

Til
Statens Vegvesen
postmottak@vegvesen.no

Fagernes, 24. mars 2015

UTREDNING OM ØST – VEST FORBINDELSENE. UTTALELSE

Stamvegutvalget, som har 3 fylkeskommuner og 16 kommuner langs E-16 som medlemmer, har siden midten av 1980-årene arbeidet for at E-16 snarest blir opprustet til best mulig standard. Dette i tråd med Stortingets enstemmige stamvegvedtak av 1975, som på ny ble bekreftet av Stortinget i 1992.

Det vises til Deres brev av 27. januar 2015 «Høring øst-vestutredningen», ref.nr. 2014013702.

Stamvegutvalget har drøftet øst-vest utredningen, og har følgende

Hovedbudskap

E-16 opprettholdes som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet

Reststrekningene mellom Hønefoss og Voss bør raskt bygges ut 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

E-16 ivaretar både forbindelsene mellom Vestlandet og Oslo og områdene nord for Oslo og videre inn mot Sverige - og inngår for øvrig i den raskeste forbindelsen mellom Bergen og Trondheim via Valdresflya.

Ved full utbygging av alle alternativer har E-16 bare 24 minutter lengre reisetid Oslo – Bergen enn Rv52 - og hhv 64 og 52 minutter lengre reisetid enn E-134 og Rv7. På øvrige aktuelle relasjoner er E-16 stort sett å foretrekke.

E-16 har for øvrig en rekke andre fortrinn:

- 100% vintersikker fjellovergang. Alle næringslivets transporter vet nå at de uansett værforhold kommer over Filefjell.
Med varsel om stadig mer nedbør og ekstrem vær er det viktig snarlig å få etablert et godt og sikkert alternativ øst-vest..
- Filefjell sitt høyeste punkt blir 992 m.o.h. i 2017 og E-16 vil få gode stignings- og kurvaturforhold. Stigningspartiene på begge sider av fjellet er lagt i tunell. Fjellovergangene med veg i dagen blir bare 10 km.
- Hovedpulsåre i de distrikter den går gjennom – som stort sett er uten jernbane. Det bør bevilges relativt mer til veg der det ikke er jernbane – jfr. målsetting om mer gods fra veg til jernbane og sjø.

- E-16 har også en rekke funksjoner utover å være stamveg og europaveg mellom Oslo og Bergen
 - Hovedtrasè mellom Hordaland / Sogn og Fjordane og områdene nord for Oslo på Østlandet
 - E-16 er også europaveg mellom Bergen via Gardermoen til Gävle i Sverige. Ny tverrforbindelse Hensmoen / Nymoen – Eggemoen vil gi svært gode effekter både i reisetid og høgdemeter
Foruten trafikk fra/til Gardermoen er det også viktige godstransporter mellom områdene nord for Oslo og Vestlandet som naturlig vil bruke E-16.
 - Fv33 Bjørge – Gjøvik (Lillehammer / Minnesund) er i ferd med å bli realisert med god standard på hele strekningen og er sammen med E-16 hovedforbindelsen mellom det sentrale Vestland og Hedmark / Oppland og spesielt Mjøsområdet – med mye industri. Denne trafikken er omtrent på samme nivå som på E-16 gjennom Begnadalen.
 - E-16 inngår i den raskeste forbindelsen mellom Bergen og Trondheim når Valdresflya (15/4 – 15/12) og Sognefjellet er åpne. Valdresflya er ca. 120 km kortere å kjøre enn via Lillehammer. Spørsmålet om helårsveg over Valdresflya er tatt opp igjen i tilknytning til øst-vest utredningen.
 - Fv53 Årdal – Tyin er ca. 80 km kortere mellom Øvre Årdal og Tyinkrysset, enn via Lærdal, og sammen med E-16 klart den raskeste vegen mellom Årdal og Østlandet.
 - Rv5 Lærdal – Florø har i NTP inngått i samme transportkorridor (5c) som E-16, og Rv5 ble i sin tid ledet inn til E-16 og Lærdal grunnet stamvegvedtaket (alternativet var langs Fjærlandsfjorden til Vik og videre over Vikafjellet)
Rv5 er en viktig forbindelse mellom Sunnfjord og Østlandet. Dette både via E-16 og Rv52, og en framtidig erstatning av fergesambandet mellom Mannhiller – Fodnes med en bro, vil således øke trafikken på både E-16 og Rv52 over mot Østlandet, og også styrke en indre riksvegforbindelse på Vestlandet mellom Voss – Lærdal – Sogndal – Skei.
Når vegmyndighetene tidlig på 1990-tallet foreslo «Aurland – Hol» som stamveg Oslo – Bergen istedenfor stamveg over Lærdal / Filefjell var sambandet Mannhiller – Fodnes inn til stamvegen et svært viktig argument for at Lærdal / Filefjell og Lærdalstunellen ble valgt.
Stamvegutvalget mener også det er viktig å få vurdert hvordan fjorden mellom Mannhiller – Fodnes kan krysses.
 - E-16 inngår i raskeste forbindelse fra Oslo sentrum og spesielt områdene vest for Oslo – via Valdresflya til Nord-Gudbrandsdalen / Stryn / Geiranger. Dette har også vært beredskapsveg nord / sør på Østlandet i flomsperioder i Gudbrandsdalen og Østerdalen.

