

Til
Statens Vegvesen
firmapost@vegvesen.no

29 mai 2015

INNSPILL TIL RIKSVEGUTREDNINGEN OM E-16 I RUTE 5C

Stamvegutvalget er en interesseorganisasjon mellom 3 fylkeskommuner og 15 kommuner langs E-16, som har felles interesser i en raskest mulig utbygging av E-16 mellom Sandvika og Bergen.

I tilknytning til Vegdirektoratets videre arbeid med «Riksvegutredningen 2015» slutter Stamvegutvalget seg i all hovedsak til de mål og utviklingsstrategier som er gitt for de enkelte strekninger, men viser til at en del av teksten vedrørende plansituasjonen og status bør oppdateres.

- ./ Vedlagt følger en tabell hvor vi har søkt å sammenstille opplysninger om veglengder, forslag til vegstandard (bredde) og kostnadsanslag 2018-50 fra riksvegutredningen og prioriteringene i NTP 2014-17 og 2018-23 samt en del kommentarer om status.
Denne viser at mye er fullført, og at mange av reststrekningene raskt kan bygges ut for å få en effektiv utnyttelse av de foretatte investeringer og for å få etablert en veg med god ensartet standard og 100% vinterregularitet mellom øst og vest.
- ./ Nærmere argumentasjon for dette er gitt i Stamvegutvalgets vedlagte uttalelse av 24 mars 2015 til «øst-vestutredningen».

Her vil stamvegutvalget spille inn en del generelle mål og strategier og relatere disse til E16 og deretter omtale enkelte strekninger utfra status i NTP mv.

Mål og strategier:

- **Sammenhengende utbygging av lengre strekninger med ensartet standard – og fastsettelse av ferdig tidspunkt.**

Det antas at Bjørgo – Fønhus og Øye – Borlaug er i slutfasen pr. 1. januar 2018 og Sandvika – Wøyen / Bjørnum – Skaret pågår med antatt ferdig tidspunkt 2019/20.

På E-16 er følgende lengre strekninger aktuelle å starte opp:

- Bjørgo – Øye S (KVU 2011)
 - Skaret – Hønefoss (samordnet planlegging og utbygging)
 - Voss – Arna (KVU 2014)
 - Oppheim – Voss (KDP)
- **Gulstripestrategien – om først å bygge ut de dårligste strekningene på hovedvegnettet.**
Jfr. spesielt lange strekninger med smal veg på Fagernes – Øye S og Ljøsne – Tønjum. Disse og Oppheim – Voss har også mye dårlig kurvatur og vil innebære store standardbrudd etter hvert som E16 ellers bygges ut.
 - **Forutsigbar og effektiv transport**
Jfr. følgende vedr. E-16:
 - 100% vintersikkerhet f.o.m. 2017 (18)
 - Eliminering av rasfarlige strekninger – spesielt på strekningene Voss-Arna, Kvamskleiva og Nærøydalen.

- Eliminering av fartsgrenser gir 70 min. i spart reisetid (om gj.snittfarten øker fra 67 til 80 km/t)
- Utbyggingen mellom Gudvangen og Borlaug har gitt mange timer i innspart reisetid.
- Ferdigstillelse av hele strekningen Fønhus – Borlaug vil gi ca. 30 min. raskere veg

- **Helhetstenkning**

En del momenter er:

- Alle de 4 hovedvegene mellom Oslo og Bergen (E-16, E-134, RV52 og RV) har tilsammen ca. 5000 ÅDT over sine fjelloverganger – og bare ca. 550 ÅDT av disse er mellom byene Oslo og Bergen.
Dvs. liten nytteeffekt av store investeringer for å oppnå 100% vinterregularitet på alle disse fjelloverganger (ikke lang omveg å kjøre E16 de dagene det er usikre kjøreforhold)
- Viktig å ta hensyn til E-16 sine mange tilknytninger – f.eks.
 - RV 5 Håbakken – Sogndal - Florø
 - FV53 Tyin-Årdal
 - FV51 Ryfoss–Valdresflya–Gudbrandsdal–Trøndelag (raskest Bergen-Trondheim)
 - FV51 Fagernes – Beitostølen – Valdresflya (raskest Oslo-N.Gudbrandsdal-Stryn)
 - FV33 Bjørge – Mjøsområdet (snart god standard på hele strekningen)
 - E-16 Hønefoss – Gardermoen (stor innkorting Nymoen – Eggemoen)
- Vegens regionale og lokale funksjoner
- Jernbaneløse strøk bør ha relativt mer til veg, jfr.at mange distrikter langs E-16 ikke har jernbane og E-16 er hovedpulsåren.
- Tidligere vedtak og investeringer må følges opp i en langsiktig strategi – jfr. helhetstenkningen i stamvegvedtakene (som var forutsatt å være endelige).

