptil 28 km lang "miljøttunnel" for å oppnå regularitet! Selv med tunneler opptil 33 km ligger veien fortsatt hele 1000 moh.

I den nye Øst Vest utredningen har utvalget lagt inn en ny bro over Hardangerfjorden ved Jondal for trafikken fra Oslo til Bergen. Den er veldig fornuftig plassert og vil øke trafikk tallene ytterligere for E 134.

E 134 over Haukeli vil trumfe alle alternativer.

Har vært i kontakt med sekretæren i Øst Vest utvalget for å få rettet opp feilene som er gjort av Vegvesenet i KVVen over Haukelifjell slik at E 134 via Nesflaten "Nye Haukeli" endelig skulle få en reell saklig vurdering.

Han sier imidlertid at mitt forslag (konsept F) ikke er aktuelt å vurdere på nytt. Hvorfor? Fordi

Vegvesenet hadde forkastet alternativ F.

Hva med alle feilene som må rettes før en kan få fram fordelene med konsept F?

Vegvesenets mangelfulle forståelse av fordelene med E 134 via Nesflaten "Nye Haukeli" ble videreført som en premiss for Øst Vest utvalget slik at fordelene heller ikke da ble utredet.

Poenget er at Vegvesenets forslag ikke løser hovedproblemet med stenging og kolonne.

Dersom vegvesenet velger å gå med en lang tunnel vil en heller ikke løse problemet fullverdig.

Kostnadene blir minst like store som ved "Nye Haukeli" uten at en oppnår alle de andre fordelene som "Nye Haukeli" gir.

KVUen for E 134 over Haukelifjell er utgått på dato og bør oppdateres for å få fram en bedre løsning. Glem den gamle freda veien og tenk nytt!

Jeg snakket med fylkesordfører Roald Bergsaker for mange år siden. Han sa at de i sin tid ble advart mot å bygge Rennfast. Bygg lenger vest i fjellryggen under havet. Ingen ville høre på det alternative forslaget. Der skal det nå bygges ny undersjøisk tunnel. Nå heter det Rogfast.

Den beste traseen da, var det nå som skal bygges som Rogfast. Rennfast var en stor feilinvestering.

Ikke gjør samme feilen igjen.

Glem tunnelen over Haukelifjell.

Bygg tunnel fra Nesflaten til Flothyl.

Jeg må be Samferdselsdepartementet vurdere tunnel fra Nesflaten på nytt. Jeg må be Samferdselsdepartementet be en erfaren veimann til å vurdere dette innspillet for å få en optimal løsning i tråd med målsettingen om forbedret regularitet og forutsigbarhet vinterstid, slik at den beste løsningen blir valgt. Problemet med å få fram den gode løsningen er at det er ingen som har ansvar for å se på løsninger som involverer nesten hele Sør Norge. Det er på en måte bare Samferdselsdepartementet som har ansvar for helhetlig planlegging og bygging i hele Sør Norge. Er det derfor mitt forslag om ny tunnel fra Flothyl ikke er bygd for lenge siden?

I beste mening

Hans Stormo

Ingeniør og Bedriftsøkonom

epost:hans.stormo@lyse.net

Tlf: 917 63610