



Innst. S. nr. 150

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget frå samferdselskomiteen

Dokument nr. 8:32 (2004-2005)

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Vaksdal, Arne Sortevik, Lodve Solholm, Sigvald Oppebøen Hansen, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Magnhild Meltveit Kleppa om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 m kan passere Haukelitunnelene

Til Stortinget

SAMANDRAG

I Dokument nr. 8:32 (2004-2005) vert det fremja følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringen ved bruk av avbøtende tiltak som ivaretar sikkerheten straks sørge for at forbindelsen mellom Øst- og Vestlandet, E134 over Haukeli, holdes åpen for tungtransport med høyde opp til 4,20 m."

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Frøyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Høgre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og leiaren Petter Løvik, frå Framstegspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til vedlagt fråsegn frå Samferdselsdepartementet, ved statsråden, datert 23. desember 2004. Komiteen viser vidare til vedlagte svar frå departementet på spørsmål frå komiteen, jf. brev av 15. januar 2005, 15. februar 2005 og 23. februar 2005.

Komiteen vil peike på at E134 er det viktigaste hovudvegsambandet frå Austlandet til store delar av Rogaland og Hordaland. Bli næringslivet i desse delane av Rogaland og Hordaland tvinga til lange omkøyringsveggar, vil dette føre til ekstra kostnader. Dette vil vere svært negativt for eit konkurranseutsett næringsliv. Komiteen er difor oppteken av at det må finnast løysingar på situasjonen på E134 som tek i vare trafikktryggleiken, samstundes som næringstransport framleis skal kunne bruke vegen.

Komiteen er kjend med at det no er kontakt mellom Statens vegvesen og representantar for næringslivet, og at det på ei synfaring og møte mellom Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Haukelivegen AS og Statens vegvesen den 17. februar 2005, kom fram at det skal setjast i verk planlegging og gjennomføring av utbetring/utviding av tunnelane.

Komiteen er vidare kjend med at lokale og regionale interesser og næringslivet framleis meiner at E134 snarast må tilretteleggast for bilar opp til 4,20 meter.

Komiteen er kjend med at det også elles i landet finst ei rekkje tunnelar i liknande uavklarte situasjonar. Komiteen er vidare kjend med at Statens vegvesen er i ferd med å vurdere samtlige tunnelar med tillaten høgde under 4,2 meter på alle dei viktigaste vegane i landet. Komiteen ser det som positivt at Statens vegvesen har gått i dialog med næringslivet i denne saka.

Komiteen er oppteken av at dei utbetringane som blir sett i verk, så langt råd er, tek i vare næringslivet sine interesser. Det blir hevda frå anleggsbransjen at gode/optimale løysingar ikkje nødvendigvis blir dei dyraste.

Komiteen meiner difor at det er viktig at ulike løysingar blir vurderte i samband med anbodsinnhentinga.

Komiteen vil be om å bli orientert om saka på ein eigna måte i vårsesjonen 2005.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil fremme følgende forslag:

"Statens vegvesen legger ut for anbud utbedring av Haukelitunnelene med høyde minimum 4,20 meter basert på de ulike løsninger som er presentert."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

Statens vegvesen legger ut for anbud utbedring av Haukelitunnelene med høyde minimum 4,20 meter basert på de ulike løsninger som er presentert.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:32 (2004-2005) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Vaksdal, Arne Sortevik, Lodve Solholm, Sigvald Oppebøen Hansen, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Magnhild Melteveit Kleppa om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 m kan passere Haukelitunnelene - blir å leggje ved protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 17. mars 2005

Petter Løvik
leiar

Jorunn Ringstad
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 23. desember 2004

Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Forslag om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 meter kan passere Haukelitunnelene

Jeg viser til brev fra Samferdselskomiteen datert 14. desember 2004, vedlagt Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Vaksdal, Arne Sortevik, Lodve Solholm, Sigvald Oppebøen Hansen, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Magnhild Meltveit Kleppa om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 meter kan passere Haukelitunnelene.

