



# E-16

## - SNART FERDIG!

Den 100% vintersikre europavegen over Filefjell som binder landsdeler sammen og som raskt og rimelig kan fullføres.



Det er mye dårlig kurvatur på reststrekningene.

## Øst-vest utredningen

Statens vegvesen har i sin øst-vest utredning vurdert hovedforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Vedrørende E16 er det fokusert på strekningen Hønefoss – Voss i det Sandvika – Hønefoss og Voss – Bergen er felles for E16, RV52 og RV7.

Statens vegvesen foreslår at E134 over Haukeli får høyeste prioritet, og at dette suppleres med et av de nordlige alternativene E16 eller Rv52. Når Statens Vegvesen har prioritert Rv52 har dette sin vesentligste årsak i at Rv52 ferdig utbygd har 24 minutter kortere reisetid enn E16 mellom Oslo – Bergen.

Stamvegutvalget synes ikke forskjellen i reisetid veier opp for alle de fortrinn E16 ellers har, og viser til argumentasjon/momentene i denne brosjyren.





## E16 over Filefjell 100% vintersikker og rask

- De gode klimatiske forhold over Filefjell har alltid vært viktige for prioriteringen av E16 som hovedveg øst-vest. Dagens satsing over Filefjell vil gi landet en tilnærmet 100% sikker fjell- overgang f.o.m. 2017/18.
- Uansett værforhold kommer en over Filefjell. Det gir forutsigbarhet og er spesielt viktig for næringslivets transporter.
- Høyeste punkt er 992 moh., det er gode stignings- og kurvaturforhold og det vurderes 90 km/t fartsgrense.



## E16 binder landsdeler sammen

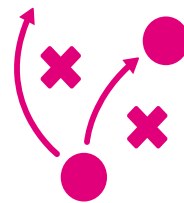
- Som nordligste og østligste alternativ binder E16 sentrale deler av Vestlandet sammen med Oslo og områdene nord for Oslo - herunder Mjøsområdet - og videre inn mot Sverige. E16 inngår for øvrig i den raskeste forbindelsen mellom Bergen og Trondheim når Valdres- flye og Sognefjellet er åpne.
- Når E134 blir fullført, vil den være et naturlig valg for de som skal raskt mellom byområde- ne Oslo og Bergen – derfor er det viktig at det nordlige alternativ dekker resten av Østlan- det og nordover.
- Det meste av trafikken langs hovedvegene øst - vest går ikke over fjellet, men er lokal trafikk og trafikk til andre vegsamband - og her inngår E16 ofte i det raskeste alternativ.



## E16 har de laveste restkostnader

- Stamvegvedtakene har resultert i at lange strekninger langs E16 er utbygd, og at restkost- nadene er lavere enn for de øvrige alternativ.
- Vinterdøgntrafikken over alle 4 fjelloverganger er totalt bare 2800. Investeringene til 100% vinterregularitet på de øvrige fjelloverganger er svært store. Det vil derfor være feil ressursbruk å investere i full vintersikkerhet på flere parallelle fjelloverganger.
- Plansituasjonen åpner for rask gjennomføring av reststrekningene, som også effektuerer utnyttelsen av de foretatte investeringer.

## Positivt med samordnet planlegging



Det er svært positivt at regjeringen har samordnet planleggingen av veg og jernbane på strekningene Sandvika - Hønefoss og Voss - Arna. Det er et mål å fullføre Sandvika – Hønefoss og Ringeriksbanen i 2024, mens det er viktig med rask avklaring av løsning for den rasutsatte strekningen Voss - Arna.

I tillegg til ny veg vil jernbanesatsingen kunne gi inntil 1t 40min innspart reisetid på Bergensbanen, som også er svært positivt for de berørte distrikter - herunder Hallingdal.

På E16 mellom Hønefoss og Voss, der det ikke er jernbane, er E16 den desiderte hovedpulsåren.

