

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa
Statssekretær Lars Erik Bartnes
Samferdselskomiteen
Stortingsrepresentantene fra Rogaland og Hordaland
Veidirektoratet v/vegdirektør Terje Moe Gustavsen
Statens Vegvesen region Vest
Rogaland Fylkeskommune v/samferdselssjef Gunnar Eiterjord
Hordaland Fylkeskommune v/samferdselssjef Ann Iren Fagerbakke
AS Haukelivegen

Ølen, 30. mars 2011


OPPROP OM PRIORITERINGER RØLDALSTUNNELER

Transportnæringen og industrien har opplevd nok en vinter med store problemer over E 134 i området Røldal – Haukeli. Problemene har vært spesielt store i Hordadalen. Arbeidet med nye tunneler må intensiveres slik at E 134 kan bli vintersikker. Initiativtakerne til dette oppropet er av den klare formening at tunnelen mellom Korlevoll og Valldalen må bygges først.

Vedlagt følger opprop datert 18. mars 2011, kopi av formulering i NTP 2010-2019 og pressemelding 04.02.2011 fra regjeringen.

Tillitsmenn for oppropet


Konserndirektør Leif Malvin Knutsen
Fatland Ølen AS
Mobil 90522125


Adm. direktør Arne Haldorsen
Ølen Betong AS
Mobil

(Representanter fra transportnæringen og industrien på Haugalandet).

Kopi:
Alle som støtter oppropet.
Media

OPPROP: E 134 – PRIORITERINGER RØLDALSTUNNELER

Inntil høsten 2010 så det ut til å være en bred enighet om at den vestre av de nye Røldalstunnelene (Korlevoll – Valldalen) skulle bygges først. Sent på høsten i fjor fremkom det signaler om at det ble arbeidet for at en østre tunnele (Valldalen – Ulevå) skulle bygges først.

En vesentlig del av transportnæringen på Haugalandet har vært samlet for å gjennomgå dette spørsmålet, og krever at den vestre tunnelen Korlevoll – Valldalen blir bygget først med oppstart senest i 2014.

Begrunnelse:

1. Hordadalen er den klart mest krevende delen av E-134 mellom Korlevoll og Ulevå. Stigningen mellom Korlevoll og Seljestadtunnelen byr på minst like store problemer vinterstid som Austmannalia.
2. Tunnel Korlevoll – Valldalen reduserer veilengden med 7 km til 13 km, mens tunnel Valldalen – Ulevå reduserer veilengden med 4,5 km til 12 km.
3. En ny tunnel mellom Korlevoll og Valldalen vil spare inn ca 850 høydemeter. Tilsvarende vil ny tunnel Valldalen – Ulevå spare inn ca 150 høydemeter.
4. Dieselforbruket for et vogntog på 48 tonn totalvekt blir redusert med i gjennomsnitt 14 liter hver vei på strekningen Korlevoll – Valldalen, og med 8 liter hver vei på strekningen Valldalen – Ulevå.
5. Tidsforbruket for samme vogntog reduseres tilsvarende med 11 min. for Korlevoll – Valldalen, og 7,5 min. for Valldalen – Ulevå.
6. Nærmiljøet i Røldal vil på et tidligere tidspunkt slippe gjennomgangstrafikken med støy, eksos og trafikkfare.
7. Det er større trafikk på vestsiden enn på østsiden, dermed større trafikknytte også av denne grunn.

Transportnæringen vil anmode Statens Vegvesen og AS Haukelivegen om å arbeide videre med først å bygge den vestre tunnelen. Samtidig må arbeidet med å utvikle en fremtidsrettet løsning for østre tunnel fortsette.

Transportnæringen vil også på det sterkeste understreke betydningen av å fremskynde arbeidet med utbedring og nye traseer på strekningen mellom den nye Stordalstunnelen og Ølensvåg.

Følgende transportfirmaer stiller seg bak dette oppropet:

Suldal Transport AS, Hundhammer Transport AS, Nesheim Transport AS, Hustvedt & Skeie AS, Hardanger Transport AS, Ølen Betong AS, Sandeid Sement AS, Ølen Betong Transport AS, Marton Jacobsen Transport, Fatland Ølen AS, TNR Spedisjon AS, Rolf Wee Transport AS, Vormedal Transport AS, Kjell Birkenes Transport, Ivar`s Transport, Per Villi Tangen Transport, Per Velde Transport, Sigurd Hundsnes Transport, Jarl Kvam Transport AS, John Torgersen Transport, Skude Transport AS, Westcon Group AS, Haugaland Gjenvinning AS, Westcon Løfteteknikk AS, Geminor AS.

Følgende næringsorganisasjoner støtter oppropet:

Stord Næringsråd, Haugesundsregionens Næringsforening, Næringsforeningen i Stavangerregionen, Karmøy Næringsråd. Disse organisasjonene representerer ca 3400 bedrifter.

Disse ordførerne stiller seg også bak kravene:

Fitjar: Harald Rydland

Stord: Liv Kari Eskeland

Bømlo: Inge Reidar Kallevåg

Sveio: Jorunn Skåden

Karmøy: Kjell Arvid Svendsen

Bokn: Kyrre Lindanger

Tysvær: Harald Stakkestad

Vindafjord: Arne Bergsvåg

Etne: Sigve Sørheim

Andre som gir sin støtte:

Haukeliveiens Venner

18.03.2011

Formuleringen i NTP 2010-2019:

I siste seksårsperiode legges det opp til å fullføre prosjektene E134 Damåsen – Saggrenda og E134 Gvammen – Århus. I tillegg videreføres Haugalandspakka.

Samferdselsdepartementet vurderer det også som aktuelt å prioritere statlige midler til å starte bygging av nye tunneler på E134 over Haukelifjell og forbi Røldal i Hordaland. Deler av strekninga har dårlig standard med smal og svingete veg og store høydeforskjeller. Bygging av nye tunneler vil dessuten føre til en vesentlig innkorting av dette viktige sambandet for nyttetrafikken mellom Østlandet og Sør-Vestlandet.

Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Pressemelding , 04.02.2011

Nr.: 09/11

Ny E134 over Haukeli:

Regjeringa har valt løysing

Regjeringa har avklart at vidare planlegging av ei utbygging av E134 over Haukeli skal ta utgangspunkt i dagens veg mellom Grostøl i Odda kommune i Hordaland og Vågsli i Vinje kommune i Telemark.

Dette inneber ny trasé i dagens korridor, med to lange tunnelar - ein på kvar side av Røldal.

- Avklaringa er eit viktig steg vidare i prosessen fram mot ei framtidig utbygging av vegen over Haukelifjell, seier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

- Endeleg prioritering av utbygginga vil bli tatt stilling til i samband med komande Nasjonal transportplan. Det arbeidet er vi no er i gang med.

Størst trafikk

E134 er det vegsambandet som har størst trafikk av dei fem fjellovergangane mellom Vestlandet og Austlandet. Det har i mange år vore arbeidd med utbetringar som sikrar eit trygt vintersamband.

Mykje av trafikken er næringsretta, og det er viktig at vinterregulariteten på strekninga blir sikra og at reisetida blir korta ned.

Konseptet som regjeringa no har valt å gå vidare med, vil bety store innsparingar i køyre-, tids- og ulukkeskostnader.

- Eg er glad for dette vedtaket. Det gjer at grunnlaget for vidare planlegging er på plass og

inneber grønt lys for det vidare arbeidet til det etablerte bompengeselskapet, seier samferdselsminister Kleppa.

Vi oppfatter at prosjektet ligger svært godt an i forhold til kommende rullering av NTP i 2013.