Det fremkommer mer konkret i forslaget at Regjeringen, ved hjelp av tiltak som ivaretar sikkerheten, straks må sørge for at E134 over Haukelifjell holdes åpen for kjøretøy inntil 4,2 meter.

I Norge er det ingen generell høydebegrensning for kjøretøy, men alle tunneler, underganger eller andre hindringer der tillatt høyde er under 4,5 meter skal skiltes med største tillatte høyde. Fastsetting av tillatt høyde gjøres både av hensyn til sikkerheten og for å unngå skade på byggverk og utstyr som er montert i tilknytning til vegen.

Til sammenligning er maksimal tillatt høyde på kjøretøy i de fleste land i Europa normalt 4,0 meter.

Jeg vil påpeke at det er trafikantenes klare ansvar å følge trafikreglene. Politiet har hittil ikke prioritert å kontrollere om kjøretøyene er for høye. Statens vegvesen kan kontrollere kjøretøyene, men har ikke annen sanksjonsmyndighet enn å politianmelde trafikanter som velger å kjøre ulovlig.

I St.meld. nr. 58 (1984-85) Om norsk vegplan 1986-89, ble problemer med lave tunneler og underganger omtalt. Ved inngangen til perioden 1986-89 var det 90 underganger/bruere og vel 55 km tunneler som ikke kunne trafikkeres av kjøretøyer med høyde 4 meter. En fant det da riktig å konsentrere seg om disse hindringene på stamvegnettet. Målsetningen var at en innen 1990 som et minimum skulle kunne trafikkeres stamvegnettet med kjøretøyer med høyde inntil 4 meter. Denne målsetningen er oppfylt, med unntak av rv 70, som ble opptatt som stamveg fra 2004. Begrensinger i tillatt høyde er vist med forbudsskilt, og på kart som blir ajourført og utgitt årlig.

Overtredelser av høydebegrensningene i Haukelitunnelene har økt mye i omfang de siste årene. Andelen tunge kjøretøy med høyder over tillatte 4,0 meter er økt til nærmere 60 %, og de høyeste kjøretøyene er målt til 4,3 meter. Problemet er at de høye kjøretøyene må kjøre sentrisk for å kunne ta seg gjennom tunnelene. Dette utgjør en fare i trafikken. Det er registrert en rekke alvorlige hendelser og nestenulykker på denne vegstrekningen fordi andre trafikanter har møtt tunge kjøretøy som kjører midt i vegen gjennom tunnelene. Dette skaper en stor risiko for både møteulykker og også påkjørsel bakfra. Slike ulykker vil være spesielt kritiske inne i tunneler. Et eksempel på dette er ulykken som oppstod i Seljestadtunnelen i 2001, der fire men-

nesker ble alvorlig skadd. Ulykken skjedde da en personbil kjørte inn i et saktegående tungt kjøretøy. Kjøring med for høye kjøretøy vil i tillegg lett kunne føre til påkjørsler og skader på tunnelhvelv og tekniske installasjoner i tunnelene, noe Statens vegvesen har registrert flere eksempler på i Haukelitunnelene.

På bakgrunn av denne uheldige utviklingen har Statens vegvesen valgt å gjennomføre systematiske kontroller for å forebygge alvorlige hendelser og ulykker. Transportører med for høye kjøretøy blir rådet til å velge alternative ruter inntil vognparken er tilpasset de gjeldende begrensninger. Skulle noen likevel velge å bryte høydebegrensningene, vil disse bli anmeldt til politiet. Alternativ rute vil være Rv 13 via Odda og Voss og videre E16 via Lærdal/Valdres eller Rv 52 over Hemsedal og Rv 7 Hallingdal, evt motsatt retning. Tysedalstunnelen på Rv 13 er utvidet til å kunne trafikkeres med kjøretøy opptil 4,2 m.

