

NTP-sekretariatet
Vegdirektoratet
Att.: firmapost@vegvesen.no

Fagernes, 27.06.2011

Vedr.: Stamnettutredningen og rutevis plan for E-16 - 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 mellom Oslo og Bergen til stamvegstandard.

Stamvegutvalget har i sitt årsmøte den 27. juni drøftet Statens Vegvesen sin stamnettutredning og spesielt den rutevise plan for E-16, og mener disse gir et godt faglig grunnlag for videre drøftelser om og prioriteringer på riksvegnettet.

STAMVEGUTVALGETS HOVEDBUDSKAP

- **Full støtte til å opprettholde de overordnede mål fra NTP 2010 – 19:**
 - spesielt framkommelighetsmålet med fokus på å redusere avstandskostnadene og styrke konkurransekraften i næringslivet
- **Enig i de foreslåtte 3 prioriteringsstrategier:**
 1. utbygging og utbedring av lavtrafikkerte veger – prioritert etter ”gulstripestrategien”
 2. utbygging av de viktigste hovedårene mellom regioner og landsdeler (E6, E-16, E-18 og E-39)
 3. utbygging av det tjenelig hovedvegnett i byområder – i kombinasjon med andre virkemidler
- **Stort sett enige om i prioriteringene i 1. pulje:**
 - Sandvika – Hønefoss (4 felt)
 - Bagn – Bjørgo (oppstart 2014)
 - Fagernes – Øye (inkluderer også Fagernes)
 - Gudvangen tunnellen (Rehabilitering)
 - Ny tunnel i Nærøydalen (Rassikring)
 - Løno – Voss (utbedring)
 - Beitla tunnel (TS og nye krav)
 - Vaksdal – Arna (tunneller m.v.)

For øvrig fullføres alle strekningene som er prioritert i NTP 2010 – 13 - men som ikke måtte bli ferdige til 1. januar 2014 – jfr. Fønhus – Bagn, Øye – Borlaug, Seltun – Håbakken og ”Vossapakko”.

- **Investeringsrammen bør økes kraftig**
- **E-16’s andel av investeringsrammen må økes**
- **Bompengefinansiering bør konsentreres om strekninger med høyere enn 4000 ÅDT og/eller prosjekter med stor nyttegevinst.**

NÆRMERE OMTALE

Nedenfor vil de ovenstående hovedbudskap bli nærmere omtalt.

Stamvegutvalget slutter seg til de overordnede mål

Stamvegutvalget er enige i at hovedmålene fra NTP 2010-19 skal videreføres i NTP 2014-23:

- God framkommelighet – reduksjon av avstandsurempene
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Universell utforming

Stamvegutvalgets hovedmål har alltid vært å få bedret framkommeligheten og redusert avstandskostnadene for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønstret.

Det står fortsatt mye igjen her – og god framkommelighet bør være hovedmålet samtidig som en parallelt forsøker på best mulig måte å hensynta de øvrige mål.

Videre er det viktig å se transportsektoren i sammenheng – der det vektlegges en sterkere differensiering mellom by og land. Dette med fokus på gode kollektivløsninger i byer og bynære strøk, mens bedre veger og rassikring er viktig for distriktene.

Videre mener stamvegutvalget at målsettingen om å overføre trafikk fra veg til jernbane og sjø bør tilsi reaktivt mer til veg der slik overføring ikke er mulig. Dette gjelder lange strekninger langs E-16.

Enighet i de 3 foreslåtte prioriteringsstrategier

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

1. Utbygging av lavtrafikkerte veger med lav standard først
2. Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E-6, E-16, E-18, E-39)
3. Utbygging av tjenelig hovednett i byområdene

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

Stamvegutvalget mener at de 2 første prioriteringsstrategier passer spesielt godt for utfordringene langs E-16, og at det må være riktig å få til en god balanse mellom disse og utbyggingen av et tjenelig hovedvegnett i byområdene.

Både langs det høytrafikkerte og lavtrafikkerte vegnettet er det viktig å bygge ut lengre strekninger - gjerne etter samme modell som over Filefjell- og å prioritere strekningene med mange ulykker. Langs E-16 er det mange strekninger med rasfare og snaut 50 tunneller – og det vises her til den bebudede skredsikringsplan og rapport om oppgradering av tunneller.

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 strekninger med under 6 m vegbredde prioriteres først ("gulstripestrategien").

Langs E-16 framgår det at de smaleste partiene 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 lange strekninger med vegbredde under 6 m. Stamvegutvalget er enige i en strategi med å prioritere alle veger uten gulstripe først, og at disse bygges ut til vegnormalstandard med 8,5 m vegbredde.

Foruten å bygge ut det smaleste vegnettet først er det viktig å prioritere strekninger med rasfare - som vi har fått stadig flere av. For øvrig viktig med god drenering og bæreevne og god standard mht reduksjon av ulykker.

