

E-16 STAMVEGEN ØST-VEST
Ferjefri helårsforbindelse
Bergen-Oslo
E-mail: region@valdres.com

STAMVEGUTVALGET

Telefon 61 35 94 50
Telefax. 61 35 94 59
Postboks 24, 2901 FAGERNES

NTP-sekretariatet

Vegdirektoratet

P.b. 8142 Dep

0033 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: UF/016/2

05.01.2007

Vedr.: Stamvegutredningene - innspill fra Stamvegutvalget

Stamvegutvalget er en interesseorganisasjon mellom 3 fylkeskommuner og 14 kommuner langs E-16, som har felles interesse i raskest mulig opprustning av E-16 til stamvegstandard.

Stamvegutvalget har i sitt årsmøte den 5. januar drøftet Statens Vegvesen sin stamvegutredning og spesielt stamvegutredningen om E-16, og mener disse gir et godt faglig grunnlag for videre drøftelser om prioriterings- og utbyggingsstrategiene på stamvegnettet.

HOVEDBUDSKAP

Stamvegutvalget registrerer at Statens Vegvesen har foretatt en balansert vurdering av ulike hensyn i sine forslag, og slutter seg til at følgende strekninger prioriteres i 1. prioriteringspulje (gruppert fra øst mot vest):

- a) Sandvika – Hønefoss
- b) Fønhus – Bjørge
- c) Viste – Røn N
- d) Øye – Otrøosen
- e) Oppland gr – Borlaug
- f) Seltun – Stuvane
- g) Løno – Voss V
- h) Arnatunnelen

Generelt er for øvrig Stamvegutvalget enig i:

- At det tilrettelegges for utbedring / utbygging av lengre sammenhengende strekninger. Dette også på de lavtrafikkerte strekninger.
- Alle veger skal ha minst 8,5 m vegbredde
- Strategien med å differensiere mellom utbedringsstandard og fullgod standard. Her kan dog andre hensyn enn årsdøgntrafikken legges til grunn - jfr at E-16 er europa- og stamvegen mellom landets to største byer. Dette bør tilsi en viss minstestandard – f.eks fullgod standard på strekningene Sandvika – Fagernes, Seltun – Håbakken og Voss Ø – Bergen, og for øvrig utbedringsstandard.

PRIORITERINGSSTRATEGIER

Stamvegutvalget registrerer at Statens Vegvesen spesielt ønsker tilbakemelding på følgende 3 prioriteringsstrategier:

1. Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først
2. Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først
3. Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E-6, E-18, E-39, E-16 og rv.7 / rv.52)

Stamvegutvalget mener alle disse prioriteringsstrategier passer inn for E-16, og at det må være riktig å få til en viss balanse mellom disse tre strategiene.

Stamvegutvalget mener generelt at de viktigste hovedårene mellom landsdelene må prioriteres høyt (jfr strategi 3 ovenfor), og at en innen disse bør ha en sterk prioritering av hhv traseene med lavest standard (jfr strategi 1), og de med spesielt mange ulykker og køproblemer (jfr strategi 2).

Strategi 1

Stamvegutvalget er enig med vegmyndighetene i at det nå bør spesielt fokuseres på å få utbedret strekninger med smal vegbredde og dårlig geometrisk standard, og at dette er viktig for tungtransporten og distriktene.

Av stamvegutredningen om E-16 framgår det at de smaleste partiene på E-16 er mellom Fønhus og Borlaug, mens de største kurvaturutfordringene er på strekningene Oppland gr. - Borlaug, Seltun - Håbakken og på strekningen Vinje – Voss.

En stor andel av E-16 har vegbredde under 7 m, og det er også strekninger med vegbredde under 6 m. Stamvegutvalget mener en aktuell strategi kan være å prioritere alle veger på under 7 m vegbredde først.

For næringstrafikken mellom vestlandet og østlandet er E-16 svært sentral i forhold til sikker framkommelighet, men den smale vegbredden fører til at det vinterstid årlig er ca. 120 utrykninger til bilberging over Filefjell av tunge kjøretøy. Dette er en langt større andel av trafikken enn ved andre fjelloverganger. Årsaken er kombinasjonen store kjøretøy, stigning, glatt føre og smal vegbredde. Strekingen har for øvrig skredproblemer.

