

# STAMVEGUTVALGET

22.06.2020

## HISTORISK TILBAKEBLIKK PÅ STAMVEGEN BERGEN - OSLO

Stamvegutvalget er en interesseorganisasjon mellom fylkeskommuner og kommuner langs E16, som arbeider for en raskest mulig opprustning av E16 til stamvegstandard.

I dette notatet er det gitt en oppsummering av viktige begivenheter siden Vegdirektoratet i 1973 startet opp utredningsarbeidet med valg av stamvegtrase Oslo-Bergen frem til i dag.

Omtalen er inndelt i følgende avsnitt:

- Tilbakeblikk på stamvegvedtakene
- Lærdalstunnellen-the missing link
- Oppfølging etter Lærdalstunnelen
- Øst-Vestutredningene
- NTP 2018-23 (29)
- NTP 2022-27 (33)
- Oppsummering

### Tilbakeblikk på stamvegvedtakene

Hensikten med å velge en stamvegtrase mellom Bergen og Oslo var at det var flere alternative traseer, og at det var ønskelig å konsentrere investeringene om å få utbygd en av disse til fullgod standard.

Viktige begivenheter har vært:

1975: Enstemmig stortingsvedtak om at stamvegen Bergen - Oslo skulle gå over Aurland - Lærdal - Filefjell og at Aurland - Hol skulle gis en begrenset opprustning (for 15 mill. 73 kr.), som ledd i en midlertidig løsning.

Dette etter en omfattende debatt der Vegdirektoratet først hadde foreslått Hardangervidda (sommer)/ Haukelifjell (vinter), og departementet i stortingsmeldingen hadde foreslått Aurland - Hol.

I St.meld. nr 104 (1973-74) ble det spesielt presisert viktigheten av at Stortinget tok et endelig standpunkt:

*Departementet finner det riktig at en nå etter å ha vurdert saken i mange år tar et endelig standpunkt til stamvegforbinde/sen Bergen - Oslo, og ikke videre trekkes med den usikkerhet at det valg en nå foretar om noen år kanskje må endres.*

Stamvegvedtaket skulle følges opp ved revisjon av NVP - men vedtaket ble overhodet ikke nevnt i noen av revisjonene før i NVVP (1990-93) !!

1984: Stamvegutvalget oppnevnt og konstituert 06.11.1984 med formål om å arbeide for en sterkere oppfølging av Stortingets 1975-vedtak.

Dette etter flere år med gryende skepsis til vegmyndighetenes vilje til å følge opp Stortingets stamvegvedtak.

1985: Etter innspill fra Stamvegutvalget ba Stortinget om at planleggingen av Aurland - Lærdal ble startet opp.

1988: Vegdirektoratet foreslo - i strid med stamvegvedtaket - stamvegstatus på parsellen Aurland - Grimsete på strekningen Aurland - Hol i tilknytning til NVVP (1990-93).

1989: Departementet gikk i mot under henvisning til stamvegvedtaket.

Stortinget stadfestet på nytt stamvegvedtaket av 1975, sendte saken tilbake til Sogn og Fjordane fylke og storting - som prioriterte å forsere Aurland - Lærdal og å gi Aurland - Hol en begrenset opprustning langs eksisterende veg (i samsvar med stamvegvedtaket).

1990: Vegdirektoratet fremmet forslag om ny riksvegnummerering, og foreslo at E-68 over Filefjell skulle utgå som europaveg, mens den nye europavegen (E-16) mellom Bergen og Oslo skulle gå over Aurland - Hol.

Etter sterke reaksjoner både fra Stamvegutvalget, andre lokale instanser og Stortinget ble europaveg E16 identisk med tidligere E-68 over Filefjell.

Stortingsmelding med forslag om en både-/og løsning. Først Aurland - Hol og at Aurland - Lærdal vurderes nærmere i tilknytning til NVVP (1994-97).

1991: Denne stortingsmeldingen ble senere trukket, og ble erstattet av St.meld.nr. 53 (1990-91) med forslag om stamveg over Filefjell.

Sterke krefter arbeidet aktivt for Aurland - Hol helt frem til behandlingen i Stortinget.