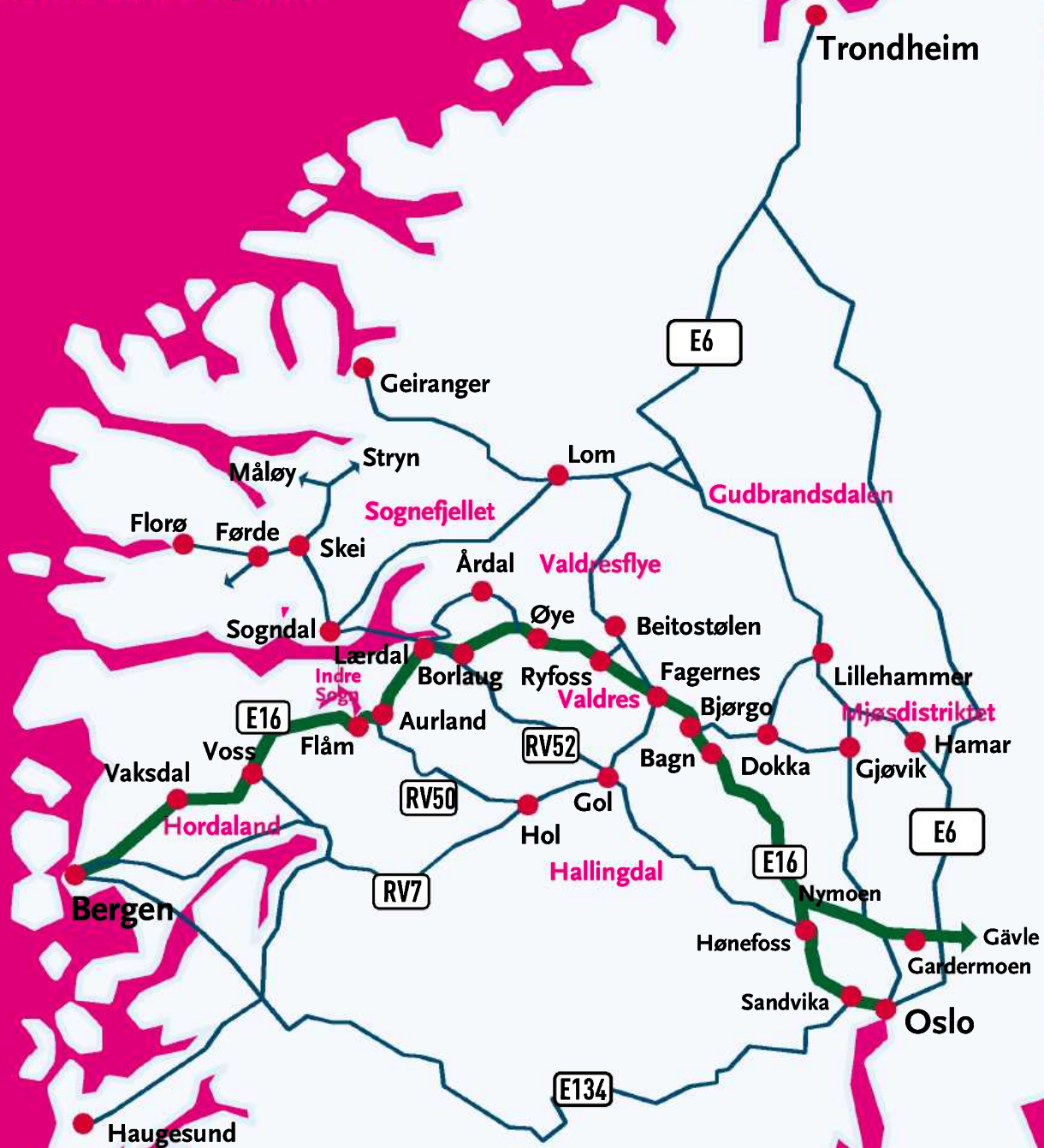
## Viktige tilknytningsveger til E16



**E16 har mange tilknytningsveger, der følgende er blant de viktigste:**

- **Hønefoss–Gardermoen–Gävle (Sverige)**  
E16 også europaveg mellom Bergen og Gävle  
Ny tverrforbindelse Nymoen-Eggemoen gir gode effekter
- **Fv33 Bjørge–Gjøvik mv**  
Denne er snart fullført med god standard, og er sammen med E16 hovedforbindelsen mellom det sentrale Vestlandet og områdene nord for Oslo – spesielt Mjøsområdet.
- **Bergen–Trondheim**  
E16 inngår i raskeste forbindelse Bergen-Trondheim når Valdresflye (15/4-15/12) og Sognefjellet er åpne. Det bør utarbeides en KVV for helårsveg over Valdresflye.
- **Fv53 Årdal–Tyn**  
Denne er 80km kortere mellom Øvre Årdal og Tyinkrysset enn via Lærdal - og klart raskest til Østlandet og Oslo.
- **Rv5 Lærdal–Florø**  
Inngår i samme transportkorridor(5c) som E16, og ble i sin tid ledet inn til Lærdal grunnet stamvegvedtaket. Denne og videreføring til Sunnmøre, er viktige både for E16 og Rv52. Viktig å få vurdert bruløsning på Mannheller-Fodnes.
- **E16 har en viktig funksjon i å binde landsdeler sammen.**

# E-16 binder landsdeler sammen!





## Reststrekningene på E16

Mellom Hønefoss og Voss er følgende 4 reststrekninger:

- **Hønefoss–Oppland gr.** (brukbar standard)  
Ennå ingen planer
