

Til
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep

0033 OSLO

Fagernes, 26. juni 2014

UTREDNINGN OM ØST – VEST FORBINDELSENE – INNSPILL.

Det vises til den informative innspillskonferansen i Oslo den 11. juni, og stamvegutvalget vil herved oversende følgende innspill vedrørende E-16:

- På kartene tegnes også inn:
 - Årdal – Tyinkrysset (FV53)
Jfr. 80 km kortere mellom Øvre Årdal og Tyinkrysset enn via Lærdal
 - FV289 Ryfoss – Skammestein og FV33 over Valdresflya inngår sammen med E-16 og E-6, i raskeste veg mellom Bergen og Trondheim (15,4 – 15,12)
Denne vegen kan også vurderes i en KVVU vedrørende tunnel Øvre Årdal / Sognefjellet / Lom.
 - FV33 mellom Bjørge og Gjøvik – som sammen med E-16 er hovedforbindelsen mellom Vestlandet og Mjøsområdet.
 - E-16 østover fra Hønefoss til Gardermoen og videre til Sverige. Her vurderes som kjent også en «snarveg» mellom Hensmoen / Nymoen og Eggemoen – som gir stor innsparing.

For øvrig blir RV5 viktigere (denne er allerede inntegnet på kartet)

//.

- Viktige momenter vedrørende E-16 (jfr. vedlegg)
- Øst-vest forbindelsen – veglengde – fart – reisetid – vintersikkerhet (jfr. vedlegg)
Jfr. at alle som vil mellom øst – vest har / får et 100% sikkert alternativ, som er / blir nesten like raskt å kjøre som de alternative traseer.
- Et notat om historikk / status for E-16 med fra stamvegvedtakene i 1975 / 1992 til handlingsprogrammet 2014 – 17 (23) og planstatus for reststrekningene (jfr. vedlegg)
- Et foreløpig notat om viktige strategier (jfr. vedlegg)

Vi vil gjerne senere komme tilbake med ytterligere innspill vedrørende strategier m.v.

God sommer!

Med vennlig hilsen
Stamvegutvalget

Vidar Eltun
(leder)

Arne Bang
(sekretær)

VIKTIGE MOMENTER FOR E-16

- Europavegen og Stamvegen mellom Oslo og Bergen
- Den sikreste vinterforbindelse mellom øst og vest – 100 % fra 2017
- Hovedpulsåren gjennom de distrikter den går gjennom – som stort sett ikke har jernbane
- En rekke funksjoner utover å være stamveg mellom Oslo – Bergen:
 - ✓ Hovedtrasè mellom Hordaland / Sogn og Fjordane og de midtre / nordre deler av østlandet (jfr. Rv5 og Fv33)
 - ✓ Inngår i den raskeste forbindelse mellom Bergen og Trondheim når Valdresflya (15/4 – 15/12) og Sognefjellet er åpne.
 - ✓ Inngår i en rask indre riksvegforbindelse på Vestlandet mellom Voss – Lærdal – Sogndal - Skei
 - ✓ Inngår i raskeste forbindelse fra Oslo sentrum – og spesielt områdene vest for Oslo – via Valdresflya til Nord-Gudbrandsdalen / Stryn / Geiranger
 - ✓ Er nå forlenget østover fra Hønefoss til Gardermoen og videre til Gävle i Sverige.
- En rask utbygging av E-16 utløser således mye av den helhetstenkningen som var bakgrunn for Stortingets enstemmige vedtak i 1975 om stamvegen Oslo – Bergen over Lærdal / Filefjell, og som på ny ble stadfestet av Stortinget i 1992.
- De allerede foretatte investeringer fra Gudvangen via Sogn – Filefjell – Valdres har vært en oppfølging av dette.

