



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1597-

Dato
18. mars 2025

Dokument 8:100 S (2024-2025) om prøveordning for kolonnekjøring for tunge kjøretøy over E134 Haukelifjell

Jeg viser til brev av 4. mars 2025 om representantforslag dokument 8:100 (2024-2025) om en prøveordning for tunge kjøretøy over E134 Haukelifjell.

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøveordning med kolonnekjøring for tunge kjøretøy på E134 over Haukelifjell.»

Fjellovergangen over Haukeli er en av de mest trafikkerte i Norge, med stor betydning for næringstrafikken. Det gjennomføres i dag kolonnekjøring over Haukelifjell, bestående av både personbiler og tyngre kjøretøy. Representantene ønsker en egen tungbilkolonne over Haukelifjell. Stortinget er god kjent med departementets vurdering av muligheten for å utvide med egen tungbilkolonne over Haukelifjell. Jeg har i flere runder gjennom svar på skriftlige spørsmål belyst problemstillinger knyttet til det å innføre en egen tungbilkolonne over E134 Haukelifjell, herunder spørsmål nr. 3044, nr. 1198 og nr. 99.

Det har lenge vært tett og god dialog mellom min fagetat Statens vegvesen, Norges Lasteileier-Forbund (NLF), lokale transportører og driftsentreprenøren om kolonnekjøring med egne kolonner for tyngre kjøretøy over Haukelifjell. Erfaringene lokalt viser at det er tungbiler som kjører seg fast i oppstigningene fra vest. Ved å utfordre stengt vei vil faren for fastkjøring både i stigning og oppe på fjellet øke betydelig. Partene er enige om at stengte veier medfører betydelige utfordringer for transportnæringen, herunder lange ventetider, omkjøringer og vanskeligheter knyttet til hviletidsbestemmelser. Det er ingen som ønsker at

veien skal stenges unødvendig, men vi har alle respekt for at liv og helse kommer alltid først når beslutningen skal fattes.

Terskelen for å holde veien åpen kan ikke senkes uten å utfordre menneskenes egen sikkerhet og hensynet til liv og helse for de veifarende. Entreprenøren har nylig informert meg om at når de stopper kolonnekjøringen over fjellet, er det fordi de har nådd grensen for sikt og egen sikkerhet. Andre faktorer som inngår i beslutningen er friksjon på veien og værprognoser, i tillegg til de faste rammefaktorene som kjørelengde på kolonnestrekningen, mulighet for evakuering, særlige utfordringer knyttet til veistrekningen, samt omkjøringsmuligheter. Statens vegvesen har ansvar for å sikre forsvarlig helse, miljø og sikkerhet på denne fjellovergangen, og etaten deler entreprenørens vurderinger.

Siden det som oftest er tungebilene som skaper de største utfordringene under kolonnekjøring på Haukelifjell, noe som igjen fører til bilberging og delvis stengt vei, vil ikke en gjennomføring av egne tungebilkolonner resultere i økt oppetid over fjellet. Jeg deler representantenes ønske om å sikre at flest mulig kjøretøy totalt sett kommer over fjellet på en trafiksikker måte. Det er derfor satt i gang andre tiltak på strekningen som vil ha større effekt for å nå dette felles målet.

Gjennomførte tiltak og fokusområder fremover

De siste årene er det gjennomført en rekke tiltak for å bedre trafiksikkerheten og fremkommelighet over E134 Haukelifjell. Oversikt over de viktigste tiltakene vises i tabellen:

Kolonneoppstillingsplasser begge sider av fjellovergangen	Utført
Nye toalettfasiliteter	Utført
Friteksttavler	Utført
Forsterket samarbeid med politi	Utført
Innført kjettingpåbud	Utført
Forsterket beredskap gjennom egen bilbergingsavtale	Igang satt pilot
Forsterket skredsikring	Utført
Vurdering av problemstrekninger	Vår 2025

Det arbeides kontinuerlig med å forbedre fremkommelighet og sikkerhet på fjellovergangen E134 Haukelifjell. I løpet av vinteren 2025 er det investert i flere skredtårn for å redusere risikoen for skred og stengt vei på grunn av skredfare. Et viktig fokusområde denne vinteren har vært å teste ut en pilot med økt bergingsberedskap på fjellet for å redusere tiden som brukes til berging. Det er inngått avtale om beredskap av bergingsbil på begge sider av fjellet. Ved å gjennomføre raskere berginger, er det et mål at flere tungebiler kommer seg over fjellet før eventuell stenging. Piloten varer fra 1. januar 2025 til våren 2026.

Et annet viktig fokusområde har vært å vurdere om kjente problemområder langs veistrekningen kan utbedres noe eller om det kan settes inn ekstra tiltak som reduserer behovet for berging.

Det tredje og siste fokusområde jeg ønsker å trekke frem er dialogen mellom Statens vegvesen og Norges lastebileier-forbund (NLF) om å intensivere arbeidet ovenfor NLFs medlemmer for å styrke bevisstheten rundt eksempelvis riktig lasting, rett bruk av kjetting, kjøring med kjetting, samt å gi bedre innsikt i de vurderingene som må gjøres på fjellet. Dette vil kunne føre til mindre forsinkelser i arbeidet med å klargjøre kolonnene, samt færre hendelser i trafikken over fjellet. Friteksttavler er et positivt bidrag inn i arbeidet med å informere om for eksempel kjettingbruk. I tillegg vil Statens vegvesen se på egne rutiner for klargjøring av kolonnene.

Pilotprosjekt bilberging

Sett hen til statistikk for berging av henholdsvis personbil og tungbil for vintersesongen, brukes det betydelig lenger tid på å berge tungbiler enn det brukes til å berge personbiler.