1992: Stortinget avviste med stort flertall en både-/og løsning, og besluttet på nytt at stamvegen skulle gå over Aurland - Lærdal - Filefjell og at hovedplanarbeidet startet opp umiddelbart slik at saken kunne tas med i NVVP (1994 -97).

Dette etter at Stortinget med stort flertall hadde avvist forslag om stamveg over Hardangervidda.

## **Lærdalstunnelen - «the missing link»**

1995: Anleggsarbeidet med Lærdalstunnelen (verdens lengste vegtunnel) startet opp 15. mars etter «Tønjumalternativet», som var hele 42 km kortere enn det «Fjordalternativet» som lå til grunn for stamvegvedtaket i 1975.

Dette og nye vegsystemer inn til Lærdal fra nordsiden av Sognefjorden innebar en vesentlig styrking av forutsetningene i stamvegvedtaket i 1975.

2000: Åpningen av Lærdalstunnelen - «the missing link» - den 27. november, innebar at E16 reelt fikk funksjonen som stamveg mellom Bergen og Oslo.

## Oppfølging etter Lærdalstunnelen

I videreføringen av NTP ble det spesielt fokus på situasjonen etter åpningen av Lærdalstunnelen, og en samlet Samferdselskomite presiserte følgende:

*«Komiteen viser til den trafikkvekst E16 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 E16 i Oppland og Sogn og Fjordane . Dette slik at de dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningen Steinklepp - Øye, kan få sin opprustning.»*

Dette var en av de få merknader hele komiteen sto samlet om ved behandlingen av NTP 2002-11, og denne merknaden ble for øvrig i sin helhet gjentatt ved behandlingen av statsbudsjettene for 2002, 2003 og 2004 og i NTP 2006-15!

- **NTP 2002-2005(11)**

I tilknytning til budsjett forslaget for 2002 hadde Regjeringen økt handlingsprogrammet for E16 slik at fjellstrekningen og strekningen Borlaug-Steinklepp kunne startes opp i planperioden 2002-2005.

Vegdirektoratet fremmet i januar 2002 forslag om «Ny klassifisering av det offentlige vegnett » - herunder om utvidelse av stamvegnettet ved at bl.a. også Rv7 over Hardangervidda og Rv52 over Hemsedal også skulle innlemmes i stamvegnettet.

Forslaget innebar at en måtte endre stamvegkriteriene til at det kunne være flere alternative stamveger innen samme transportkorridor, og som ville bety en utvanning av så vel «stamvegbegrepet» som intensjonene bak de tidligere politiske vedtak vedr. stamvegen Bergen - Oslo.

Etter en høringsrunde til forslaget våren 2002 var det bebudet en egen stortingsmelding om denne saken i juni 2002. Dette skjedde ikke og utvidelsesforslaget (ekskl. Rv7 over Hardangervidda) ble forlagt Stortinget som en del av statsbudsjettet for 2003. Dette viktige vegpolitiske spørsmål passerte således Stortinget uten å være gjenstand for noen inngående politisk debatt.

Ved stortingsbehandlingen ble det dog fra Samferdselskomiteens flertall uttrykt skepsis til utvidelse av stamvegnettet uten økning av stamvegbevilgningene og før standarden på det eksisterende stamvegnettet ble hevet.

- **NTP 2006-2009(15)**

I transportetatenes forslag til NTP {2006-2015} ble det foreslått at hovedsatsingen i korridoren Oslo - Bergen skulle skje på de deler av E16 som var til nytte både for Valdres og Hallingdal - dvs. øst for Hønefoss og vest for Borlaug.

Andelen til E16 av stamvegrammen - som tidligere hadde vært ca 8% - ble i hht forslaget redusert til 4,6%.

Dette innebar ingen investeringer til strekningen Hønefoss - Borlaug langs E16, mens det ble foreslått midler til den nye parallelle stamvegen Rv7/Rv52 mellom Hønefoss - Borlaug.