En rask utbygging av E-16 utløser således mye av helhetstenkingen som var bakgrunn for Stortingets enstemmige vedtak i 1975 om stamveg over Filefjell. (som også ble forutsatt å være et endelig vedtak).

- E-16 har følgende reststrekninger mellom Hønefoss og Voss pr. 2017/18:
 - Hønefoss – Oppland grense, som har brukbar status
 - Bjørgo – Øye S, konseptvalgutredning 2010 (11) – prioritert «Kvamskleiva» og «Fagernes S – Hande» som begge inngår i NTP 2018-23 – og som begge vil bli planmessig ferdigstilt til oppstart 2018. Det er startet opp arbeid med prioritering av de øvrige strekningene.
 - Ljøsnø – Tønjum – tidligere prioritert i NTP, men falt ut p.g.a. innsigelser til kommunedelsplan.
 - Nærøydalen – Voss, flere planlagte delstrekninger og ny Nærøydal tunell – prioritert i NTP 2018-23.

Bortsett fra Hønefoss – Oppland grense har alle de 3 øvrige reststrekningene svært dårlig vegstandard med smal vegbane og dårlig kurvatur, som vil gi store standardbrudd i forhold til de utbygde strekninger.

E-16 har de laveste restkostnader og plansituasjonen åpner for at alle disse reststrekningene raskt kan startes opp

I kartet nedenfor er det gitt en oversikt over E-16 og de prioriterte 4 felt / 3 felt (svart) strekninger Sandvika – Hønefoss og Voss – Bergen (Voss – Vaksdal 3 felt) og de strekningene som er fullført i 2017-18 (blått).

Videre er det inntegnet viktige forbindelser til E-16 (i grønt) – som ikke var markert på kartene i øst-vest utredningen.



Stamvegutvalget vil også gi følgende kommentarer til selve utredningen.

- **Bakgrunn for utredningen**

Stortinget har i tidligere stortingsvedtak både i 1975 og 1992 utpekt E-16 som hovedforbindelse mellom Oslo og Bergen og i NTP2014-2023 beskrives både E-16 og E-134 som viktige nasjonale forbindelser. Statens Vegvesen har imidlertid ønsket også å inkludere Rv 7 og Rv52 i en analyse av vegforbindelsene mellom Oslo og Bergen. Dette bl.a. i at det er et stort behov for å bedre vinterregulariteten på fjellovergangene og gi næringsliv og befolkning mer forutsigbar transport.

Utredningen har derfor fokus på strekningen mellom Hønefoss og Voss og forutsetter at Sandvika – Hønefoss, Voss – Bergen og alle strekninger som er prioritert i NTP 2014-17 forutsettes utført og inngår som et referansealternativ.

Stamvegutvalgets kommentar til dette er at

- Stortingets enstemmige vedtak i 1975 om at stamvegen mellom Oslo – Bergen skulle gå over Filefjell ble fattet etter en langvarig debatt, og var forutsatt å være et endelig vedtak. Dette ble spesielt presisert i St.meld. nr. 104 (1973-74):

«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 må foreta om noen år kanskje må endres».

Dette etter at også Haukelifjell, Hardangervidda og Hemsedal hadde inngått i utredningsarbeidet.

Vedtaket ble også på nytt bekreftet av Stortinget i 1992 etter at vegmyndighetene hadde foreslått først å bygge Aurland – Hol og å utsette videreføringen til Lærdal (og Lærdalstunellen).

- Stamvegutvalget registrerer at mye positivt er pågang vedrørende framdriften på Sandvika – Hønefoss, og at det nå også er viktig at E-16 Voss – Bergen prioriteres planmessig – jfr. spesielt høy ulykkesfrekvens og mye rasproblematikk.