Strekningvis omtale.

Stamvegutvalget vil gi en kort omtale av enkelte strekninger utfra status i HP 2014-17(23) og tidligere prioriteringer – jfr. vedlagte oversikt over status.

De strekninger som ligger først i hht. Handlingsprogrammet er:

- **Bjørge – Øye S**

Jfr. konseptvalgutredningen av 2011 som ga følgende internprioriteringer:

1. Kvamskleiva (rassikringsprosjekt – reguleringsplan ferdig)
2. FagernesS – Hande (KRD ferdig 2014-oppstart reguleringsplan 2015)
3. Hande – Øye S (rest) (ikke planlagt)
4. Bjørge – FagernesS (ikke planlagt)

Valdresrådet har nå tatt initiativ til en felles gjennomføringsplan for hele strekningen – der så langt både Kvamskleiva og FagernesS – Hande er prioritert i HP 2018-23, og vil kunne være byggeklare allerede i inneværende NTP periode..

Strekningen FagernesS-Øye er den dårligste strekningen på hele E16 når en ser samlet på mangel av gulstripe, nedsatt fartsgrense og ulykkessituasjon. For øvrig inngår her en løsning forbi Fagernes sentrum og og Kvamskleiva som er høyeste prioriterte rassikringsprosjekt i Region Øst.

Når «Bjørge-Øye» og «Ljøsne-Håbakken» blir ferdige vil den 248 km lange strekningen gjennom Oppland og Sogn og Fjordane være fullført med fullgod standard. Dette kan skje relativt raskt om det prioriteres.

- **Nærøydalstunellen**

Dette rassikringsprosjektet er forutsatt startet opp i 2018-23..

- **Stalheim – Voss**

Dette er en veg med dårlig standard og som i NTP er prioritert startet opp i 2018-23. Kommunedelplan ferdig for Oppheim–Voss.

Hele strekningen Sogn og Fjordane gr.- Voss vurderes også som OPS-prosjekt.

Andre høyt prioriterte strekninger er:

- **Skaret – Hønefoss**

Det pågår her mye planlegging og for å få en effektiv framdrift i dette har Samferdselsdepartementet nå samordnet planleggingen av E-16 og Ringeriksbanen.

Anleggsarbeidet bør startes opp så snart prosjektet er planmessig klarert – forhåpentligvis innen Bjørum- Skaret er ferdigstilt.

- **Voss – Arna**

Dette er en viktig strekning der det er utført en konseptvalgutredning og der det nå er enighet om et alternativ (K5) som er kostnadsberegnet til 33,4 mrd – fordelt med 11,5 mrd på veg og 21,9 på bane. Forslaget innebærer at strekningen Voss - Vaksdal skal bygges med 2/3- felt og 12,5 vegbredde, mens Vaksdal – Arna skal utbygges med 4 felt.

Vanskelig ennå å tidfeste mulig anleggsstart, men prosjektet er høyt prioritert. Jfr spesielt at strekningen er svært rasutsatt – både veg og bane.

- **Ljøsne – Tønjum**

Dette er eneste gjenstående prosjekt i Sogn- og Fjordane, og var prioritert i NTP allerede i NTP 2010-13. Strekningen som har dårlig standard er 8.5 km lang skal erstattes av lang tunell.

P.g.a. tvist mellom SVV og Lærdal kommune om trasévalg falt dette ut i NTP 2014-17(23)

Hovedhensikten med dette innspill er primært å spille inn synspunkter på mål / strategier og en grov omtale av de viktigste strekningene i NTP 2018-21(29).

Stamvegutvalget mener dog en god strategi er å raskt bygge ut reststrekningene mellom Buskerud/Oppland gr. og Voss for å få en effektiv utnyttelse av de foretatte investeringer og for snarlig å få etablert en veg med god ensartet standard og 100% vinterregularitet mellom øst og vest.

Dette parallelt med at planlegger /starter opp Skaret-Hønefoss og Voss-Arna, som begge må ha høy prioritet.