Stortingsmeldingen om NTP 2006-2015 ble framlagt den 12. mars 2004 - og prioriterte hovedstrekningene E6, E18, E39 og hovedforbindelsen mellom Oslo og Bergen langs E16 og Rv7/Rv52. På E16 var hovedsatsingen vest for Borlaug og øst for Hønefoss, og fjellstrekningen Øye- Borlaug ble ikke nevnt som aktuell verken første eller siste del av planperioden.

Ved stortingsbehandlingen av NTP (2006-2015) våren 2004 presiserte samferdselskomiteen på nytt sin merknad for NTP (2002-2011) om opprustning av E16 gjennom Oppland og Sogn og Fjordane .

I sine innspill til prosessen med NTP 2006-2009 fokuserte Stamvegutvalget på fjellstrekningen Øye - Borlaug og spesielt stigningspartiene på begge sider av fjellet, større balanse mellom investeringene i bynære strøk og distriktene, 4 felts veg mellom Sandvika- Hønefoss m.v.

- **NTP 2010-2013(19)**

Arbeidet med stamvegutredningene ble startet opp av vegmyndighetene i 2006, og det var svært positivt at Stamvegutvalget ble invitert med i møter for å gi innspill. Stamvegutredningene for E16 prioriterte følgende strekninger i 1. prioriteringsgruppe (gruppert fra øst til vest): Sandvika - Hønefoss, Fønhus - Bjørgo, Viste - Røn N, Øye Otrøosen, Oppland gr. - Borlaug, Seltun - Stuvane , Løno - Voss V og Arnatunnelen .

Stamvegutvalget sluttet seg i 2007 til Vegdirektoratets prioriteringer, og ga også innspill på at alle stamveger måtte ha minst 8,5 m vegbredde, og på vektlegging av en kombinasjon av gul stripe strategien og utbedring av de viktigste stamvegene - herunder E16.

Ved Stortingets behandling ble de ovennevnte strategier lagt til grunn. og prioriteringene var i bra samsvar med Stamvegutvalgets innspill. Spesielt positivt var det at det ble opprettet en egen post (nr.36) på statsbudsjettet for å sikre effektiv framdrift av fjellstrekningen Øye - Borlaug.

Handlingsprogrammet for 2010-13 (19) hadde følgende prioriteringer ( i 1000 kroner):

<b>Prosjekter</b>	<b>Kostnad</b>	<b>2010-13</b>	<b>2014-19</b>
Sandvika-Wøyen	1500	400	1100
Wøyen-Bjørnum	63	63	
Bjørnum-Skaret	1500		1500
Fønhus-Bjørgo	800	430	370
Fagernes-Øye	600		600
Kvamskleiva	280		280
Øye-Borlaug	1765	1055	710
Seltun-Håbakken	145	145	
Løno-Voss	300		300
Vossapakka	480	480	
<b>Sum</b>	<b>7433</b>	<b>2573</b>	<b>4860</b>

- **NTP 2014-17(23)**

Prosesen med ny NTP startet opp med stamnettutredning fra NTP-sekretariatet våren 2011- der stamvegutvalget støttet forslaget om å opprettholde de overordnede mål fra NTP 2010-19, og var enige i de 3 foreslåtte prioriteringsstrategier:

1. Utbygging og utbedring av lavtrafikkerte vegger - prioritert etter " gulstripestrategien"
2. Utbygging av de viktigste hovedårene (E6,E16,E18 og E39) mellom regioner og landsdeler.
3. Utbygging av tjenelig hovedvegnett i byområder - i kombinasjon med andre virkemidler.

Stamvegutvalget var stort sett enige om vegmyndighetenes forslag til prioriteringer.

I 2011 ble det for øvrig klarlagt at FN hadde godkjent at strekningen Hønefoss - Gavle i Sverige som ny europaveg E16 i tillegg til eksisterende E-16 mellom Sandvika og Bergen.