Stortinget har lenge vært fokusert på disse problemstillingene og ved behandlingen av Nasjonal Transportplan 2002-2011 presiserte en enstemmig samferdselskomite i Inns.nr.119(2000-2001):

”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 fjellstrekningene Steinklepp – Øye, kan få sin opprustning.”

Denne merknad ble gjentatt ved Stortingets behandling av NTP 2006-2015, og også ved behandlingen av de mellomliggende statsbudsjetter. Videre vises det til at Stortinget har støttet opp om Regjeringens forslag i 2007-budsjettet om å starte planleggingen av Øye – Borlaug.

Trafikken over Filefjell er for øvrig mer enn fordoblet siden åpningen av Lærdalstunnelen i år 2000.

Strategi 2

I begge endepunkter – og spesielt på strekningen Sandvika – Hønefoss – er det store utfordringer mht trafikkulykker, kø- og kapasitetsproblemer – i tilknytning til helgetrafikken.

Stamvegutvalget støtter således opp om at Sandvika – Hønefoss og Arnatunnelen prioriteres som 4-felts veg i 1. prioriteringsperiode.

Strategi 3

Stamvegutvalget er enig i at de viktigste stamvegene bør få høyeste prioritet.

Åpningen av Lærdalstunnelen i 2000 resulterte i at E-16 ble etablert som en ferjefri og vinter-sikker stamveg mellom Østlandet og Vestlandet – der trafikantene kommer raskt fram uansett værforhold og døgn tid. Dette er svært viktig for regularitet og forutsigbarhet i næringslivets transporter.

E-16 dekker for øvrig en rekke funksjoner utover å være stamveg Bergen – Oslo:

- ✓ Den er den ubestridte hovedferdselsåre for de distrikter den går gjennom – som i all hovedsak er uten jernbane.
- ✓ Hovedtrase mellom Hordaland / Sogn og Fjordane og de midtre / nordre deler av Østlandet – og videre over mot Sverige.
- ✓ Inngår i den desidert raskeste forbindelse mellom Bergen og Trondheim når Valdresflya er åpen (15.04.-15.12.)
- ✓ Inngår i en indre hovedveg på det indre vestland mellom Voss og Skei.
- ✓ Inngår i raskeste veg fra Oslo sentrum – og spesielt områdene vest for Oslo – via Valdresflya og over mot Nord-Gudbrandsdalen / Stryn / Geiranger.

En rask utbygging av E-16 utløser således mye av den helhetstenkning som var bakgrunnen for Stortingets enstemmige vedtak i 1975 om stamvegen Bergen – Oslo over Lærdal / Filefjell, og som på nytt ble stadfestet av Stortinget i 1992.

PLANER / ØKONOMI M.V.

Stamvegutvalget mener det bør startes opp planlegging – og evt. kvalitetssikring – av alle de strekninger som inngår i 1. prioriteringspulje. Dette som grunnlag for å få til en god og rasjonell oppfølging av NTP.

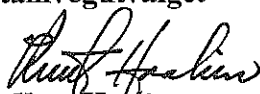
Stamvegutvalget registrerer at det er lansert mange bompengeprosjekter langs E-16, og mener det er viktig med en god dialog med vegmyndighetene for å avklare endelig finansieringsform.

I hht Soria Moria erklæringen om overføring av trafikk fra veg til bane og sjø, bør dette tilsi relativt mer til veg der slik overføring ikke er mulig. Jfr. at E-16 – i motsetning til hovedvegene i nabo distriktene - i liten grad har muligheten til slik overføring av trafikk.

E-16 har i flere perioder fått mindre bevilgninger enn forutsatt i handlingsprogrammene i NTP, og i perioden 2002-2005 ble bare ca. 45 % av NTP –rammen fulgt opp. Dette til tross for flere ferdig planlagte strekninger.

Stamvegutvalget er svært opptatt av at vi nå får en god framdrift for utbyggingen av E-16, og vil så langt støtte opp om de foreliggende forslag fra Statens Vegvesen supplert med de ovennevnte momenter.

Med vennlig hilsen
Stamvegutvalget


Knut Hælién
leder


Arne Bang
sekretær

Gjenpart sendt: Samferdselsdepartementet
Hordaland fylkeskommune
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Medlemskommunene