

Konklusjon etter vurdering av egen tungbilkolonne på E-134 Haukeli

Samferdselsministeren besvarte spørsmål nr. 99 den 18.oktober 2024 til Stortinget ang. praktisering av kolonnekjøring og stengninger for vintervær på E-134 over Haukeli fjell. Her ble det vist til at det skulle gjøres vurdering av egen tungbilkolonne over Haukelifjellet. Dette notatet oppsummerer de vurderinger som er gjort og konklusjonen som er trukket.

Noen grunnleggende føringer:

- Liv og helse kommer alltid først og dermed mulighetene brøytebilene og brøytevakta har for å ivareta sikkerheten til de som er i kolonnen og seg selv.
- SVV har en tilnærming som tar hensyn til «det svakeste leddet» i enhver kolonne. Det er de transportørene og sjåførene som ikke har erfaring med fjelloverganger som er dimensjonerende for når veien må stenges.
- Når veien stenges, er det sikt, friksjon, vær og bredde som er avgjørende faktorer for beslutningen. Dette i tillegg til rammefaktorer som kjørelengde på kolonnestrekningen, mulighet for evakuering, særlige utfordringer knyttet til veistrekket samt omkjøringsmuligheter.

Kort sammendrag av konklusjon

Vi har et felles mål med NLF og samfunnet for øvrig om å sikre at flest mulig trafikanter kommer seg trygt over Haukelifjell også på vinterstid. Dette er et mål vi arbeider hardt for å levere best mulig på. For å sikre dette, må vi pålegge oss selv å vurdere de beste tiltakene som gir størst effekt fortløpende.

Vår nye vurdering av egen tungbilkolonne over Haukelifjellet konkluderer med at vi ikke ser potensialene for vekst i antall tungbiler over fjellet ved å innføre egen tungbilkolonne. Dette begrunnes primært med at vi ikke kan se at det er mulig å minimere stengetiden over fjellet ytterligere basert på dette tiltaket. De som arbeider med kolonneavviklingen på fjellet, er tydelige på at risikogrensen, gitt dagens rammer, er nådd. Når det er sagt, ser vi flere andre tiltak som vi tror vil ha positiv effekt på vårt felles mål om å få flere tungbiler over Haukelifjellet på vinterstid.

Bilberging av tungbiler utgjør i dag om lag 25 - 27 % av den totale tiden veien er stengt over Haukelifjellet. En del av forklaringen er knyttet til brukerfeil, kjøreferdigheter og tekniske feil. Når det gjelder personbiler, utgjør de ikke en del av forklaringen til stengt vei under kolonnekjøring. Eksempelvis ble det berget 2 personbiler under kolonnekjøringen i vintersesongen 23/24, uten at dette påvirket stengetiden. Ved å arbeide systematisk med dette tema, vil vi derfor kunne øke opptiden noe mer, slik at det totalt sett kommer flere tungbiler over fjellet. For å lykkes med dette, ser vi særlig tre vesentlige tiltak:

1. For det første bør NLF intensivere arbeidet ovenfor sine medlemmer for å styrke bevisstheten rundt eksempelvis riktig lasting, rett bruk av kjetting (inkludert bruk av on spot), kjøring med kjetting samt innsikt i de vurderingene som må gjøres på fjellet.

Dette ville føre til mindre forsinkelser i arbeidet med å klargjøre kolonnene samt færre hendelser over fjellet. Tilbakemeldingene fra mannskapet på Haukeli er at det er særlig den tungtransporten som er registrert i Norge som utgjør den største utfordringen ift disse elementene. Dette gjør at økt innsats fra NLF vil kunne ha en positiv effekt for næringen selv. Investeringene SVV har gjort i friteksttavler vil være et positivt bidrag inn i arbeidet med å informere om f.eks. kjettingbruk. I tillegg vil vi se på egne rutiner for klargjøring av kolonnene og vurdere ytterligere tiltak for å luke vekk gjentakende feil.

