

Tokke kommune: Høyringsuttale til NTP 2018-29



Vedteke i kommunestyret 14. juni 2016, 16/39.

Innleiing

Nasjonal transportplan 2018-29 må i større grad reflektere analyseresultat og konklusjonar frå aust-vestutgreiinga. Statens vegvesen foreslår i denne utgreiinga at utbygging av E134 bør ha høgste prioritet av aust-vestkorridorane.

Ein rett utbygd E134 Karmøy-Drammen gir stor samfunnsøkonomisk nettonytte (12mrd). Viss E134 i tillegg får ein arm til Bergen, aukar denne nettonytta til 26 mrd. I forhold til berekning av samfunnsnytte, er det eit problem at mens full utbygging av E134 gir betydeleg nettonytte og er eit av dei mest lønsame samferdselsprosjekta i landet, gir utbygging av kortare delstrekningar til dels svært dårleg lønsemd.

Det største problemet med plangrunnlaget er at ny E134 over Haukelifjell ikkje blir planlagt med sikte på å tilby full vintersikkerhet, samtidig som kolonneregimet er blitt skjerpa. Slik vi ser det, blir det planlagt for kø og kaos over fjellet når det er dårleg ver. Etter vårt syn finst det fleire løysingar som kan gje full vintersikkerhet.

Arm til Bergen

I aust-vestutgreiinga foreslår Vegvesenet at det blir gjennomført ein KVV for arm til Bergen (frå E134). Denne er så langt ikkje bestilt av regjeringa og ein avventar konklusjonen på KVV Gol-Voss. Vi vil peike på at det er stort behov for nedkorting av reisetida mellom E134 + store delar av Hardanger og Bergen, heilt uavhengig av konklusjonen for RV7/RV52. Vi forventar nå at det blir gjennomført KVV for arm til Bergen for å avklare den langsiktige strategien for utbygging.

E134 Seljestad-Røldal

Planlegging av dette prosjektet har nå pågått i 10 år, av dette reguleringsarbeid i 5 år. Når prognosen frå SVV er ferdig reguleringsplan rundt årsskiftet 2016/17, er det skuffande og uakseptabelt med byggestart først i 2022/23 – 5 år etter at reguleringsplanen er ferdig. Framdriftsplanen er dårlegare enn i inneverande NTP. Vi krev at byggestart blir tidleg i første fireårs-periode og så snart det er praktisk mulig i forhold til byggeplanlegging og anbudsprosess.

Vi syner vidare til Stortinget sine merknader til inneverande NTP om tidleg innkreving av bompengar. Med bakgrunn i desse merknadene kan ein bompengeproposisjon utarbeidast og leggst fram straks reguleringsplanen er ferdig og godkjend. Vi krev at dette skjer utan meir tap av tid og så snart NTP 2018-29 er handsama av Stortinget.

E134 Røldal-Vågsli

Som nemnt i innleiinga er det problematisk med ei framtidig løysing som ikkje er i samsvar med trafikkprognoser vi har sett i aust-vestutgreiinga. Også utan arm til Bergen er prognosen ei auke på 250% fram mot 2050, dvs. 7000 ÅDT. Året 2050 er 20 år etter opning av denne strekninga, slik forslaget nå ligg i plangrunnlaget. Vi oppfordrar på det sterkaste Samferdselsdepartementet til å gjere ei ny vurdering av saka og tilby full vintersikkerhet over fjellet.

E134 Bakka-Solheim

Dette er attståande strekning på vestsida av fjellet med svært dårleg standard, til dels utan gul stripe. Det ligg nå føre godkjende kommunedelplanar i Etne og Vindafjord og det er skuffande at prosjektet ikkje er omtalt i plangrunnlaget frå Vegvesenet. Regjeringa si avgjerd frå desember 2015 om å satse på E134 står i kontrast til Vegvesenet si manglande prioritering av eit så viktig trafiksikkerheitstiltak og vi er overraska over at prosjektet ikkje når opp i rangeringa etter det samansette kriteriet som inkluderer samfunnsøkonomisk nytte + samfunnssikkerheit + samanhangande standard og utbygging.

RV13 Oddadalen

Strekninga frå E134 og ned mot Sandvinsvatnet er smal og rasutsett. Vinterstid er det tillegg utfordringar med regulariteten. Prosjektet har ein nyleg godkjend kommunedelplan. RV13 frå E134 til Odda er ein viktig del av arm til Bergen. Den betener også nord-sørtrafikken vidare mot Voss. Den er svært viktig for industrikonsentrasjonane i Kvinnherad og Odda. Det er svært skuffande at prosjektet ikkje er omtalt i plangrunnlaget frå Vegvesenet.

KVU Gvammen-Vågsli

Vi er svært tilfreds med at KVU for Gvammen-Vågsli blir gjennomført og med det tempoet det er lagt opp til. Vi vil kome med eiga høyringsuttale når prosessen er gjennomført og konklusjonane kjende. Når konklusjonane er trekte, blir det heilt avgjerande at dei også blir sett ut i livet.

Motorvegplanen

Vi registrerer at E134 er med på motorvegkartet, noko vi er svært fornøgde med. Det er likevel enkelte innebygde dilemmaer i saka slik ho er omtalt i dokumentet. Mellom anna er det lagt opp til heilt ny kryssing av Oslofjorden (over Håøya), samtidig som det blir referert til nåverande fartsgrense på 70 km/t i dagens Oslofjordtunnel. Ved utbygging til 2 løp i Oslofjordtunnelen bør vel denne kunne fungere godt som løysing. Derimot må resten av RV23 oppgraderast, slik at det blir samanhangande 4-felt frå E6 til E18 i Lier. Ei anna sak som må påpeikast, er å vise til tidlegare drøfting i dette dokumentet om grad av vintersikkerhet. Omtalen i motorveg-planen understrekar behovet for å velje langsiktig på Haukelifjell. Jfr. merknader tidlegare i dette dokumentet.

FV 337 Suleskardvegen

Tokke kommune meiner det er viktig at det planleggast og startar opp arbeid med vinteropen FV 337 over Suleskard i neste planperiode. Vinteropen Suleskardveg vil bety mykje for næringsutviklinga i vårt område. Hytteturisme og reiseliv vil få eit mykje større nedslagsfelt.

Høgfartsbane

Planane for Vestlandsbanen over Haukeli, som høghastighetsbane i fleirbrukskonseptet for person- og godstrafikk mellom Oslo – Bergen, Haugesund, Stavanger, vil kutte avstandsulemper drastisk og bety svært mykje for vidare utvikling av nærings- og samfunnslivet. Banen vil binde saman Aust- og Vestlandet med svært korte reise- og frakttider og gje eit InterCity-nett mellom Bergen og Stavanger. Med forgreininga Telemarkslinjen ved Bø/Notodden, vil Vestlandsbanen også knytast saman med Grenland, Vestfoldbanen og framtidig Sørlandsbane, samt kunne gje ein ringbane Oslo – Drammen – Kongsberg – Notodden – Grenland – Vestfold – Drammen – Oslo.

Gjennom elektrifisering av store delar av fly-, bil- og trailertrafikk overført til tog, med etter berekningane 752 000 tonn reduserte klimautslepp årleg, vil Vestlandsbanen også bidra sterkt til målsettinga i NTP om reduksjon av klimautsleppa med minst 40%. Banen viser potensiale for heil- eller stor grad av brukarfinansiert drift, vedlikehald og utbyggingskostnader av banen. Det må undersøkjast om dette kan gje rom for ei rask realisering som eige prosjekt, med eiga finansiering.