ØST – VEST FORBINDELSENE

VEGLENGDER – FART – REISETID – VINTERSIKKERHET ¹⁾

	FILEFJELL E-16	HEMSEDAL RV52	HARDANGER- VIDDA RV7	HAUKELI E-134
VEGLENGDE – FART - REISETID				
Veglengde Bergen – Oslo (km)	518	498	484	456
Gj.sn.fart (km/t)	72	71	69	63
Reisetid ²⁾ (timer, minutter)	7,10	6,59	6,56	7,15
VINTERREGULARITET				
Fjellovergang lengde (km)	20	34	42	46
Høyde (m.o.h) ³⁾	1013	1137	1250	1085
Stigningsforhold	53	75	70	72
Stegning – gj.sn. 10 år Timer	6	29	379	70
Kolonne – gj.sn. 10 år. Timer	26	106	575	379

- 1) Alle de oppgitte tall er hentet fra Osloecomics foredragsfoiler på den nasjonale veikonferansen 10. februar 2014
- 2) Reisetiden langs E-16 vil ventelig reduseres fra 7,10 til 6,57 når Fønhus – Bjørge og Øye S – Borlaug blir fullført i 2017. Utbyggingen av Bjørge – Øye S antas å redusere reiselengden med ca. 3 km og heve gjennomsnittsfarten fra 60 til 80 km/t. Dette gir ytterligere 15 min. redusert reisetid – d.v.s. totalt 6,42.
På den annen side vil både Hardangervidda og Hemsedal forkortes med 20 km når Sokna – Ørgenvika åpner, og ventelig få redusert reisetid til ca. 6,40. Også over Haukeli er det stort potensiale for å redusere reisetiden.
- 3) I 2017 vil høyeste punkt på Filefjell bli redusert til 992 m.o.h.

KONKLUSJON:

- Forskjellene i faktisk reisetid er relativt små
- Vinterregulariteten over Filefjell er best, og vil ventelig bli 100% fra 2017.

HOVEDVEGENE ØST – VEST OG HISTORIKK / STATUS FOR E-16

Statens Vegvesen har startet opp arbeidet med en ny overordnet NTP-utredning om øst-vest forbindelsene i Norge.

Hensikten med utredningen er å analysere hvilken betydning og funksjon de ulike øst-vest forbindelsene har i dag og fram mot 2050.

Utredningen skal gi grunnlag for å forelå en strategi for utvikling av øst-vest forbindelsene og å prioritere mellom disse.

I denne sammenheng kan det være interessant å ta et tilbakeblikk på de tidligere stamvegvedtak og oppfølging av disse

- Et historisk tilbakeblikk på stamveg vedtakene
- Utbyggingen etter Lærdalstunellen
- Planstatus
- Prioriterte strekninger i handlingsprogrammene framover

ET HISTORISK TILBAKEBLIKK PÅ STAMVEGVEDTAKENE

Utgangspunktet nå er omtrent det samme som da Vegdirektoratet i 1973 startet opp utredningsarbeidet med valg av stamvegtrasé Oslo – Bergen.

Hensikten var at det var flere alternative traseer, og at det var ønskelig å konsentrere investeringene om å få utbygd en av disse til fullgod standard.

En del viktige begivenheter har vært:

1975: Enstemmig stortingsvedtak om at stamvegen Bergen – Oslo skulle gå over Aurland – Lærdal – Filefjell og at Aurland – Hol skulle gis en begrenset opprustning (for 15 mill. 73 kr.), som ledd i en midlertidig løsning.

Dette etter en omfattende debatt der Vegdirektoratet først hadde foreslått Hardangervidda (sommer) / Haukelifjell (vinter), og departementet i stortingsmeldingen hadde foreslått Aurland – Hol.

I St.meld. nr. 104 (1973-74) ble det for øvrig spesielt presisert viktigheten av at Stortinget tok et endelig standpunkt:

Departementet finner det riktig at en nå etter å ha vurdert saken i mange år tar et endelig standpunkt til stamvegforbindelsen Bergen – Oslo, og ikke videre trekkes med den usikkerhet at det valg en nå foretar om noen år kanskje må endres.