Sesong	Tid berging personbil	Tid berging tungbiler
2023/2024	6 timer	22 timer
2024/2025	2,5 timer (ikke komplett)	21 timer (ikke komplett)

Tall fra tidligere sesonger er usikre. Tallene for vinteren 2024/2025 er foreløpige da vintersesongen ikke er ferdig.

Det er i hovedsak to grunner til at veien over Haukelifjell blir stengt: Værforhold (75 pst.) og tungbilberging (25 pst.). Som nevnt startet Statens vegvesen i januar 2025 en pilot med mål om å få flere trafikanter over fjellet. Pilotprosjektet ønsker å redusere tiden veien er stengt ved raskere bilberging, særlig av tunge kjøretøy, og dermed sikre at flere kjøretøy totalt kommer over fjellet. Arbeidshypotesen er at en kan redusere tiden med inntil 50 pst. hvis bilberger kommer raskere fram. For sesonger med rundt 110 timer stengt vei, vil dette kunne utgjøre rundt 15 timer.

I piloten har bilberging blitt en tettere integrert del av beredskapen på fjellovergangen. Det er inngått en avtale med et bilbergingselskap om å kunne kalle ut tungbilbergere når vær og kjøreforhold tilsier at det vil bli behov for berging av kjøretøy.

Piloten ble evaluert for første gang i uke 8. De foreløpige signalene fra både Statens vegvesen, entreprenøren og bilbergerselskapet har vært svært positive. Tiltaket har bidratt til at personell hos Statens vegvesen og entreprenør føler seg tryggere når det er bilbergingselskap som står for berginger. Det gjør at vurderingene i tvilstilfeller lettere faller i favør av åpen vei. Det betyr videre at det totale potensiale for høyere oppetid trolig er mer enn de skisserte 15 timene. De ulike aktørene på fjellet kan med dette tiltaket konsentrere seg om sine hovedoppgaver som enten er brøyting, strøing eller berging. I tillegg opplever man bedre beredskap og en mer proaktiv tilnærming til utfordringene på fjellet. Evalueringen viser at det bare i løpet av januar måned anslås at effekten av tiltaket har redusert antall timer stengt vei. Tiden man sparer med denne piloten handler i all hovedsak om at bilberger slipper å forflytte seg fra basen sin for hver berging, men står klar i posisjon på fjellet. Piloten er også interessant med tanke på bilberging som en del av beredskapen. Det arbeides med overføringsverdien fra denne piloten til en mer nasjonal satsing på dette området.

Sammenligning med rv. 7 Hardangervidda

Det blir ofte trukket sammenligninger mellom fjellovergangen på rv. 7 Hardangervidda og E134 Haukelifjell. I enkelte tilfeller kan det værmessig trekkes paralleller mellom Hardangervidda og Haukelifjell. Men erfaringen viser at det også er vesentlige forskjeller, spesielt på strekninger der rv. 7 over Hardangervidda er over 1000 moh.

Hvis en sammenligner antall timer stengt vei de siste årene for E134 Haukelifjell med rv. 7 Hardangervidda kan en se at rv. 7 Hardangervidda i snitt er stengt fire ganger så lenge som E134 Haukelifjell. Se tabell.

Årstall	E134 Haukelifjell	Rv. 7 Hardangervidda
2019/2020	262 timer	737 timer
2020/2021	36 timer	180 timer
2021/2022	106 timer	457 timer
2022/2023	121 timer	547 timer
2023/2024	99 timer	424 timer
TOTALT	624 timer	2345 timer

Den mest åpenbare forklaringen til at rv. 7 Hardangervidda stenger oftere enn E134 Haukelifjell, er en vesentlig lengre kolonnestrekning på rv. 7 Hardangervidda. Med så raske værskifter som skjer på høyfjellet vinterstid må beslutningstakerne ta hensyn til kjøretiden for en vinterkolonne. Et annet moment er at det for Hardangervidda også finnes en mulig omkjøringsvei som kan benyttes. Særlig personbiler ledes til denne omkjøringsveien når værforholdene tilsier det. Det er i disse tilfellene man velger å fortsette med tungbilkolonne noe lengre før veien stenges helt. Forholdene for de to fjellstrekningene er derfor ikke sammenlignbare.

Vurdering av forslaget

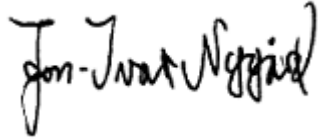
Representantforslaget viser til at det noen ganger er helt nødvendig å stenge veien, men med riktige forberedelser kan det være mulig å kjøre tunge kjøretøy over strekningen. Dette utgangspunktet er jeg enig i.

I det ovennevnte har jeg redegjort for arbeid som har blitt gjort for å få på plass en tungbilkolonne over Haukelifjell. Det er enighet om at det er ønskelig med høyest mulig oppetid og flest mulig tungbiler over fjellet til enhver tid. Det er fremdeles viktig at næringen, gjennom NLF og Statens vegvesen, fortsetter den gode dialogen for å sikre felles situasjonsforståelse over hvilke tiltak som kan ha ønsket effekt.

Representantene viser til at det er ønskelig med en prøveordning med tungbilkolonne over E134 Haukelifjell. Jeg mener at pilotprosjektet med økt bergingsberedskap som allerede pågår, og som har vist god effekt, bør videreføres for å sikre seg et bedre grunnlag for videre

vurderinger. Prosjektet bør bli sluttført før eventuelt andre større forsøksordninger innføres, slik at evalueringen kan vise måling av effekt opp mot tidligere situasjon.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

Kopi

Stortinget