

26. mars 2010

Utvidet 3. april 2010

Veipolitikk til påskefjellet

Riksveitbyggingen er ikke hva den gir seg ut for. Ta med et eksempel på turen til fjells.

Det er vel kjent at riksveipolitikken er revir for lokale interesser, hvor rikshensyn trenges godt i bakgrunnen¹. Den korteste veien mellom Oslo og Bergen er Rv7 over Hardangervidda, men beslutningen om å byge ut E16 (Valdres-Aurdal-Lærdal) som hovedforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet – med Lærdalstunnelen, verdens lengste veitunnel som juvelen – ble trumfet igjennom av lokale interesser representert i regjeringen. Denne veien er ca 40 km lengre enn Rv7. Med dette prosjektet på plass er nå Hardangerbroen vedtatt, en av verdens lengste hengebroer, trolig også med verdens minste trafikkgrunnlag. Drivkraften har åpenbart vært lokal, men som et nær sagt vikarierende argument er det også fremholdt at broen med tilknytningsveier vil forkorte Rv7. Det kan være fornuftig nok, og ventes å medføre forskyvning av trafikk fra E16 til Rv7, ikke minst tungtrafikken som gjerne verdsetter korteste vei.

Men så kommer problemet på østsiden av fjellene. Her er Rv7 i en elendig forfatning fra Hønefoss til Sokna og langs Krøderen. Et prosjekt pågår for 6 km ny vei fra Hønefoss, og med det forsvinner et kritisk parti. Videre: Fra Sokna til Ørgenvika foreligger en plan for 17 km ny vei som foruten å eliminere meget vanskelige og trafikkfarlige strekninger² vil forkorte Rv7 med 20 km. Sammen med forkortingen i Hardanger blir Rv7 etter hvert ca 70 km kortere enn E16. Stor nasjonaløkonomisk gevinst for tungtransport bokføres i plandokumentene. Utmerket, så langt.

Men det er en hake: Lokale interesser har fått trumfet igjennom – mot Vegvesenets ønske – at den nye veien skal legges gjennom Sokna sentrum, med 700 meter miljøgate i storartet utførelse. Planen viser innsnevring av kjørebane og 40 km/t fartsgrense (mot dagens 50 km/t) samt tre opphøyde fotgjengerfelt. Og videre sier planen at denne parsellen skal bygges først. Dette er kritisk, for Transportplanen er som kjent dramatisk underfinansiert, så den senere parsellen kan la vente på seg. Vi står altså ikke foran en prioritering av forbindelsen mellom øst og vest slik prosjektet lanseres, men en hyggelig oppfrisking av lokalmiljøet i Sokna, med økende tungtrafikk og trafikkhindring til forventet glede for bensinstasjonen, kafeen og samvirkelaget som utgjør næringen på stedet.

God tur, i påsketrafikken til Gol, Hemsedal og Geilo! 

¹ Kilder for denne kommentaren er Nasjonal transportplan 2010-2019, St.meld. nr. 16 (2008-2009), Vegdirektoratets nettsted vegvesen.no – Prosjekter, nettstedet hardangerbrua.no, og Wikipedia "Veiruter mellom Bergen og Oslo"

² I tiårsperioden 1995-2004 var det 88 trafikkulykker med 161 personskader. 22 av ulykkene var alvorlige med til sammen 32 omkomne.