Stamvegvedtaket skulle følges opp ved revisjon av NVP – men vedtaket ble overhodet ikke nevnt i noen av revisjonene før i NVVP (1990-93)!!

1984: Stamvegutvalget oppnevnt og konstituert 06.11.1984 med formål om å arbeide for en sterkere oppfølging av Stortingets 1975-vedtak.

Dette etter flere år med gryende skepsis til vegmyndighetenes vilje til å følge opp Stortingets stamvegvedtak.

- 1985: Etter innspill fra Stamvegutvalget ba Stortinget om at planleggingen av Aurland – Lærdal ble startet opp.
- 1988: I strid med stamvegvedtaket ble det foreslått stamvegstatus på parsellen Aurland – Grimsete på strekningen Aurland – Hol i tilknytning til NVVP (1990-93). Dette etter at stamvegvedtaket fra 1975 hadde resultert i at Gudvangentunellen og Flænjatunellen åpnet forbindelsen mellom Nærøydalen og Flåm tidlig i 1990-årene.
- 1989: Departementet gikk i mot forslaget om Aurland – Hol under henvisning til stamvegvedtaket.
- Stortinget stadfestet på nytt stamvegvedtaket av 1975, sendte saken tilbake til Sogn og Fjordane fylkesting – som prioriterte å forsere Aurland – Lærdal og å gi Aurland – Hol en begrenset opprustning langs eksisterende veg (i samsvar med stamvegvedtaket).
- 1990: Drøftelser om ny riksvegnummerering, som resulterte i at den nye europaveg E-16 skulle være identisk med tidligere E-68 over Filefjell.
- Stortingsmelding med forslag om en både-/og løsning. Først Aurland – Hol og at Aurland – Lærdal vurderes nærmere i tilknytning til NVVP (1994-97).
- 1991: Ovennevnte stortingsmelding ble senere trukket, og erstattet av ny St.meld.nr. 53 (1990-91) med forslag om stamveg over Filefjell.
- 1992: Stortinget avviste med stort flertall en både-/og løsning, og besluttet på nytt at stamvegen skulle gå over Aurland – Lærdal – Filefjell og at hovedplanarbeidet startet opp umiddelbart slik at saken kunne tas med i NVVP (1994-97).
- Dette etter at Stortinget med stort flertall hadde avvist forslag om stamveg over Hardangervidda.
- 1995: Anleggsarbeidet med Lærdalstunnelen (verdens lengste vegtunnel på 24,5 km.) startet opp etter «Tønjumalternativet», som var hele 42 km kortere enn det «Fjordalternativet» som lå til grunn for stamvegvedtaket i 1975.
- Dette og nye vegsystemer inn til Lærdal fra nordsiden av Sognefjorden innebar en vesentlig styrking av forutsetningene i stamvegvedtaket i 1975. For øvrig ble nåværende utgave av stamvegen Voss – Arna fullført i begynnelsen av 1990-årene.
- Vedtaket fra 1992 resulterte for øvrig i at strekningen Buskerud gr. – Fønhus i Oppland ble opprustet til stamvegstandard i 1990-årene.
- 2000: Åpningen av Lærdalstunnelen – «the missing link» - den 27. november, innebar at E-16 reelt fikk funksjonen som stamvegen mellom Bergen og Oslo.
- 2001: Ved stortingsbehandlingen av NTP i februar 2001 ble det spesielt fokus på situasjonen etter åpningen av Lærdalstunnelen, og en samlet Samferdselskomité presiserte følgende:

«Komiteen viser til den trafikkvekst E-16 i Lærdalsdalen og over Filefjell har hatt etter at Lærdalstunnelen åpnet. Komiteen mener det av hensyn til

trafikkavviklingen er viktig at den planlagte opprustningen skjer raskest mulig og kontinuerlig. Komiteen ber om at det blir utarbeidet en plan for opprustning av E-16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at de dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningen Steinklepp – Øye, kan få sin opprustning.»