Med vennlig hilsen
Stamvegutvalget

Vidar Eltun

v/Vidar Eltun
Leder

Arne Bang
Arne Bang
sekretær

OVERSIKT OVER E-16. STATUS 1)

VEGSTREKNINGER	Riksvegutredningen			HP i NTP 2014-17 (23)			KOMMENTAR
	LENGDE	BREDDA	KOSTNAD 2018-50	KOSTN	2014-17	2018-23	
A. SANDVIKA – HØNEFOSS (4 FELT)	39	4-felt					
1. Sandvika – Skaret	15	4-felt					
a) Sandvika – Wøyen				3720	1785	1935	Fullføres 2019
b) Wøyen – Bjørum							Fullført 2012
c) Bjørum – Skaret				3480	500	2980	Fullføres 2019/20
2. Skaret – Hønefoss (Ve)	24	4-felt	6600	84	84		KDP pågår (84' Nestunnel)
B. HØNEFOSS – OPPLAND GR.	64						
• Hensmoen – Eggemoen (tverrf)							KVU Hønefoss (pågår)
1. Hønefoss – Nymoen	5	4-felt	600				God standard- ingen plan
2. Nymoen – Oppland gr	59	2-felt	1700				Brukbar standard- ingen plan
C. BUSKERUD GR – HORDALAND GR	248						
1. Buskerud gr – Bjørgo	50	2-felt	380				
a) Buskerud gr – Fønhus							Fullført 1997
b) Fønhus – Bagn				269	269		Fullført 2014
c) Bagn – Bjørgo				1520	820	700	Fullføres 2017/18
2. Bjørgo – Fagernes S	16	2/3-felt	1400				KVU Bjørgo-Øye (2011)
3. Fagernes S – Øye S	63						Dårlig standard
a) Fagernes S – Hande		2/3-felt	2300	2230		1350	KDP 2014. Reg.plan start 15
b) Kvamskleiva		2-felt	500	380		380	Reg.plan (vedtatt vår 2015)
c) Hande – Øye S (rest)		2-felt	2600				KVU Bjørgo – Øye (2011)
4. Øye S – Borlaug (Filefjell)	40	2-felt					
a) Øye S – Eidsbru				450	420	30	Fullføres 2017
b) Eidsbru – Varpet				6	6		Fullført 2014
c) Varpet – Smedalsosen				1488	1430	58	Fullføres 2017/18
d) Smedalsosen – Borlaug				325	325		Fullført 2014
5. Borlaug – Hordaland gr	79	2-felt					
a) Borlaug – Ljøsne				5	5		Fullført 2010
b) Ljøsne – Håbakken			700				KDP 2013. Tidl. pri. i NTP
c) Håbakken – Hordaland gr			800				Fullført 2000. (Tunellarb)
D. SOGN- OG FJ. GR. – BERGEN	129						
1. Gudvangen - Voss V	41						
a) Nærøytunellen		2-felt	1500	1270		850	Planprogram 2014.
b) Stalheim – Oppheim		2-felt	800				KDP pågår
c) Oppheim - Voss Ø		2/3-felt	1900	1800		230	KDP ferdig
d) Voss Ø – Voss V				199	199		Fullført 2014
2. Voss V - Arna	77						KVU Voss-Arna (2014)
a) Voss V – Vaksdal		2/3-felt	7700				Fellesplan jernbane-både
b) Vaksdal – Arna		4-felt	3800				veg og jernbane rasutsatt
3. Arna – Bergen (Vågsbotn)	11	4-felt	1800				KVU pågår
a) Sætre/Bjørkehaug tunnel				500	20	480	
E. TOTAL	480		35080	17726	5863	8993	(2870 etter 2023)

- 1) Kilder. Riksvegutredningen 2015-dog forutsatt at Sandvika-Hønefoss går fram til «Ve-krysset» i stede for «Styggedalen» ved Hønefoss. Dette innebærer ca 2-3 km lengre avstand mellom Sandvika og «Hønefoss» og tilsvarende kortere mellom «Hønefoss» og Nymoen. Kostnadstallene for 2018-50 er hentet fra tabell 27 i riksvegutredningen – og innbefatter ikke» bindinger» fra 2017. Videre er det vist prioriteringene langs E 16 i det vedtatte handlingsprogrammet for NTP 2014-17 og 2018-23