



Statens vegvesen

Notater

Dato: 7. april 2016

Tid: 11.00-14.30

Skriver: Per Harald Hermansen

Saksbehandler/innvalgsnr:

Per Harald Hermansen - +47 911 69 781

Vår dato:

Vår referanse:

Møte i Samarbeidsgruppen for KVU E134 Gvammen-Vågsli

Møte nr.: 2-2016

Sted: Vinjehuset, Åmot i Vinje

Møteledere: Morten Ask

Til stede: Se liste

Forfall:

Kopi til:

Velkommen, og kort om verkstedet

Morten Ask

- Se presentasjon
- Prosessen så langt er godt i rute, selv om det endelige mandatet ikke foreligger (pr. 7. april).

Behov, mål og krav

David Ramslien

- Se presentasjon
- Man må vurdere målsettinger opp mot behovene og samfunnsøkonomien («det hjelper ikke om skjorta er billig, hvis det er bukse man trenger»)
- Det er strenge krav til forbedring av trafikksikkerheten, spesielt i forbindelse med nye prosjekter. Om dette temaet skal det holdes et verksted med innkalte fagfolk 11. april.
- Tabellen sist i presentasjonen er kun et eksempel på hva slags betingelser vi skal oppfylle i arbeidet med konseptene. Eksempelet er hentet fra en annen KVU-rapport.
- I kommunedelplanfasen vil de mer detaljerte valgene bli foretatt, for eksempel når det gjelder tunneler, antall tunnellopp, fartsgrenser, m.v.

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 Arendal

Telefon: 815 48 000
Telefaks: 37 01 98 01
firmapost-sor@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Gjerpensgate 10
3709 Skien

per.hermansen@vegvesen.no

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Konseptene

Kim Gravkleiv

- Se presentasjon
- Ut fra forventet regional utvikling på begge sider av prosjektområdet vil Vegklasse H5 måtte velges, ut fra ÅDT 8000 og fartsgrense 90 km/t.
- Vegen er «avkjørselsfri», det vil si at man får vegkryss, men avkjørsler inn til eiendommer vi gå fra fylkes- eller kommunale veger knyttet til riksvegen
- Minimum svingradius er 450 meter
- Maksimal stigning på en H5 er 6 %, men max 5 % i tunnel. Lavere stigning er ønskelig.
- For Konsept sør vil disse kravene i praksis bety at man må bygge en ny veg ved siden av den gamle traseen.
- Konseptene Nord Å og Nord B har i utgangspunktet god høyde, og det er ønskelig å beholde denne, av hensyn til utslipp, transportkostnader, m.v.
- Morten Ask:
 - × Linjene på kartet er eksempler. Senere i prosessen vil andre ha innflytelse på plassering, tunneler og så videre. Vi kan nesten garantere at linjene på kartet ikke vil bli bygget som veg.
 - × Vi behandler alle tre konsepter likt når det gjelder beregninger m.v., for å sørge for at man skal ha et mest mulig objektivt grunnlag å trekke konklusjoner på.
- Dagfinn Fløystad: E18 i Vestfold er et godt eksempel på bygging av ny veg langs eksisterende. Det er komplisert, og gjør at mer tid og penger går med. Ellers må vi nå alle samme øve oss i at vi ikke kan gå inn i detaljer på det nåværende stadium.
- Hans:

Analysene

Morten Ask

- Se presentasjon

Transportmodeller og samfunnsøkonomi

- Statens vegvesen beregner fremtidig trafikk ut fra både målinger og reisevaneundersøkelser. Gjennomsnittlig reiselengde ...
- Modellene blir kalibrert ..., og det tas ut delområdemodeller, slik at tallene (flere millioner reiser daglig nasjonalt) blir mer håndterlige
- Planlagte boligfelt, handelsområder m.v. ligger også inne i modellene
- Trafikktallene blir ikke lenger fastsatt ut fra Finansdepartementets ønsker ...
- Effekt og prissatte konsekvenser:
- En utbygging av Hordalandsdiagonalen vil gi en kraftig trafikkøkning på Gvammen-Vågsli traseen

Risiko og sårbarhet

- To verksteder skal gjennomføres 11. og 12. april, ett for trafikkikkerhet og ett for samfunnsikkerhet. Her skal innkalte fagfolk møtes.