Forslag til NTP 2014 - 17 (23) ble relativt grundig behandlet av stamvegutvalget som i sin uttalelse i hovedsak vektla de samme momenter som til stamnett utredningen , men med full støtte til transportatørens strategi med å prioritere sammenhengende utbygging av de viktigste vegger i løpet av 20 år - der følgende strekninger på E16 fullføres 2014-23

- Sandvika - Hønefoss (4 felt)
- Fønhus - Borlaug (rest)
- Gudvangen - Voss
- Bulken - Arna
- Arna - Bergen (4 felt)

Handlingsprogram for 2014-17(23) hadde følgende prioriteringer (i 1000 kr):

<b>Prosjekter</b>	<b>Kostnad</b>	<b>2014-17</b>	<b>2018-23</b>
Sandvika-Wøyen	3720	1785	1935
Bjørnum -Skaret	3480	500	2980
Nestunnelen	<b>84</b>	84	
Fønhus-Bagn	269	269	
Bagn-Bjørgo	1520	820	700
Fagernes S- Hande	2230		1350
Kvam skleiva	380		380
Øye -Eidsbru	450	420	30
Eidsbru - Varpet bru	6		
Varpet-Smedalsosen	1488	1430	58
Smedalsosen -Borlaug	325	325	
Seltun- Stuvane	5	5	
Nærøydalstunellen	1270		850
Oppheim- Voss	1800		230
Vossapakko	199	199	
Sætre/Bjørkhaugtunnel	500	20	480
<b>Sum E-16</b>	<b>17726</b>	<b>5863</b>	<b>8993</b>

## Øst-Vestutredningene

Øst-vestutredningen ble framlagt i januar 2015 og begrunnet med behov for bedre vinterregularitet øst-vest, og for å få et bedre grunnlag for å prioritere mellom de viktigste øst-vest forbindelsene. Utredningen hadde fokus på strekningene mellom Hønefoss og Voss, og som forutsatte at Sandvika-Hønefoss og Voss-Bergen uansett skulle prioriteres.

For mange var dette overraskende utfra stamvegvedtakene, oppfølgingen av disse og at en var i sluttfasen med storsatsingen med å gjøre Filefjell 100% vintersikker.

Øst-Vestutredningen konkluderte med å gi høyeste prioritet til E134 over Haukelifjell, som med arm til Bergen hadde en positiv nettonytte på hele 26 mrd. I tillegg foreslo utredningen at det burde utpekes et nordlig alternativ - der Hemsedal ble foreslått foran Filefjell på grunn av 24 min kortere reisetid.

Samferdselsdepartementet ba høsten 2016 Statens vegvesen utføre en KVU for Rv7 og Rv52 mellom Gol og Voss, som blant annet viste at E134 med arm til Bergen ville bli ca 42 km kortere enn fullt utbygd Rv7, og ville ta hele 80% av øst-vest trafikken - selv om Rv7 eller Rv52 blir fullt utbygd. Dette betyr at trafikk tallene og nytteberegningene for begge disse må drastisk reduseres i forhold til øst-vest utredningen, som også styrker argumentasjonen for E16 som et nordlig alternativ.

I en kvalitetssikring rapport (KSI) til KVU rapporten ble det påpekt at det var for snevert å begrense hele øst-vest debatten til strekningen mellom Gol og Voss. Det ble etterlyst helhetlig vurderinger der kostnader og nytteverdier sees i sammenheng med det store potensialet for utbygging av E134. Ekspertgruppa anbefalte at E134 med arm til Bergen utredes før det vedtas utbyggings prosjekt på Rv7 og Rv52.

I høringsuttalelsene til KVU prioriterte fylkeskommunene Hordaland, Oppland og Hedmark kombinasjonen E134 og E16, mens Sogn og Fjordane prioriterte E134 og Rv52 og Buskerud E134 og Rv7. Alle gikk inn for E134 utbygges med arm til Bergen bortsett fra Buskerud - som heller ikke ville ha dette utredet.

I forkant av framleggelsen av stortingsmeldingen om NTP 2018-21 ble regjeringspartiene enig om følgende hovedforbindelser mellom øst og vest:

- E134 som sørlig hovedvegforbindelse
- E16, RV7 og Rv52 som nordlige hovedforbindelser.

