

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Sollihøgda/Hønefoss 2. mars. 2008

Forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019

E16-alliansen vil med dette få avgi følgende uttalelse til etatenes forslag til Nasjonal Transportplan for 2010-2019:

I forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019 fra etatene og Avinor er E16 Sandvika-Hønefoss lavt prioritert. Sikring av vannutskiftingen i Steinsfjorden og mindre investeringstiltak i siste del av perioden er de eneste tiltakene dersom den gitte planrammen legges til grunn.

E16-alliansen ber Samferdselsdepartementet om å prioritere en forsering av anleggsstart for ny E16 over Sollihøgda og videre mot Hønefoss. Samtidig oppfordres fylkesmyndighetene til å bidra til samme prioritering i sine uttalelser.

Dagens plansituasjon er slik at strekningen Bjørum – Skaret kan påbegynnes straks etter at strekningen Wøien gård- Bjørum ferdigstilles våren 2009. I så fall vil man nå statsrådets mål om mest mulig kontinuerlig utbygging av stamveiene. Synspunktet har bred støtte også i Stortinget.

Det framlagte forslaget til Nasjonal Transportplan 2010-2019 innebærer en gjennomføring som bryter med statsrådets og Stortingets intensjoner. Samtidig bidrar man med mindre effektiv gjennomføring ved at maskiner og personell fra det anlegget som nå er i gang, må flyttes andre steder, uten å kunne fortsette i en naturlig forlengelse av dagens anleggsarbeid. Det er et tankekors at Norge anser seg så velstående at man med åpne øyne kan sløse slik med ressursene.

E16-alliansen minner for øvrig om at ved behandlingen av Nasjonal Transportplan (2002-2011), bad Stortinget regjeringen vurdere å finne plass til ny E16 over Sollihøgda mot slutten av denne planperioden.

Etatenes framlagte forslag er sannsynligvis ment som et forsøk på å vekke Stortinget til økt handlekraft når det gjelder å bevilge penger til veier.

Det er følgende grunner for dette:

Ulykkesituasjonen og O-visjonen

Regjeringens O-visjon når det gjelder trafikkulykker ligger fast. På strekningen Sandvika-Hønefoss har det, ifølge statistikk fra Statens vegvesen, vært nær 230 ulykker med personskader /døden til følge i perioden 2000 - 2007, derav 17 drepte, 29 hardt skadde skadet og 337 lettere skadet. Strekningen fremstår som en av landets aller mest ulykkesbelastede. I gjennomsnitt rammes en person av skader eller hva verre er, nesten hver uke som følge av trafikken på denne strekningen.

Utsettelse av anleggsstart for ny E16 kan gjøre denne statistikken enda mer skremmende. Utsettelse av videreføring av ny E16, slik det fremgår av "normalscenariet" i etatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019, kan føre til at flere hundre mennesker rammes av trafikkulykker; statistisk sett like mange som det i dag bor på Sollihøgda. Det kan bli konsekvensen dersom ikke myndighetene bidrar til å presse fram ny E16 så snart som råd er.

Sårbart lokalsamfunn

Det lille lokalsamfunnet Sollihøgda (ca. 350 beboere) er i utkanten av to kommuner og to fylker. E16 splitter dette samfunnet. Trafikktettheten er nå på over 10 000 kjøretøy daglig i begge retninger, hvorav andelen vogntog er økende. På det meste passerer 800 – 900 biler i timen; ca. 600 biler en vei. Trafikktettheten er størst på den tiden da barna på Sollihøgda skal med skolebussen til skolene på hver side, når de vender hjem – og når barnehagen åpner og stenger.

Årlig milliontap for bedriftene

En rundspørring blant en del av regionens bedrifter viser store utfordringer og problemer knyttet til fremkommelighet på E16. God fremkommelighet og forutsigbarhet i forsyningskjeden er vesentlig for konkurransekraft og arbeidsplasser. Ved å unnlate å legge til rette for det, svekkes troen på at slike verdier – som er grunnlaget for velferdsstaten, egentlig legges til grunn i samferdselspolitikken.