- **Reisetid og pålitelighet – er sentrale elementer i utredningen**

Av utredningens kapittel 4 fremgår det at reisetiden Oslo – Bergen ved full utbygging i 2050 blir hhv

E-16	Filefjell	6,03	(-1,52)
Rv52	Hemsedal	5,39	(-1,39)
Rv7	Hardangervidda (via Gol)	5,11	(-1,53)
E-134	Haukelifjell	4,59	(-3,11)

der tallene i parentes viser innsparing av reisetid ved full utbygging i forhold til dagens reisetider.

Dvs. forskjeller i reisetid på i alt 1,04, og mellom E-16 og Rv52 vil forskjellen bare bli 24 minutter. De foreslåtte tiltak vil gi store endringer i reisetid langs alle alternativer – og spesielt over Haukeli. Det er imidlertid ikke bare reisetiden som er avgjørende for hvilke rute trafikantene velger.

Påliteligheten er også viktig – for næringslivets transporter kanskje den mest viktige faktoren. Her har E-16 den beste vinterregulariteten – blir 100% i 2017/18 – og Rv52 Hemsedal er klart nestbest. God pålitelighet vil for mange reisende utligne forskjellen i reisetid.

- **De angitte trafikkmengder kan være misvisende**

Dette gjelder både trafikkutviklingen og de prognoserte trafikkmengder på fjelloverganger – og fordelingen av disse.

- Trafikkutviklingen

Vedrørende E-16 opplyses følgende i teksten på side 32:

«E-16 har hatt en nedgang de siste årene. Dette har trolig sammenheng med omfattende utbyggingsarbeid på strekningen.»

I tabell 3.1 (side 32) er trafikkutviklingen for 10-årsperioden 2004-2013 vist:

Vegforbindelse	2004-2013	2005-2014
E-16 Filefjell	7%	37%
RV52 Hemsedal	57%	50%
Rv7 Hardangervidda	10%	14%
E134 Haukelifjell	31%	31%

Dersom en hadde forskyvd dette intervallet 1. år til «2005-2014», ville Filefjell (37%), ha nest størst vekst – og fremstått mye mer positivt i utredningen.

Årsaken er at mye stengning p.g.a. intenst anleggsarbeide i 2012 og 2013, (675 ÅDT) og at trafikken økte igjen i 2014 (863 ÅDT) når arbeidene på Smedalsosen – Borlaug ble avsluttet.

- Trafikkmengder

I avsnitt 3 i utredningen fremgår det at antall personturer generelt vil øke med 49% fra 2018 til 2050 og godstransporten (ekskl.på olje og naturgass) med 45%.

Dette henger dårlig sammen med følgende tall fra utredningen:

- Vedrørende Bergensbanen antas det at persontransport vil øke med 200% og godstransporten med 100% frem til 2050.
- Det står ikke noe om antatt vekst i flytrafikken, men Avinor har i sine sektor-analyser generelt antydnet nær en fordobling av trafikken fram mot 2050.
- I avsnitt 5 er årsdøgntrafikken over fjellovergangene antatt å øke med ca. 150% fram til 2050.

Det synes som de oppgitte trafikkmengder i avsnitt 5 i utredningen totalt sett er noe overestimerte.

Trafikkmengdene er således generelt noe usikre.

- Transportfordelingen er kun avhengig av reisetid.

Transportmodellen har den svakhet at de leder all trafikk til raskeste rute, og således ikke i hensyntar andre faktorer som vinterregularitet, bratte bakker, opplevelser på reisen m.v. *Stamvegutvalget mener det er grunn til å tro at rutene med kortest reisetid blir forfordelt med trafikkmengder.*

– Trafikkmengdene over fjellovergangene er små

Det fremgår at årsdøgntrafikken over alle 4 fjellovergangene til sammen bare er 4190 ÅDT i 2013, og at bare ca. 550 av disse går mellom byene Oslo og Bergen.

I det vintertrafikken er mindre enn halvparten av sommertrafikken, er vintertrafikken ca. 2500 ÅDT.

Hvor mange milliarder skal satses på å bedre vinterregulariteten for svært begrenset transportvolum – og en har jo allerede et vintersikkert alternativ over Filefjell.

• **Nytteberegningene**

Disse gir positive utslag for E-134 som forutsettes å få en trafikkmengde på 8660 ÅDT i 2050 – som er mer enn det dobbelte av totaltrafikken på alle 4 fjellovergangene i dag.