Som et midlertidig tiltak arbeider Statens vegvesen nå med å få til et system med tidsavgrenset kjøring på nattetid med kjøretøy med høyde opptil 4,1 meter i løpet av den nærmeste fremtid. For å sikre at denne trafikken skal kunne gjennomføres på en forsvarlig måte, er det under utarbeiding et opplegg som blant annet omfatter redusert fartsgrense og skilting for å varsle andre trafikanter om at høye biler kjører sentrisk i deler av tunnelene, og at midtlinjen fjernes og sideoppmerkingen trekkes inn nærmere midten av vegen.

På litt lengre sikt er det satt i gang et arbeid med sikte på utbedring av tunnelene slik at disse i løpet av ett år skal kunne åpnes for alminnelig ferdsel med fri høyde opptil 4,1 meter. Statens vegvesen har foretatt grundige vurderinger av hvorvidt det er mulig å åpne E134 over Haukelifjell for fri ferdsel for kjøretøy høyere enn 4,1 meter. Konklusjonen på disse vurderingene er at dette kun vil være mulig på lang sikt, og vil kreve svært store investeringer. Vegvesenet vil imidlertid prioritere å igangsette arbeid med plangrunnlag for utbedring og ombygging av E134, slik at dette kommer med i arbeidet omkring neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Jeg vil vise til at Statens vegvesen har gjennomgått situasjonen nøye og gjort sine faglige vurderinger ut fra de foreliggende forutsetningene. Det er positivt at Statens vegvesen arbeider med å finne løsninger på kort sikt, for på den måten å best mulig avhjelpe situasjonen. Samtidig vil jeg understreke at høydebegrensningene i tunnelene på E134 over Haukeli har vært konstante i lang tid, mens det i den senere tid har vist seg at en økende andel av tunge kjøretøyer bryter mot disse høydebegrensningene. Bakgrunnen for at situasjonen har oppstått er med andre ord at enkelte transportører har tatt seg til rette, og med overlegg spekulert i å bryte høydebegrensningene. Dette viser en helt uakseptabel holdning, og manglende respekt for trafikkskilt og arbeidet som gjøres for å øke trafikksikkerheten i Norge. I tillegg til at slik atferd er ulovlig, medvirker det også til at seriøse aktører i transportbransjen, som holder seg

innenfor høydebegrensingene får vanskeligere for å hevde seg i konkurransen.

Som nevnt over konkluderer Statens vegvesen med at det på kort sikt vil la seg gjøre å tillate tidsbegrenset kjøring for kjøretøy på inntil 4,1 meter, samt at det innenfor en horisont på ett år skal kunne være fri ferdsel for kjøretøy opp til 4,1 meter. Forslaget i Dokument 8:32 (2004-2005) går ut på at det straks skal åpnes for fri ferdsel for kjøretøy på inntil 4,2 meter. Dette forsla-

get går utover det Statens vegvesen har funnet forsvarlig, og jeg vil understreke at det må finnes svært tungtveiende grunner dersom man på politisk grunnlag skal overprøve en fagetats sikkerhetsmessige vurderinger. Etter min gjennomgang av saken kan jeg ikke se at slike argumenter foreligger i denne saken, og jeg kan dermed ikke tilrå at forslaget i Dokument 8:32 (2004-2005) tas til følge.

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 15. januar 2005

Tunnelane på E134 over Haukeli

Eg syner til brev frå Samferdselskomiteen datert 10. januar 2005. I samband med Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Vaksdal, Arne Sortevik, Lodve Solholm, Sigvald Oppebøen Hansen, Oddbjørg Ausdal Starfeldt og Magnhild Meltveit Kleppa om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 meter kan passere Haukelitunnelene, viser Samferdselskomiteen i brevet til at det i ein artikkel i avisa Varden 8. januar 2005 kjem fram andre opplysingar enn det som er lagt til grunn i mitt brev til komiteen av 23. desember 2004. På den bakgrunn etterlyser komiteen grunnlaget for følgjande opplysingar:

- i) Kor stor del av alle trailerar som køyrer over Haukeli som er over 4 meter.
- ii) Registrerte alvorlige hendingar og nestenulykker i tunnellane over Haukeli.

