

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 dept
00030 Oslo

Seljord 30.6.2016

Innspel til uttale Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 frå Telemark Bilruter.

Telemark Bilruter AS, med dotterselskapa Telemark Transportservice og Telemark Godslinjer, er ein betydeleg aktør innanfor landbasert transport og stor brukar av aust-vest sambandet over Haukelifjell. I samarbeid med Tide Buss AS, driv selskapet mellom anna ekspressruta Haukeliekspressen som trafikkerer strekningen Haugesund – Åmot – Oslo med korrespondanse frå/til Bergen, Stavanger, Grenland og Vestfoldbyane.

Statens vegvesen foreslår i si utgreiing at E 134 skal ha høgaste prioritet som hovudvegsamband mellom aust og vest. Rapporten viser at ei utbygging via Rauland saman med ei oppgradert tilknytning til Bergen, gir ei netto nytte på 26 mrd kroner, noko som er unikt i veksamanheng !

På bakgrunn av sterkt reduserte køyretider, viser våre kalkyler at det kan køyrast ekspressbuss annan kvar time mellom Oslo – Bergen og Oslo – Haugesund/Stavanger.

Eit sambandet som vil korrespondere med Telemarkekspressen til/frå Grenland og Vestfold, og dekke ein stor del av Sør-Noreg. Ein så betydeleg auke i frekvensen og bli eit svært miljøvenleg transport-alternativ mellom aust og vest.

For å kunne realisere dette miljøvenlege transportalternativet, må det setjast krav til full vintersikkerhet over fjellet. Nye tunnellar må planleggast og byggast slik at dette kravet blir oppfylt. Vi ber om at utbygginga blir realisert så raskt som mogleg !

Sitat frå aust-vest utgreiinga:

Vi foreslår at E134 bør velges som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. På bakgrunn av den samfunns- økonomiske analysen foreslår vi en langsiktig strategi der utbygging av E134 gis høyest prioritet. Både utbygging til Bergen og til Haugesund gir positiv netto nytte. Det siste alternativet forutsetter utbygging via Rauland for å bli lønnsomt ifølge våre beregninger.

En utbygging av arm mot Bergen gir meget rask forbindelse mellom Oslo og Bergen og gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det finnes flere alternative muligheter til en slik utbygging. Vi har sett på to alternativer: et over Fusa med kobling til E39 sør for Os, og et over Kvam med kobling til E16 ved Trengereid. Det er også mulig med en kobling til ny Ringveg øst i Bergen. På bakgrunn av at våre analyser viser høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet foreslår vi en arm til Bergen utredes nærmere gjennom en KVV. En slik KVV kan også utvides med å se på alternativene å bygge ut E134 via Rauland eller Seljord. Våre analyser viser at en strekning via Rauland er gunstig for den gjennomgående trafikken og gir større samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men den kan bli mindre gunstig for de lokale tettstedene langs dagens strekning. Vi mener at en avveining mellom de nasjonale og lokale interessene kan gjøres i den foreslåtte KVV'en.

Med helsing
Telemark Bilruter AS
(sign)
Svein Olav Straand
Disponent