Dette var en av de få merknader hele komiteen sto samlet om ved behandlingen av NTP 2002-05, og denne merknaden ble for øvrig i sin helhet gjentatt ved behandlingen av statsbudsjettene for både 2002, 2003 og 2004 samt ved Stortingsbehandlingen av NTP 2006-2015 i 2004.

UTBYGGINGEN OG STATUS ETTER LÆRDALSTUNELLEN

Denne viktige merknad har bidratt til de tidligere fullførte strekninger mellom Hordaland gr. og Håbakken i Lærdal, og mellom Oppland gr. og Fønhus nå er videreført gjennom Lærdal (unntatt Ljøsne – Tønjum) og vil i hht NTP 2014-17 bli videreført over Filefjell og fra Fønhus til Bjørgo i 2017 (18). Viktigheten av rask gjennomføring over fjellet er for øvrig markert ved at strekningen over Filefjell har fått en egen post på statsbudsjettet.

I 2017 (18) vil således E-16 være fullført med sammenhengende god riksvegstandard på hele 260 km lange strekningen gjennom Oppland og Sogn og Fjordane, med unntak av Bjørgo – Øye S og Ljøsne – Tønjum, som begge er strekninger med mye smal veg og dårlig kurvatur.

Videre vil både Sandvika – Wøyen og Bjørum – Skaret starte opp i 2014-17 og vil sammen med tidligere fullførte Wøyen – Bjørum fullføre 4-felts veg mellom Sandvika – Skaret i 2020/21.

På vestsiden av fjellet vil bl.a. Vossapakka bli fullført.

PLANSTATUS FOR DE RESTERENDE STREKNINGER

Utover de prosjekter som vil igangsettes i 2014-17 er status følgende:

- Skaret – Hønefoss (KDP) (4-felt) antas å bli fulgt opp i fortsettelsen av Sandvika – Skaret.
- Hønefoss – Oppland gr. har så langt ikke blitt planlagt i det standarden er noe bedre enn på andre strekninger. Viktig å få bygd tverrforbindelse mellom Hensmoen / Nymoen til Eggemoen, som vil gi store innsparinger i reiselengde fra Vestlandet / Valdes til Gardermoen – og eliminere store høydeforskjeller.
- Gudvangen – Voss har mye smal veg og dårlig kurvatur, som vil være planmessig klarert til oppstart i neste periode. Nærøytunellen og Oppheim – Voss er prioritert i NTP 2018-23.
- Bjørgo – Øye S. På denne reststrekning gjennom Valdres foreligger godkjent KVVU (2011) og de to høyest prioriterte strekninger "Kvamskleiva" og "Fagernes S – Hande" – ligger nå godt an planmessig. Begge er prioritert i NTP 2018-23, men kan startes opp tidligere.
- Ljøsne – Tønjum. Denne reststrekningen mellom Øye S – Hordaland gr. var prioritert i 2010-13, men falt ut p.g.a. innsigelser fra SVV til valg av tunelløsning. Saken er nå avklart av Miljødepartementet og denne traseen bør igjen oppnå tidligere prioritet. Ljøsne – Tønjum vil i 2017 være eneste standardbrudd på den 140 km lange strekningen Øye S – Hordaland gr.
- Voss – Arna. Her foreligger det en ny konseptvalgutredning der det nå er stor enighet om en felles løsning mellom Statens Vegvesen og Jernbaneverket – og

som også har bred politisk oppslutning. Nødvendige planer for oppstart vil ventelig foreligge – slik at oppstart kan skje i kommende planperiode.

- Arna – Bergen er også gjenstand for en konseptvalgutredning.