Nettonytten for de 3 øvrige traseer er på samme nivå.

En del kommentarer er:

- Det vises til at nytteeffekten er knyttet til trafikkslagene og innspart reisetid – og at transportmodellen synes å forfordle de raskeste rutene mht trafikkmengder. Det er også et spørsmål om de oppgitte trafikkmengder i avsnitt 5 generelt er overestimerte – og dermed gir for høye nytteverdier..
- Nytteberegningen tar ikke hensyn til «nyttene» av alle de investeringer som allerede er foretatt som oppfølging av stamvegvedtaket. Jfr. fra Gudvangen – Lærdalstunellen – gjennom Lærdal – over Filefjell og fra Buskerud grense opp mot Bjørge. Dette er et godt grunnlag for raskt å få etablert en god sammenhengende riksvegstandard på hele den ca. 300 km lange strekningen fra Voss til Buskerud grense.
- Det regnes også med at en god del av «nyttegevinsten» på alternativ «Rv52 + Rv5» vil falle på E-16. En kunne også operert med alternativet «E-16 + Rv5» – som foreslått i mandatet til dette utredningsarbeidet.
- Stamvegutvalget mener også de øvrige tilknytninger vil utgjøre en form for «nytte» – jfr. Fv53 Årdal – Tyin, Fv51 over Valdresflya, Fv33 til Mjøsområdet og av E-16 sin videreføring mot Gardermoen og Sverige.
- Det er uansett beklagelig at «nyttene» av god vinterregularitet ikke blir i hensyntatt i nytteberegningene.

• **Langsiktig utviklingsstrategi**

Her foreslås det E-134 gis høyere prioritet i det denne betjener både Haugesund og Bergensområdet, og antas å ha kortest reisetid og positiv nytte. Denne har en viss konkurranse med Rv7 som ivaretar mye av de samme nasjonale behov, men ivaretar ikke behovene som dekkes av Rv52 og E-16. Det foreslås derfor at en av disse bør supplere E-134 som hovedforbindelse øst-vest. Nytteberegningen gir ikke noe klart svar – samme nettonytte pr. krone.

Vegvesenets forslag er likevel at Rv52 velges p.g.a. rask forbindelse (24 min. raskere enn E-16) mellom østlandet og Sogn- og Fjordane og fordelene for Sogn og Sunnmøre med ny bru over Manhiller – Fodnes. Dette sambandet har hele tiden vært knyttet opp mot E-16, og vil også være positivt for en indre riksveg på Vestlandet og også for hele Østlandet.

Stamvegutvalget viser for øvrig til alle de nevnte momenter som ellers tilsier at E-16 bør velges, og også at reisetiden (de 24 minuttene) blir mindre viktig for det nordlige alternativ om E-134 over Haukeli velges.

Jfr. at alle som vil kjøre raskeste veg mellom byområdene Oslo og Bergen da vil velge E-134.

Videre er det et viktig moment at når Oslo området er godt dekket opp, vil dette åpne for større fokus mellom vestlandet og befolkning og næringsliv både nord for Oslo og mot Trøndelag.

OPPSUMMERING

Stamvegutvalget mener at E-16 skal opprettholdes som en av hovedforbindelsene mellom Oslo og Bergen, og at det er en god strategi å fullføre reststrekningene mellom Hønefoss og Voss slik at en snarest får etablert en veg med god sammenhengende ensartet standard og 100% vinterregularitet mellom øst og vest.

Dette selvsagt supplert med fullføring av Sandvika – Hønefoss og Voss – Bergen.

Det bør parallelt med dette også vurderes enkelt tiltak på øvrige traseer. Svært store investeringer til å etablere bedre vinterregularitet for små trafikkmengder bør avventes.

Spesielle tiltak som bør vurderes i den videre oppfølging er:

- KVVU for å vurdere hvordan krysning av Manhiller – Fodnes kan skje
- KVVU for å vurdere hvorvidt Fv51 over Valdresflya kan videreutvikles som den raskeste vegforbindelse mellom Bergen og Trondheim.
- Få prioritert de pågående planarbeid med ny tverrforbindelse mellom Hensmoen / Nymoene og Eggemoen (mot Gardermoen)
- Økt vinterberedskap Årdal – Tyin
- KVVU Sognefjellstunellene

Stamvegutvalget håper Statens Vegvesen er enige i våre innspill, og vil vektlegge disse i den videre prosess.

Med vennlig hilsen
Stamvegutvalget

Vidar Eltun
(leder)

Arne Bang
(sekretær)