2. For det andre vil vi fra 1.1.25 teste ut en pilot med økt beredskap på fjellet for å minimere tiden som brukes til berging. Det vil derfor inngås en avtale (pilot) med beredskap av bergingsbil på begge sider av fjellet. Ved å gjennomføre raskere berginger, håper vi dette vil føre til at flere tungebiler kommer seg over fjellet før stenging. Piloten vil vare ut sesongen våren 2025 før den evalueres.
3. For det tredje må vi vurdere om kjente problemstrekking langs veistrekningen kan utbedres noe eller om det kan settes inn ekstra tiltak som reduserer behovet for berging.

Dersom vesentlige faktorer endrer seg, vil vi i Statens vegvesen fortsette en løpende vurdering av nye tiltak som kan ha effekt, herunder også egen tungebilkolonne.

I notatet videre beskrives de ulike forholdene på disse to fjellovergangene og dermed også begrunnelsen for konklusjonen.

[Haukeli versus Hardangervidda:](#)

Det blir ofte trukket sammenligninger mellom fjellovergangen på Rv 7, Hardangervidda, og Haukeli. I det følgende beskrives noen vesentlige forskjeller som påvirker de ulike modellene for avvikling av kolonnene.

Høydemeter og værforhold:

I enkelte tilfeller kan det værmessig trekkes paralleller mellom Hardangervidda og Haukeli. Men det er også vesentlige forskjeller, spesielt på strekningen der veien på Hardangervidda er over 1100 moh. På Hardangervidda er veien enkelte steder opp mot 1248 moh, noe som gir ulikt utslag værmessig mot Haukeli som ligger opp mot 1104 moh.

Lengde på veistrekningene:

En annen forklaring til at Hardangervidda stenger oftere enn Haukeli, er lengden på kolonnestrekningen. Med så raske værskifter som skjer på høyfjellet vinterstid må beslutningstakerne ta hensyn til kjøretiden og mulighetene for evakuering for en vinterkolonne. Hardangervidda er vesentlig lengre enn Haukeli, med sine rundt 40,8 km mot Haukeli sine rundt 28,5 km. I tillegg er det på Haukeli uvanlig å kjøre kolonne over hele fjellet. Her er det mulighet for å gjøre stopp for kolonne i Haukeli tunellen. På Hardangervidda er det ikke en tilsvarende tunell. Dette tilsier altså at E-134 Haukelifjell har en kortere kjørelengde med mulighet for stopp i tunell, noe som tar ned risiko og muliggjør høyere oppetid og større trafikk av personbiler. Har man først startet en kolonnekjøring på Hardangervidda, vil man måtte kjøre kolonnen helt over fjellet.

Beredskap/evakuering:

Langs Haukeli er det også flere evakueringspunkter langs strekningen som reduserer risiko. Dette gjelder særlig i tunnelene. Hardangervidda har ikke tunell. Strekningen på østsiden av Haukeli er totalt 17 km og på vestsiden 11,5km. Disse forholdene i kombinasjon gjør at risikovurderingene rundt personbiltrafikken blir annerledes enn over Hardangervidda.

Omkjøring:

Videre er det på Hardangervidda også en mulig omkjøringsvei som benyttes. Særlig personbiler loses denne veien når været drar seg til. Det er i disse tilfellene man velger å fortsette med tungbilkolonne noe lenger før veien stenges helt. På Haukeli er omkjøringsmuligheten dårligere, og trafikken er først og fremst henvist langs kysten. I tillegg kan RV52 Hemsedal og E16 være alternativer.

Kjente problemstrek:

Det er også verdt å merke seg at særlig stigningen fra Røldal og opp på Haukelifjellet fra vest er et problemområde for tungtransporten. Her er stigningen 7,2 %. Selv om de er riktig skodd, viser erfaring at det er på dette strekket de trekkes ut av veibanen og skaper bergingsbehov. Strekningen mellom de to tunellene på Haukeli er et annet slikt problemområde over fjellovergangen fordi det blåser så kraftig at det påvirker sikten ytterligere. Det er på disse to strekningene vi registrerer flest berginger av tungebiler.