I NTP 2010-19 har vegmyndighetene allerede tatt tak i ”gulstripestrategien”, og stamvegutvalget støtter fullt ut at denne strategien videreføres.

Strategi 2

Stamvegutvalget er enig i at de viktigste hovedårene (E-6, E-16, E-18 og E-39) mellom landsdeler og regioner bør få høyeste prioritet.

I strategi 2 er framkommelighetsmålene viktige - herunder at en får fjernet flaskehals og redusert avstandskostnadene. På de høytrafikkerte deler er det viktig å få 4-felts veger for å sikre god framkommelighet og trafiksikkerhet.

Her inngår Sandvika – Hønefoss og Trengereid – Vågsbotn (alternativt Arnatunnelen) som framtidige 4-felts veger.

Det var først ved åpningen av Lærdalstunnelen i 2000 at E-16 reelt ble etablert som en ferjefri og tilnærmet vintersikker stamveg mellom Oslo og Bergen – der trafikantene kommer raskt fram uansett værforhold og døgntid. Dette var svært viktig for regularitet og forutsigbarheten 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 mot Gardermoen og videre over mot Sverige.
- ✓ Inngår i den desidert raskeste forbindelse mellom Bergen og Trondheim når Valdresflya er åpen (15.04.-15.12.) – og kan bli ennå raskere med en framtidig tunnel under Sognefjellet.
- ✓ 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.

Strategi 3

Utbygging av et tjenelig hovedvegnett i byområdene bør som foreslått kombineres med andre virkemidler for å redusere eller stoppe trafikkveksten og å overføre mer trafikk fra bil til kollektivtrafikk, gange og sykkel. Helhetlig bruk av virkemidler.

Stort sett enige om prioriteringene i 1. pulje.

Stamvegutvalget er stort sett enige i den langsiktige utviklingsplanen for E-16, men utfra prioriteringer i KVV Bjørge – Øye gis det her innspill på at Fagernes sentrum inngår i prosjektet Fagernes – Øye i 1. pulje.

Status vedrørende E-16

De senere årene har det spesielt vært satset på Lærdalstunnelen, opprustning av E-16 gjennom Lærdal og prosjektet Wøyen – Bjørum i Akershus.

I NTP 2010-19 ble fjellstrekningen Øye – Borlaug prioritert med egen post på statsbudsjettet – og denne strekningen vil etter framdriftsplanen bli fullført i 2016.

Videre er det i 2010-13 prioritert oppstart av Fønhus – Bagn – Bjørge, Seltun – Håbakken og ”Vossapakko” – der de to sistnevnte og delstrekningen Fønhus – Bagn ventelig vil bli fullført i 2014 og Bagn – Bjørge i 2016.

I handlingsprogrammet for NTP er det signalisert oppstart av følgende tiltak i 2014-19:

- Sandvika – Wøyen 4 felts veg
- Bjørum – Skaret 4 felts veg
- Fagernes – Øye Konseptvalgutredning Bjørge – Øye ferdig
- Løno – Voss utbedring
- Kvamskleiva Rassikringsprosjekt Fagernes – Øye

Alle de ovennevnte prosjekter inngår i SVV's forslag til tiltak i 1. prioriteringspulje – som bl.a. omfatter følgende strekninger/prosjekter:

- Sandvika – Hønefoss (fullføres 4-felt)
- Bagn – Bjørge (ferdig 2016)
- Fagernes – Øye (inkl. Fagernes)
- Øye – Borlaug (ferdig 2016)
- Gudvangen tunnelen (rehabilitering)
- Ny tunnel Nærøydalen (rassikring)
- Løno – Voss (utbedring)
- Ny Beitlatunnel (TS og nye krav)
- Vaksdal – Arna (tunnel/4-felt m.v.)

I tillegg forutsettes det at alle prosjekter som er prioritert med oppstart i 2010-13, og som ikke er ferdigstilt pr. 1. januar 2014, blir fullført.

Stamvegutvalget viser til at disse prioriteringer i 1. pulje vil innebære fullføring av Sandvika – Hønefoss (4 felt), fullføring av strekningene gjennom Oppland og Sogn og Fjordane med unntak av strekningen Bjørge – Fagernes S, fullføring av ny tunnel i Nærøydalen, Løno – Voss V og strekningen Vaksdal – Arna.

Den videre framdrift mht skredsikring og oppgradering av tunneller vurderes nærmere i de bebudede planer/rapporter som er under bearbeidelse.

Stamvegutvalgets endringsforslag er således i denne omgang begrenset til at Fagernes sentrum inngår i strekningen Fagernes S – Øye, som forutsatt i KVU Bjørgo – Øye.