- **Bjørgo–Øye (KVU 2011)**  
Intern prioritering:
  1. Kvamskleiva – ferdig reg.plan 2015. I NTP både 2010-19 og 2014-23.  
Høyest prioriterte rassikringsprosjekt i Region Øst.
  2. Fagernes S – Hande, ferdig KDP 2014. I NTP både 2010-19 og 2014-23.  
Løser problemene forbi Fagernes sentrum.
  3. Turtnes – Øye, (del av Hande – Øye) ferdig reg.plan vinter 2016.  
Rasjonelt og økonomisk gunstig å gjennomføre sammen med Øye – Eidsbru.
- **Ljøsne–Tønjum**  
Prioritert i NTP 2010-19, men falt ut i NTP 2014-23 pga. innsigelser til KDP fra SVV. Miljøverndepartementet har støttet Lærdal kommune.
- **Sogn og Fjordane gr.–Voss**  
Både Nærøydaltunnelen og Oppheim – Voss er i NTP 2014-23 prioritert startet opp.  
Flere planlagte delstrekninger.

**Bortsett fra Hønefoss – Oppland gr., har alle de 3 øvrige reststrekningene svært dårlig vegstandard med smal vegbane og dårlig kurvatur. Det gir store standardbrudd i forhold til de utbygde strekninger.**

**E16 har de laveste restkostnader og plansituasjonen åpner for at alle disse reststrekningene raskt kan startes opp.**



Regionsjef **Guttorm Tysnes** i Norges Lastebileier Forbund avd. Hedmark og Oppland:

**«Den sikre vinterregulariteten over Filefjell er spesielt viktig for næringslivets transporter»**

Mye av E16 over Filefjell er allerede ferdig utbygd.

# STREKNINGSVIS STATUS FOR HELE E16

VEGSTREKNINGER	RIKSVEGUTREDNINGEN			HP i NTP 2014-17 (23) Mill.kr			
	LENGDE	BREDDE	KOSTNAD 2018-50	KOSTN	2014-17	2018-23	
<b>A. SANDVIKA - HØNEFOSS (4 FELT)</b>	<b>39</b>	<b>4-felt</b>	<b>6600</b>	<b>7284</b>	<b>2369</b>	<b>4915</b>	
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		Fullføres 2024 (Mål)
<b>B. HØNEFOSS - OPPLAND GR.</b>	<b>64</b>		<b>2300</b>				
• Nymoen - 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
<b>C. BUSKERUD GR - HORDALAND GR</b>	<b>248</b>		<b>8640</b>	<b>6673</b>	<b>3275</b>	<b>2518</b>	
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 2019/20
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. Regplan avventes
b) Kvamskleiva		2-felt	500	380		380	Reg.plan (vedtatt vår 2015)
c) Hande - Turtnes (rest)		2-felt	2450				KVU Bjørgo - Øye (2011)
d) Turtnes - Øye S	3	2-felt	150				Forslag reglan nov. 2015
4. Øye S - Borlaug ( Filefjell)	40	2-felt					
a) Øye S - Eidsbru				450	420	30	Fullføres 2017/18
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	8		700				KDP 2013. Tidl. pri. i NTP
c) Håbakken - Hordaland gr			800				Fullført 2000. (Tunellarb)
<b>D. SOGN- OG FJ. GR. - VOSS</b>	<b>129</b>		<b>4200</b>	<b>3269</b>	<b>199</b>	<b>1080</b>	
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
2. Voss Ø - Voss V				199	199		Fullført 2014
<b>E. VOSS - BERGEN</b>	<b>88</b>		<b>13300</b>	<b>500</b>	<b>20</b>	<b>480</b>	
1. Voss V - Arna	77						
a) Voss V - Vaksdal		2/3-felt	7700				KVU Voss-Arna (2014)
b) Vaksdal - Arna		4-felt	3800				Fellesplan jernbane-både veg og jernbane rasutsatt
2. Arna - Bergen (Vågsbotn)	11	4-felt	1800				KVU pågår
a) Sætre/Bjørkehaug				500	20	480	Tunnel
<b>F. TOTAL</b>	<b>480</b>		<b>35080</b>	<b>17726</b>	<b>5863</b>	<b>8993</b>	<b>(2870 etter 2023)</b>

Kilder: Riksvegutredningen 2015 - der kostnadstallene 2018-50 ikke innbefatter «bindinger» fra 2017 Handlingsprogrammet for NTP 2014-17 (23).



## E16 har vært prioritert som hovedvegforbindelse

Stortinget har i tidligere stortingsvedtak både i 1975 og 1992 utpekt E16 som hovedforbindelse mellom Oslo og Bergen, og i NTP 2014-2023 beskrives både E16 og E134 som viktige nasjonale forbindelser.

**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».*

Stamvegvedtaket 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/Filefjell (og Lærdalstunnelen).



### Stamvegutvalgets hovedbudskap

**Stamvegutvalgets hovedbudskap i høringsuttalelsen til Øst-vest utredningen var:**

- Stamvegutvalget mener at E16 skal opprettholdes som en av hovedforbindelsene mellom Oslo og Bergen.
- 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 supplert med fullføring av Sandvika- Hønefoss og Voss-Bergen.
- Nye store investeringer for å etablere 100% vinterregularitet for små trafikkmengder bør forventes.

**Konkrete tiltak som bør vurderes i den videre oppfølging er blant annet:**

- KVVU for å vurdere hvordan kryssing av Mannheller-Fodnes kan skje
- KVVU for å vurdere hvorvidt Fv 51 over Valdresflya kan videreutvikles som den raskeste helårsforbindelse mellom Bergen og Trondheim.
- Prioritering av ny tverrforbindelse mellom Nymoene og Eggemoen – mot Gardermoen
- Økt vinterberedskap Årdal – Tyin
- KVVU Sognefjellstunnelene

Denne brosjyren er utarbeidet av Stamvegutvalget  
**Nærmere opplysninger:** [www.stamvegutvalget.no](http://www.stamvegutvalget.no)