

Var opprettelsen av Øst – Vest utvalget bare et spill for galleriet?

	Nr. 7 b	Nr.7	Nr.6	Nr.3	Nr.4	Nr.2	Nr.5
Øst-Vest forbindelse	E134 Haukeli			RV 7 Hardangervidda		Rv 52	E 16
	Via Seljord	Via Rauland	Arm til Bergen	Via Gol	Via Tunhovd	Hemsedal	Filefjell
Invest. i mrd.	29	29	37	23	31	19	15
Kjøretid t.m	05.05	04.45	05.00	05.10	04.55	05.35	06.05
Samf.p.k.nytt i mrd.	-1	12	26	-12	-18	-14	-12
	Oslo-Haugesund			Oslo - Bergen			

Av Knut Opedal.

Publisert:02. april 2020, kl. 10:54

MEININGAR Ja, det spørsmålet er det all grunn til å stille seg når en ser på behandlingen utredningen fra utvalget har fått på sentralt hold, spesielt på bakgrunn av den soleklare anbefalingen som ligger til grunn både fra utvalget og høringsrunden. I tillegg har Regjeringen selv uttalt at de vil prioritere samferdselsprosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Og som resultat av dette får vi altså presentert noe intetsigende forslag som overhode ikke har noe med anbefalingene å gjøre.

Regjeringen bestående av Høyre og FrP satte som kjent ned et utvalg som skulle utrede trasevalg mellom Øst - og Vestlandet. Utvalget bestod av 13 fagpersoner med Hans Silborn som prosjektleder. Utvalget la fram sin rapport på hele 85 sider den 21.01.15. På pressekonferansen ble E134 over Haukeli presentert som den mest samfunnsøkonomisk og lønnsomme veien mellom Øst - og Vestlandet. Ja, nærmest utklassing av de andre fjellovergangene. Spesielt med en arm til Bergen stiger samfunnsøkonomien betraktelig. Sendte inn et utkast av en tabell til veidirektoratet for kontroll, og den som jeg fikk i retur var endret litt og var merket som kvalitetssikret. Her er resultatet.

	Nr. 7 b	Nr.7	Nr.6	Nr.3	Nr.4	Nr.2	Nr.5
Øst-Vest forbindelse	E134 Haukeli			RV 7 Hardangervidda		Rv 52	E 16
	Via Seljord	Via Rauland	Arm til Bergen	Via Gol	Via Tunhovd	Hemsedal	Filefjell
Invest. i mrd.	29	29	37	23	31	19	15
Kjøretid t.m	05.05	04.45	05.00	05.10	04.55	05.35	06.05
Samf.p.k.nytt i mrd.	-1	12	26	-12	-18	-14	-12
	Oslo-Haugesund			Oslo - Bergen			

Rapporten ble sendt på høring og i resultatet av høringsrunden fikk E134 over Haukeli og Rv52 over Hemsedal meget stor støtte. Blant annet fikk de støtte av viktige etater som NHO og LO, i tillegg til støtte fra Transportnæringen både på arbeidsgiver - og arbeidertakersiden. Og ikke minst en krystallklar støtte fra fagetaten i Statens veivesen

Alle vi som var engasjert i saken følte oss sikre på at det nå ville det endelig bli slutt på den evige diskusjonen om øst – vest forbindelsen, men der tok vi styggelig feil. Plutselig dukket Rv7 opp som et alternativ. Årsaken til at det uventet alternativet dukket opp kom fra selveste Statsministeren, det har jeg fått bekreftet fra sikkert hold. Men vi fikk også et soleklart bevis på at her var det virkelig ugler i mosen. Som kjent ble statssekretær Bård Hoksrud

skiftet ut med Tom Christer Nilsen. Det var absolutt ikke noe tilfeldig valg av ny statssekretær som ble gjort. For det første skifte fra FrP til Høyre, til en som har vært sterkt imot E134 over Haukeli, men derimot en sterk tilhenger av Rv7 over Hardangervidda. Med andre ord en person som nok fylte kravene til Statsministeren.

Kan i samme slengen nevne at Nilsen også var sterkt imot Jondalstunnelen så han har vi absolutt ingen ting å takke for, tvert imot.

Jeg vil og benytte anledningen til å nevne Idar Mo som er en av våre fremste eksperter på samferdsel både på vei og jernbane. Han har ved flere anledninger uttalt at E134 over Haukeli uten tvil er den beste traseen mellom Oslo og Bergen. Det krever selvsagt en arm til Bergen. Han mener også at veien vil knytte sammen 7 av de 10 største byene i landet på en kortere måte enn i dag. Det er god grunn til å mistenke at det er Statsministeren personlig som også står bak avslaget til Regjeringen om å utarbeide en KVV for en arm til Bergen. Det er både vanskelig å forstå og akseptere når en ser på den økonomiske samfunnsnyttens prosjektet har. I heletatt må det være lov å stille spørsmål om dette virkelig er i tråd med Høyre sin økonomiske politikk og i næringslivet sine interesser, som partiet påberope å være opptatt av.

Har også fått bekreftet at daværende samferdselsminister Kjetil Solvik - Olsen var innstilt på å følge utvalget sin klare anbefaling, men han ble dessverre overkjørt av Statsministeren. Han fikk senere en merkelig og unødvendig oppgave (se tabell) å sørge for å få en faglig vurdering mellom Rv52 over Hemsedal og Rv7 over Hardangervidda, men også der tapte Rv7. Neste utspill fra sentralt hold var å døpe Rv7 til turistvei, noe som er en særdeles fornuftig og logisk beslutning så lenge veien blir beholdt som turistvei.

Det som nå må gjøres er å samle alle kommunene som har nytte og interesse av E134 over Haukeli i et felles forsøk på å få veien inn i kommende NTP. Nå må kommunene eller ordførerne ikke være like passive som jeg tillater meg å påstå de var da øst – vest utvalget la fram sin rapport. Der fikk de sentrale myndighetene som nevnt alt for fritt spillerom og E134 gikk fløyten. I tillegg til kommunene sitt engasjement må også viktige etater og næringer engasjere seg, det skader heller ikke å bruke lobbyvirksomhet. Her har den nyutnevnte lederen for Haukelivegen Pål Kårbø en særdeles viktig jobb å gjøre for å få Ekspressveien, Klimaveien og Eksportveien med i NTP. Dette er betegnelser som veien har fått i diverse innlegg.

Kårbø kjenner helt sikkert nåværende Samferdselsminister Knut Arild Hareide siden begge har bakgrunn fra KrF, og da må han benytte anledningen til å minne Hareide på hva han uttalte på et veimøte i Etne. < Nå må vi slutte å bygge tunneler for 10 år fram over nå må vi bygge for 100 år, og det betyr at en tunnel over Haukeli må være en lang tunnel >. Derfor må vi krysse fingrene å håpe på at han står ved sine ord også som Samferdselsminister.