Investeringsrammene bør økes kraftig

Stamvegutvalget er klar over at SVV har fått angitt investeringsrammer for sitt arbeid med NTP 2014-23, men vil likevel gi innspill på at investeringsrammene bør økes kraftig

Begrunnelsen for dette er bl.a. at bevilgningene til vegformål fram til NTP 2010-19 hadde en negativ trend over flere perioder, det har vært en kraftig vekst i transportomfanget, det eksisterende vegnett forfaller og det har vært stor kostnadsstigning. I tillegg kommer nye fordyrende krav vedrørende tunneller og stadig nye rasfarlige strekninger.

Videre er det i de fleste politiske partier stemning for et samferdselsløft – og dette må gjøres nå – og ikke avventes til oljepengene er brukt opp og distriktene er fraflyttet.

Stamvegutvalget har for øvrig liten forståelse for det ensidige fokus som tillegges samferdselsektoren når det gjelder oppheting av økonomien, og at moderasjonen her også må gjelde andre sektorer og næringer.

I tillegg til økningen i investeringsrammene er det viktig med tilstrekkelige planleggingsrammer for å få en god og effektiv oppfølging.

E-16's andel av investeringsrammen må økes

E-16 er stamvegen og europavegen mellom landets to største byer, og har i flere perioder blitt tilgodesett med langt mindre %-andel av statlige investeringer enn de øvrige prioriterte hovedveger.

I nedenforstående tabell er det gitt en oversikt over de foreslåtte beløp i de 3 siste NTP-perioder til de 4 hovedårer som i hht strategi 2 skal prioriteres (mill.kr.):

	NTP 2002-11	NTP 2006-15	NTP 2010-19
Prioriterte strekninger			
E-6 (Sør-Norge)	4170	6620	12899
E-18	5050	5130	13874
E-39	5065	5590	11390
E-16	1810	1840	4196
Sum	16645	19180	42343
Øvrige riksveger	7665	10520	36558
Totalt	24310	29700	68901
De prioritertes andel	68,5	64,6	61,5
E-16 % andel	7,4	6,2	6,1

Av tabellen framgår det at disse ”verbalt” prioriterte strekninger har kommet stadig dårligere ut i forhold til de øvrige riksveger og at E-16 sin andel er redusert fra 7,4% i NTP 2002-2011 til 6,1% i NTP 2010-19.

I tillegg kan det opplyses at det i flere perioder har blitt brukt langt mindre enn planlagt på E-16. I perioden 2002-2005 der E-16 hadde en totalramme på 876 mill. kr. ble det bare bevilget 399 mill. kr. – som bare utgjorde 45,5% av NTP-rammen. De øvrige stamvegene hadde til sammenligning en måloppnåelse på 89%.

Ut fra E-16's viktige funksjoner, de lanserte mål og strategier og de tidligere bevilgninger mener stamvegutvalget at E-16 sin andel av investeringene bør økes.

Bompengefinansiering bør konsentreres om strekninger med høyere enn 4000 ÅDT og/eller prosjekter med stor tidsgevinst.

Det er lagt opp til ulike prinsipper for bompengefinansiering i de respektive rutevise utredninger.

I flere utredninger tas det til orde for at det ikke bør være bompengefinansiering der det er mindre enn 4000 ÅDT, og noen begrunner at lavere ÅDT kan vurderes om prosjektet gir spesielt stor nytteverdi (f.eks. tidsgevinst).

Ander momenter:

- Bompenger bør unngås om disse ikke dekker minst 50%
- Bompenger egner seg dårlig på det lavtrafikkerende nett – og spesielt om lokalbefolkningen ikke har alternative transportmuligheter.
- Behov for fleksible løsninger og større lokal frihet til å lage lokale rabattordninger.
- Gjennomsnittelig takst tilsvarende kr. 2,- pr. km ved åpning for lengre strekninger og dagens ÅDT (brukt i rutevis plan for E-16). Dette fører til høyere bompengandel dess høyere ÅDT.

Langs E-16 er det tatt til orde for bompengefinansiering på strekningene Sandvika –Hønefoss, Fønhus – Bagn, Bagn – Bjørgo, Bjørgo – Fagernes V, i "Vossapakke" og Romslo - Arna.

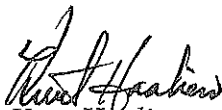
Fønhus – Bagn som var planlagt startet opp høsten 2011 er utsatt p.g.a. manglende avklaring av bompengoordning. Dette er en strekning med bare 2200 ÅDT, ingen alternative transportmuligheter og også begrenset nyttegevinst for lokaltrafikken. Det er svært få strekninger med så lav ÅDT som er bompengefinansiert.

Stamvegutvalget mener det er viktig at vegmyndighetene går gjennom prinsippene for bompengefinansiering – slik at en her får gode og rimelige løsninger, og slipper forsinkelser.

Stamvegutvalget vil for sin del spille inn at det ikke bør være bompengefinansiering på strekninger med mindre enn 4000 ÅDT – om ikke prosjektene har spesielt stor nytteverdi.

OPPSUMMERING

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.


Knut Håalien
Leder

Med vennlig hilsen
Stamvegutvalget


Arne Bang
Sekretær

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