Stengetid:

På Rv 7 blir personbilene stoppet lenge før Haukelifjell og avslutningen av tungbilkolonne og stenging skjer lenge før stenging på Haukeli. Det betyr at de særlige forholdene på Haukeli muliggjør en mye høyere opptid enn tilfellet er på Hardangervidda. Faktisk stenger Haukelifjellet bare 1/5 av stengetiden på Hardangervidda. Det er betydelig og gjør at langt færre tungebiler stoppes over fjellovergangen på Haukeli enn tilfellet er over Hardangervidda. Statistikken for vintersesongen de fem siste årene viser at Haukeli er stengt omtrent 1/5 av Hardangervidda:

Årstall	Haukeli	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

Påbud om kjetting:

Det har i lengre tid vært forsøkt praktisert et påbud om kjetting over Haukeli i visse perioder. Dette påbudet har enkelte trafikanter ikke overholdt. I etterkant av samhandlingsmøtet 22.10.24 har derfor Avdelingsdirektøren for Drift og Vedlikehold sør i Statens vegvesen

besluttet at alle tungbiler fom. 3.5 tonn skal ha påmontert kjetting for å kunne delta i vinterkolonne på E-134 over Haukelifjell. Det er i løpet av det siste året brukt betydelige midler for etablering av fritekstskilt før fjellovergangen. Siden en nå har mulighet til å gi eksakt informasjon gjennom disse, vil informasjon om kolonne og kjetting påbud for tungbiler kunne bli tidlig varslet.

Kort oppsummert:

Kort oppsummert kan det altså konkluderes med at det er vesentlige forskjeller på disse to fjellovergangene som dermed gir seg utslag i ulik praksis blant annet knyttet til egne tungbilkolonner, men også stengetid. De ulike forholdene er først og fremst knyttet til høydemeter over havet og dermed værutslag, lengde på kolonnestrekningen, særlige problemstrekke samt omkjøringsmuligheter. Det er altså en rekke ulike forhold som gjør at egen tungbilkolonne på Hardangervidda egner seg godt, mens det over Haukeli ikke har den samme effekten. Konsekvensen av å innføre denne praksisen på Haukeli ville være at personbilene ville få et dårligere oppetilbud uten at dette tjente tungbiltrafikken positivt. Siden fjellovergangen ved Haukeli er kortere og mer fleksibel ift beredskap og avviking, kombinert med dagens erfaringer knyttet til tungtransporten, gjør at blandet kolonne tar flest biler over fjellet totalt sett.

Oversikt over tiltak:

I løpet av de siste årene, er det gjennomført en rekke tiltak for å bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet over Haukeli fra Statens vegvesen sin side. Her er en samlet oversikt over de viktigste:

Kolonneoppstillingsplasser begge sider av fjellovergangen	Utført
Nye toalettfasiliteter	Utført
Friteksttavler	Utført
Forsterket samarbeid med politi	Utført
Innført kjettingpåbud	Utført
Forsterket beredskap gjennom egen bilbergingsavtale	I gang
Forsterket skredsikring	I gang

Dialog og samarbeid med tungbilbransjen:

Vi mener det fortsatt er viktig at næringen gjennom NLF og Statens vegvesen som vegeier fortsetter den gode dialogen for å sikre felles situasjonsforståelse og hvilke tiltak som kan ha ønsket effekt. Vi ønsker et godt samarbeid med næringen rundt de problemstillinger som er beskrevet i dette notatet og vil ta initiativ til dette. Vi er omforente om at det er ønskelig med høyest mulig oppetid og flest mulig tungbiler over fjellet til enhver tid.