Regionale virkninger

Lillian Risvaag

- Se presentasjon

Ikke-prissatte virkninger

Hans Kortner Ryen

- Se presentasjon
- Før igangsetting vil det bli foretatt registrering av kulturminner. Hvis eventuell forekomst av kulturminner vil kunne gjøre utslag når det gjelder valg av konsept, vil man se på dette i samråd med fylkeskommunen
 - Morten Ask: Det er ikke rom for å gjøre nye registreringer nå, men muligheten for slik forekomst vil ligge inne i helheten som en usikkerhetsfaktor, og vil eventuelt bli håndtert i samråd med fagfolk.
 - For alle tre konsepter vil det bli foretatt arealbeslag.
- × Halvor Sem: Hvor stor rolle spiller beslaget av dyrket jord? Er viljen til å verne jord større i dette prosjektet enn det vi har sett tidligere, for eksempel i tilfellet Gvammen-Århus?
 - Hans: Vi kommer til å gi en faglig vurdering, og den vil bli ettergått i KS1 (kvalitetssikring 1).

Oppsummering, og litt om vegen videre

Morten Ask

- Se presentasjon
- Nytt møte 23. juni. Sted¹ er ikke bestemt, men invitasjon blir sendt ut i god tid. Start på dette møtet blir klokka 09.00!
- På dette møtet vil de sammenstilte resultatene vi har så langt bli lagt frem, sammen med vår drøfting.
- Vår anbefaling blir så oversendt statsråden. Den forblir hemmelig frem til statsråden offentliggjør den. Da blir den lagt ut for allmennheten.
- Vi tar så et nytt møte med gjennomgang av den ferdige rapporten.
- Realopsjoner: I dette ligger muligheten til å endre en plan på et senere tidspunkt, ved at man ikke i dag binder seg opp til en løsning, eller delløsning.
- Vår tidsfrist er ikke fleksibel: 1. september skal rapporten være levert.

Innspill fra salen

- Å knytte sammen kysten i vest med Sør- og Østlandet og kontinentet må være det viktigste i denne sammenheng. Den regionale utviklingen må være underordnet.
 - Morten Ask: Utvikling lokalt må også tas på alvor – 50 arbeidsplasser i Vest-Telemark er lokalt mye viktigere enn 50 i Osloregionen
- Hva slags tidsperspektiv ser Statens vegvesen? Det er viktig at prosessen fortsetter, slik at man får gjennomført vedtakene. Dette er ikke minst viktig for kommuner og fylker, som skal legge planer for arealutvikling.
 - David Ramslien: Vi må jobbe i et langt perspektiv, og det er politikerne som må ta dette videre når KVVU-rapporten foreligger.
 - Morten Ask: Vi har bedt om at man ser helhetlig på E134, men igjen er det politikerne som rår, og som bevilger penger til gjennomføring
- Godstransporten til og fra Grenland går over Haukeli
- Vern av dyrket mark og landskap må bli behandlet i rapporten.
- Næringsområder må etableres i tilknytning til den nye vegtraseen.
- I Notodden var vi i noenlunde samme situasjon i 2007 som den vi har her og nå. Da var planene klare for Heddal, med bygging av parallell veg. Den ville kløve kulturlandskapet, og legge mange hundre mål under veg. Kommunestyret valgte derfor på et senere tidspunkt å flytte ny E134 opp i Heddalsåsen, for å bevare bygda og kulturlandskapet.

¹ Stedet er nå valgt: Granvin kulturhus i Seljord.

- Hva slags utslag vi Hordalandsdiagonalen ha?
- Jondalstunnelen ligger 30 % over Statens vegvesens prognoser, mens Hardangerbrua ligger 20 % under. Kryssing av Bjørnafjorden blir svært kostbar, og her øver forsvaret, og man er der negativ til en utbygging. Man arbeider også med ny kryssing av Oslofjorden. Mulighetsspennet for ny trafikk er ut fra dette enormt – alle nevnte prosjekter vil påvirke E134.
- Hva med Høgfartsbanen? Tenker dere bare veg?
 - Morten Ask: Vi planlegger ut fra oppdraget, og vi har en snau tidsramme
 - David Ramslien: Jernbane ligger inne i modellene, for eksempel Ringeriksbanen
- Hva med driftskostnadene for en ny veg?
 - × Morten Ask: Driftskostnadene ligger inne i modellene.
- Høgfartsbanen har vært inne tidligere, men ble lagt vekk.
- Hva med driftskostnader for henholdsvis tradisjonelt bygde tunneler og tunneler bygget med maskin (fullprofil)?
 - Audun Langelid (geolog): Det er ingen forskjell etter byggemåte når det gjelder drift etter ferdigstilling.
 - Kjell Solheim: Driftskostnadene påløper først og fremst knyttet til elektronisk utstyr, håndtering av vaskevann og avrenning, m.v.
-

Etter møtet:

- Suleskardforbindelsen via Høydalsmo, Dalen og Skafså er også en viktig veg for turismen, med sin betydelige innkorting mellom Jærregionen og Østlandet. Det merkes veldig godt i Tokke når den åpner om våren.