Statens vegvesen gjennomførde i 2004 to kontrollar av tunge køyretøy på Seljestad der det vart registrert høgder på kjøretøya. Den første høgdemålinga fann stad i mars 2004, i samband med ein ordinær tungbilkontroll. Konklusjonen var at over ein tredjepart av køyretøya var for høge, men slik statistikken er laga kan ein ikkje fastslå kor mange køyretøy som var for høge. Årsaka til dette er at i statistikkane til Statens vegvesen for tungbilkontroll vert eit vogntog rekna som to køyretøy (køyretøyeiningar), ettersom bil og tilhengjar har ulike registreringsnummer, medan det under høgdemålinga berre vart målt på det høgaste punktet på kvart vogntog, dvs. ein gong pr. vogntog. Det vart kontrollert 270 tunge køyretøyeiningar, der nokre er enkle lastebilar, medan vogntog som nemt er rekna som to einingar. Det var 92 køyretøy som var for høge. Dette gjer eit resultat på 34 prosent, men jf. argumentasjonen over er den reelle delen større, utan at ein kan seie kor stor.

I september 2004 vart det gjennomført ein ny kontroll på Seljestad, denne gongen berre for å kontrollere høgden på dei tunge køyretøya. Ved denne kontrollen vart kvart vogntog rekna som eitt køyretøy. 64 køyretøy vart kontrollerte, og av desse var 41 for høge. Dette

gjev eit resultat på 64 prosent. 13 køyretøy vart ikkje målt, ettersom dei var klart lågare enn fire meter. Om ein tek desse 13 med i reknestykket, vert resultatet 53 prosent som var for høge.

Det er på bakgrunn av desse målingane eg i brevet av 23. desember 2004 skreiv at "Andelen tunge køyretøy med høyer over tillatte 4,0 meter er økt til nærme 60 %". Når det er skrive "økt til", er bakgrunnen at før opninga av den nye vegen langs Åkrafjorden i 2000, var det her tunnelar som la fysiske avgrensingar på bruken av høge køyretøy.

Målingane som det er vist til ovanfor gir ikkje grunnlag for nokon fullgod statistikk, men viser uansett at det er mykje ulovleg køyring. Det er uansett ulovleg å køyre i strid med offentlege trafikkskilt. Det er ekstra farleg når dette skjer med for høge køyretøy i tunnelar, og enda farlegare når tunnelane er lange og det er mange som køyrar ulovleg. Omsynet til trafikksikkerleiken gjer at den ulovlege køyringa som har funne stad i tunnelane på E134 over Haukeli ikkje kan akseptrast. Eg vil her også vise til intensjonane i det komande EU-direktivet om tryggleik i tunnelar.

I brevet frå Samferdselskomiteen er det vidare vist til eit utsagn i avisa Varden frå distriksvegsjefen i Voss og Hardanger distrikt. Då distriksvegsjefen uttalte seg til avisa, var det målingane frå mars i fjor som var grunnlaget for hans utsagn.

Når eg i brevet av 23. desember 2004 viser til at "det er registrert en rekke hendelser og nestenulykker", byggjer dette på erfaringar og rapporteringar til Statens vegvesen. Særslv alvorleg er det når tankbilsjåførar fortel om kor nær dei har vore ei ulukke i samband med at høge køyretøy har kryssa midtstripa inne i tunnelane. Eg meiner det er viktig å ta trafikksikkerleik alvorleg, og ikkje vente på store ulukker før ein handterer slike utfordringar.