En av bedriftene som er med i den nevnte undersøkelsen, beregner gevinsten med ny E16 fra Hønefoss- Sandvika til kr 10 400 pr. dag. Det er om lag 2,5 millioner kroner i et arbeidsår sammenliknet med dagens forhold. Tidstap pr tur og retur i dag anslås av samme bedrift til 2920 timer, det vil si godt og vel halvannet årsverk.

Dette illustrerer på en tydelig måte de bedrifts- og samfunnsøkonomiske tap som ligger i manglende interesse for å etablere et veinett som er fremkommelig og gir grunnlag for forutsigbar levering av gods og passasjerer – slik mange andre land, med en helt annen økonomi enn Norges, har.

Kompensasjon for tapte arbeidsplasser

Ringeriksregionen har mistet arbeidsplasser etter Forsvarets nedleggelse av tre militærleire i området. Det er en felles sak for regionens fylkesting å stå sammen om å sikre en rimelig kompensasjon fra staten. Det er således politiske muligheter for å hente bevilgninger til ny E16 fra flere kilder enn bare Samferdselsdepartementets. Det krever kreativitet, handlekraft og entydige signaler til sentralmyndighetene fra fylkestingene.

Handels- og turistforbindelse

E16 er en av de aller viktigste handelsforbindelsene på vei mellom Vestlandet og Østlandet. Tusenvis av arbeidsplasser, og dermed en rekke lokalsamfunn i Hordaland og Sogn og Fjordane, er avhengig av at bedriftene får sine varer fram til sine kunder på Østlandet og nedover Europa i tide. En utsettelse av byggingen av ny E16 er et bidrag til å svekke konkurransekraften i distrikts-Norge. Flaskehalsen på Østlandet er for disse over Sollihøgda.

E16 er også en sentral trafikkåre for turistnæringen i Hallingdal og Valdres. Her står det også om arbeidsplasser i et område der mulighetene for alternativ sysselsetting ikke er stor.

Arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøet til yrkessjåførene som daglig trafikkerer disse strekningene er så ille at de færreste yrkesutøvere ellers ville akseptere det. Daglig trafikkfare, tidvis elendig fremkommelighet i en stresset tilværelse, tallrike utkjørsler, vanskelige kjøreforhold

vinterstid på en vei av tidvis dårlig standard og av svært varierende karakter, preger deres arbeidsmiljø.

Konklusjon

En forsering av ny E16 i forhold til det foreliggende planforslag til NTP 2010 -2019, går ikke på bekostning av fremdriften i andre prosjekter. Det er økonomiske løsninger nok — bare Statens vegvesen setter fart i fremdriften av sin planlegging:

- Bompengeløsning basert på elektroniske brikker montert i bilene (Autopass), med kompensasjon for lokalbefolkningen, hindrer Sollihøgda i å bli fysisk avsperrert fra sine sambygdinger (slik tilfellet var ved den tidligere bomløsningen).
- Bruk av OPS (offentlig-privat samarbeid) som sikrer raskere bygging, men fordeling av uttellingene over statsbudsjettet fordelt over flere år.
- Det finnes dessuten rikelig med penger i de statlige kassene. Det trengs politisk mot til virkelig å prioritere effektiv kamp mot trafikkdøden. Nye kvalitative veier gir klart best resultat.

Med vennlig hilsen,
for E16-alliansen

Trond Hjerpseth
(sign)

Lennart Hovland
(sign)

For nærmere informasjon om E16-alliansen, se <http://www.e16-alliansen.no/>

Kopi til:

Fylkeskommunene Buskerud, Akershus og Oppland
Fylkestingene i Buskerud, Akershus og Oppland
De politiske partiene i Buskerud, Akershus og Oppland
Kommunene Bærum, Ringerike og Hole
Kommunestyre og formannskap i Bærum, Hole og Ringerike
De politiske partiene i Bærum, Ringerike og Hole
Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget