



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.



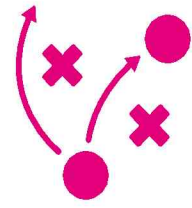
E16 binder landsdeler sammen

- 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 byområdene Oslo og Bergen – derfor er det viktig at det nordlige alternativ dekker resten av Østlandet 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 restkostnadene 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 effektiviserer 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 Nymoene-Eggemoen gir gode effekter
- **Fv33 Bjørgo–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 KVVU for helårsveg over Valdresflye.
- **Fv53 Årdal–Tyin**
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
- **Bjørge–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 | BREDDA | KOSTNAD 2018-50 | KOSTN | 2014-17 | 2018-23 | |
| A. SANDVIKA - HØNEFOSS (4 FELT) | 39 | 4-felt | 6600 | 7284 | 2369 | 4915 | |
| 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. HØNEFOSS - OPPLAND GR. | 64 | | 2300 | | | | |
| • Nymoer – Eggemoen (tverrf) | | | | | | | KVU Hønefoss (pågår) |
| 1. Hønefoss – Nymoer | 5 | 4-felt | 600 | | | | God standard- ingen plan |
| 2. Nymoer – Oppland gr | 59 | 2-felt | 1700 | | | | Brukbar standard- ingen plan |
| C. BUSKERUD GR - HORDALAND GR | 248 | | 8640 | 6673 | 3275 | 2518 | |
| 1. Buskerud gr – Bjørge | 50 | 2-felt | 380 | | | | |
| a) Buskerud gr – Fønhus | | | | | | | Fullført 1997 |
| b) Fønhus – Bagn | | | | 269 | 269 | | Fullført 2014 |
| c) Bagn – Bjørge | | | | 1520 | 820 | 700 | Fullføres 2019/20 |
| 2. Bjørge – Fagernes S | 16 | 2/3-felt | 1400 | | | | KVU Bjørge-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 Bjørge – 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) |
| D. SOGN- OG FJ. GR. - VOSS | 129 | | 4200 | 3269 | 199 | 1080 | |
| 1. Gudvangen - Voss V | 41 | | | | | | |
| a) Nærøytunnelen | | 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 |
| E. VOSS - BERGEN | 88 | | 13300 | 500 | 20 | 480 | |
| 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 |
| F. TOTAL | 480 | | 35080 | 17726 | 5863 | 8993 | (2870 etter 2023) |

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