Sidan brannen i Seljestadtunnelen i 2000 er det i tunnelane på Haukeli registrert 35 skader der årsaka er påkøyring av utstyr i tak og vegger. Kostnadane er i overkant av 2,5 millionar kroner, inkludert reparasjonane etter Seljestadbrannen som åleine kom opp mot ein million kroner. Dette er også uttrykk for farlege situasjonar.

Vedlegg 3

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 15. februar 2005

Tunnelane på E134 over Haukeli

Eg syner til brev frå Samferdselskomiteen datert 8. februar 2005. I samband med Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Vaksdal, Arne Sortevik, Lodve Solholm, Sigvald Oppebøen Hansen, Oddbjørg Ausdal Starrfeldt og Magnhild Meltveit Kleppa om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 meter kan passere Haukelitunnelene, viser samferdselskomiteen til at enkelte interesseorganisasjonar overfor komiteen har sett fram ulike påstander om tekniske forhold knytt til tunnelane på E134 over Haukeli. I særleg grad gjeld dette mogelegheitene for å auke tillaten høgde i tunnelane ved å fjerne låge punkt i tunneltaket og/eller ved å senke køyrebana. I tillegg vert det hevda at utførte målingar viser at tunnelene allereie har ei fri høgde som gjer fri ferdslø for køyretøy opp til 4,1 meter mogeleg utan sentrisk køyring.

På bakgrunn av det ovanstående ber komiteen om departementet sin vurdering av desse forholda, samt omfanget av utbetringane som eventuelt må gjennomførast for å kunne auke den tillatne høgda opp til 4,2 meter.

Tilstanden for tunnelane

Etter påstandane som kom fram under høyringa i Stortingets samferdselskomite den 2. februar 2005 opplysar Statens vegvesen at dei på nytt har gjennomgått saka, inkludert resultatata frå vegvesenet sine høgdemålingar i tunnelane på E 134 over Haukeli. Både måleresultatata og ei konkret vurdering viser at det ikkje er tilrådeleg å tillate køyretøy med 4,1 m høgde utan spesielle restriksjonar. Det er ikkje nødvendig med heilt sentrisk køyring dersom høgda på køyretøyet er 4,1 m, men dersom ein overalt skal vera trygg på å unngå kontakt med tunneltaket, må ein køyre inn mot midten av vegen.

Den kritiske høgda blir etter regelverket målt midt på den kvite kantstripa opp til tunneltaket vinkelrett på vebana. Det betyr at ein måler mot det punktet i taket som øverste høgde kant på køyretøyet vil vere nærast når kanten av køyretøyet er på kantstripa. I ein innerkurve vil det kritiske punktet på køyretøyet vere nærare vegen enn på ein tilsvarande rett strekning. Frå målet mellom kantstripa og taket skal ein av tryggingsomsyn og behov for reasfaltering, trekkje frå 10 cm. Resultatet blir deretter avrunda ned til næraste 10 cm. Dersom høgda er under 4,5 meter vert det sett opp skilt som angir maksimal tillaten høgde. For å kunne tillata 4,1 meter må følgjeleg ingen målingar vere under 4,2 meter.

Det er fleire enkeltpunkt i tunnelane som etter Statens vegvesen sine målingar er for låge til at ein kan tillate køyretøy med høgde på 4,1 m utan tiltak. Dei mange skadane på tunneltaket viser óg at høge køyretøy tek opp i taket og skader plater, sprøytebetong og isolasjonsmateriale, og i nokre tilfelle andre installa-

sjonar i taket. I ein nyleg gjennomgang av tunnelane er det registrert ureparerte skader grovt anslått til 2,3 mill kroner.

Korkje Samferdselsdepartementet eller Statens vegvesen er godt nok kjend med kva målemetode Norges Lastebileier-Forbund, (NLF), har brukt i sine målingar. Haukelivegen AS har foreslått at det gjennomførast felles måling. Etter påstandane frå NLF har Statens vegvesen følgt opp dette ved å foreslå eit snarleg møte på fjellet, for å gjennomgå måleresultatata og eventuelt gjennomføre nye målingar for å kunne klare opp i saka. Eg finn dette initiativet frå Statens vegvesen svært positivt.