PRIORITERTE STREKNINGER I HANDLINGSPROGRAMMENE FRAMOVER

Stamvegutvalget har tidligere støttet opp om transportetatenes forslag til strategier, og herunder å prioritere sammenhengende utbygging av de viktigste veger i løpet av 20 år – der følgende strekninger på E-16 fullføres 2014-23:

- Sandvika – Hønefoss (4 felt)
- Fønhus – Borlaug (rest)
- Gudvangen – Voss
- Voss – Arna
- Arna – Bergen (4 felt)

Stamvegutvalget er enig i disse hovedprioriteringer supplert med Ljøsne – Tønjum og tverrforbindelsen Hensmoen – Eggemoen ved Hønefoss.

Planprosessen vedrørende NTP resulterte i følgende Handlingsprogram for NTP 2014-17 (23), og dette er nedenfor supplert med resten av strekningene som inngår i ovennevnte prioritering:

Strekninger i HP 2014-17	KOSTNAD PR. 1/1-2014	2014-17	2018-23	Kommentar:
Sandvika-Wøyen	3720	1785	1935	Fullføres 2020/21
Bjørums – Skaret	3480	500	2980	Fullføres 2020/21
Nestunnelen	84	84		Fullført 2014
Fønhus – Bagn	269	269		Fullføres 2014
Bagn – Bjørge	1520	820	700	Fullføres 2017/18
Fagernes S – Hande	2230		1350	Kan startes 2016/17
Kvamskleiva	380		380	Kan startes 2015/16
Øye – Eidsbru	450	420	30	Fullføres 2017
Eidsbru – Varpet bru	6			Fullført 2014
Varpet – Smedalsosen	1488	1430	58	Fullføres 2017/18
Smedalsosen – Borlaug	325	325		Fullføres 2014
Seltun – Stuvane	5	5		Fullført 2014
Nærøytunnellen	1270		850	Kan startes tidligere
Oppheim – Voss	1800		230	Kan startes tidligere
Vossapakko	199	199		Fullført 2014
Sætre/Bjørkhaugtunnel	500	20	480	
Sum E-16	17726	5863	8993	
Nye strekninger etter 2018				
Skaret – Hønefoss	?		?	KDP – pågår
Hensmoen – Eggemoen	?		?	KVU Hønefoss (pågår)
Bjørge – Fagernes S	?		?	KVU Bjørge – Øye S (2011)
Hande – Øye S (rest)	?		?	KVU Bjørge – Øye S (2011)
Ljøsne – Tønjum	480		?	KDP avklart
Voss – Arna	11500		?	KVU Voss – Arna (2014)
Arna – Bergen	?		?	KVU (pågår)

Når de ovenstående prosjekter er gjennomført, gjenstår kun Hønefoss – Oppland gr., før hele E-16 mellom Sandvika og Bergen er utbygd til stamvegstandard.

VIKTIGE STRATEGIER

• UTBYGGINGSSTRATEGIER

- Sammenhengende utbygging av de viktigste hovedvegene slik at disse er ferdige i år X
- Sammenhengende utbygging av lengre strekninger med ensartet standard.
- Gulstripestrategien – bygg ut de dårligste strekningene på hovedvegnettet først.
- Viktig med reduserte reiseavstander og økte fartsgrenser på hovedvegene

• FORUTSIGBARHET OG EFFEKTIV TRANSPORT

- Viktig å ha sikker vinterregularitet
- Viktig å få eliminert rasfarlige strekninger

• HELTHETSTENKNING

Hovedvegene øst / vest har tilsammen bare ca. 4000 ÅDT over fjelloverganger – og bare ca. 550 ÅDT av disse mellom Oslo og Bergen

- Viktig å ihensynta vegens andre funksjoner og tilknytninger – f.eks. nord – syd, og mellom andre deler av øst- og vestlandet
- Vegens regional / lokale funksjoner
- Jernbaneløse strøk bør ha relativt mer til veg.
- Trafikksikkerhet
- Oppfølging av tidligere vedtak / investeringer og langsiktige strategier