Utbetring av tunnelane

Statens vegvesen har vurdert å dra inn kantstripa slik at ein får ein smalare køyrebana, og dermed større fri høgde ved kantstripa. Dette er samstundes eit tiltak som kan auke faren for møteulukker, og det er rekna som meir sannsynleg at heile asfaltflata blir utnytta ved møting, uavhengig av kor kantlinja er. Tiltaket er derfor ikkje sett på som aktuelt av Statens vegvesen.

Det er til no gjort nokre enkle tiltak for vel to millionar kroner som gjer at ein har funne det forsvarleg å akseptere køyretøy med høgde opp til 4,1 meter om natta med redusert fart og sentrisk køyring. Tiltaka omfattar nedsett fartsgrense til 70 km/t, strekningsvis 60 km/t, gjennomgåande skilting og endringar i vegoppmerking.

Det er planlagt vidare utbetring slik at ein kan tillata generell høgde på inntil 4,1 meter i inneverande år. Kostnaden er berekna for Vågslidtunnelen til om lag åtte millionar kroner medan ein for tunnelane på vestsida reknar med å bruka om lag 18 millionar kroner på slike tiltak. Desse kostnadene omfattar noko meir enn berre å auka høgda. Berre for å auka tillatt høgde er kostnaden om lag fem millionar kroner.

Det som må gjerast på mange av dei kritiske punkta er nedtaking av sprøytebetong (brannsikring av vass- og frostsikringa) og ta ned PE-skummet og boltane det er opphengd i. Deretter må det utstikkande fjellet fjernast med maskiner eller sprengast bort. Til slutt må det truleg settjas opp ny vass- og frostsikring og ny sprøytebetong der det er behov for det.

For å gå opp til 4,2 meter må det gjerast vesentleg meir arbeid, ettersom det då er større parti som må fjernast. På desse punkta må utstyr i tunnelane takast ned før ein kan utvide tunnelprofilen. Det fører til at ein i lengre periodar må stenge tunnelene for trafikk.

Ei utviding til 4,2 m for Vågslidtunnelen er førebels rekna til om lag 16 millionar kroner, medan det for tunnelane på vestsida vil nå opp i 40-60 millionar kroner. Statens vegvesen opplyser at overslaga er svært usikre. Bakgrunnen for dette er at det er uvisst kva som skjuler seg bak sprøytebetongen, og kostnadane kan derfor verte høgare. Ekstrakostnadene knytta til trafikkavvikling og periodisk stenging av tunnelane er óg usikre.

Statens vegvesen fekk i 2004 laga ein rapport som vurderer kostnadene med ei utviding av høgden i tunnelane til 4,5 meter. Denne er grovt rekna til 1,2 milliardar kronar. Dette er om lag det same som det vil koste å byggja nye tunnelar. Årsaka til den store kostnaden er i hovudsak problema med trafikkavvikling i anleggsperioden.

Statens vegvesen vurderer vidare at senking av køyrebana ikkje synast å vere ein aktuell metode. Dette skuldast at det er så mange usikre element i tilknytning til ein slik operasjon at det er ansett som urealistisk å gjennomføre dette utan å måtte stengje vegen over Haukeli i lange periodar. Det krev eit stort arbeid for å

halda på bæreevna til vegkroppen slik at den kan tåla tunge køyretøy, samstundes med at den tekniske utrustinga som ligg under vegbanenivået óg må skaffast plass med nye grøfter og senking av dreneringa for å leie ut vatnet.

Eg er samstundes blitt orientert av Statens vegvesen om at eit entreprenørfirma hevdar å kunne gjere arbeidet med å senke køyrebana i tunnelane relativt hurtig og rimeleg. Statens vegvesen opplyser at dei har vurdert dette tilbodet, og finn at det er tatt viktige atterhald som gjer heile prosjektet usikkert. I tillegg til dette er dei trafikale kostnadene ikkje tekne med i reknestykket.

Vedlegg 4

Brev fra samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 23. februar 2005

Tunnelane på E134 over Haukeli

Eg syner til brev frå Samferdselskomiteen datert 15. februar 2005. I samband med Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Vaksdal, Arne Sortevik, Lodve Solholm, Sigvald Oppebøen Hansen, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Magnhild Meltveit Kleppa om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 meter kan passere Haukelitunnelane, spør samferdselskomiteen om dei vurderingane som er gjort for Haukelitunnelane har bakgrunn i særlege forhold knytt til desse tunnelane, eller om dei også gjeld for tunnelar i liknande situasjon.

Årsaka til at Statens vegvesen tok opp problema knytt til tunnelane på Haukeli var at dei som har det daglege ansvaret for tunnelane, observerte skader i tunnelane som er påført av høge køyretøy. I tillegg vart dei kontakta av trafikantar som hadde vore ute for nestenulykker ved møte med tunge køyretøy. Dette har og tilsette i Statens vegvesen opplevd.

For å hindre alvorlege ulykker vart problemet teke opp av Statens vegvesen Region sør og Region vest. For å få ein betre oversikt over storleiken på problemet, vart det først gjennomført høgdemålingar i mars og september 2004. Dei som då køyrde med for høge køyretøy vart ikkje melde til politiet. Statens vegvesen har ikkje sjølv sanksjonsmynde i slike saker. Etter at det var halde møte med Norges Lastebileier-Forbund, og Tyssedalstunnelen på riksveg 13 var utvida til 4,2 meter fri høgde slik at denne kunne brukast som del av omkøyringsvegen, vart det gjort kjent at det ville bli nye kontrollar og at dei som då køyrde ulovleg, ville bli melde til politiet. Statens vegvesen hadde håpa at den aktuelle delen av lastebilnæringa då ville forstå at ein

ikkje kunne køyre i strid med forbodsskilt. I ein kontroll som vart halden 1. og 2. desember 2004 vart like fullt ti tilfelle av ulovleg køyring melde til politiet.

På bakgrunn av det som vart hevda under høyringa i Stortinget 2. februar 2005, vart det 17. februar arrangert eit møte på Haukelifjell mellom representantar frå Haukelivegen AS, Norges Lastebileier-Forbund og Statens vegvesen. Samstundes vart det gjennomført målingar av nokre av dei kritiske punkta i Haukelitunnelen. Etter dette møtet oppfattar eg det slik at striden kring kva som er dei faktiske høgdenene er lagt til side, og at det er forståing for at skiltinga for største tillatte høgde er korrekt. Statens vegvesen konsentrerer seg no om å utvide tunnelane til tillatt fri høgde 4,1 meter. Tilbodsokument vil bli sendt ut 15. april og arbeidet vil bli utført i god tid før jul.

Det er fare for at det er ulovleg køyring med for høge køyretøy og på andre vegar enn E134 over Haukeli. Regelverket for køyring med høge køyretøy er sjølv sagt det same for heile landet, og det må praktiserast likt. På bakgrunn av røynslene frå Haukelivegen, vil Statens vegvesen skaffe seg oversikt over forholda andre stader. Det er førebels ikkje tatt standpunkt til korleis ein på enklast måte skal skaffe seg denne oversikta. Saka vil bli teken opp med Norges Lastebileier-Forbund og større transportfirma. Saka er førebels drøfta med regionvegsjefane som er bedne om å undersøkje forholda og vurdere utvidingar der dette kan gjerast utan for store investeringar. I denne samanhengen kan det bli aktuelt med målingar av høge køyretøy. Klare brot på regelverket vil etter ei konkret vurdering og etter samråd med Vegdirektoratet bli melde til politiet.