## NTP 2018-23(29)

Stamvegutvalget støttet her opp om transportetatens prioritering av en samordnet planlegging og utbygging av veg og jernbane på strekningene Skaret-Hønefoss og Voss-Bergen og prioriterte følgende reststrekninger mellom Hønefoss og Voss: FagernesS-Hande , Kvamskleiva, Ljøsne-Tønjum, Nærøydalstunnellen og Oppheim-Voss.

Stamvegutvalget presiserte viktigheten av å få fullført E16. Dette for å få en effektiv utnyttelse av allerede foretatte investeringer, og at E16 i lang tid vil bli den eneste vintersikrevegen- og ha de beste nytte/kostnadsforhold i nord.

I Stortinget var det tverrpolitisk enighet om rask utbygging av Skaret-Honefoss og Voss-Arna, og det ble i første periode avsatt 500 mill.kr i «utbedringsmidler» til strekningen Fagernes-Øye. Opposisjonen støttet opp om Stamvegutvalgets øvrige innspill.

NTP prosessen resulterte i følgende investeringsprogram for E16 mellom Sandvika og Bergen i mill.kr:

<b>Prosjekter</b>	<b>2018-23</b>	<b>2024-29</b>
Sandvika-Wøyen	1174	
Bjørnum-Skaret	4170	
Skaret-Høgkastet		2040
Høgkastet-Hønefoss		6730
Bagn-Bjørge	<b>774</b>	
Kvamskleiva		660
Øye-Eidsbru	336	
Varpet-Smedalsosen	96	
Nærøydalstunnelen		1730
Voss-Arna (rassikring)	51	
Vossepakka-refuson	86	
Stanghelle-Arna		11220
Arna-Vågsbotn		4590
<b>Sum</b>	<b>6816</b>	<b>26970</b>

Bortsett fra Bjørnum-Skaret vil alle prosjektene i første periode bli fullført i 2019/ 20. Kvamskleiva ble i tilknytning til statsbudsjettet 2020 bevilget 100 mill.kr til oppstart med sikte på ferdigstillelse 2022/23.

Stortinget var for øvrig enige om at strekningene Skaret-Hønefoss og Stanghelle-Arna kan startes opp i første periode om en får til ordninger med bompengefinansiering.

## **NTP 2022-27(33) - ny prosess**

Regjeringen har i tilknytning til NTP 2022-33 innført en ny modell for organisering og prosess i NTP arbeidet . Styringen av NTP-prosessen skjer nå i regi av Samferdselsdepartementet - som gir Statens vegvesen deloppdrag, og der svarene på disse deloppdragene samlet utgjør Statens vegvesen sine faglige innspill til NTP prosessen .

Dette innebærer at de tidligere rutevise planer/riksvegutredninger har blitt interne utviklingsdokumenter for Staten vegvesen sitt arbeid med NTP - og ikke vil bli offentliggjort. Selv om nyordningen vil styrke den politiske styring gjør frafallet av de rutevise riksvegutredninger det vanskelig for høringsinstansene - som har hatt disse og transportetatens forslag som hovedfundament for sine uttalelser .

Stamvegutvalget har i sitt innspill til NTP 2022-27 følgende hovedbudskap:

- Rask fullføring av E16 gir en effektiv utnyttelse av de allerede foretatte investeringer, og at vi snarlig får fullført en rimelig og rassikker veg med sammenhengende god standard og 100% sikker vinterregularitet mellom øst og vest. Dette med en veg som binder landsdeler og regioner sammen og som gir en god helhetsløsning med en fornuftig ressursbruk.
- Fellesprosjektene Skaret-Hønefoss og Voss-Arna prioriteres i første periode.
- Mellom Hønefoss og Voss prioriteres følgende prosjekter i første periode: Fage rnesS-Hande,Ljøsne -Tønjum, Nærøydalstunnelen, Slæen-Voss og utbedring av Hønefoss-Innlandet gr
- Økt bruk av utbedringsmidler og nye strategier med styringsrammer for lengre strekninger vil alternativt kunne vurderes for både de ovenstående og andre prosjekter lans E16.

## Oppsummering

Det ovenstående viser at det i store deler av perioden fra 1975 fram til ca. 2005 har vært manglende tilrettelegging og oppfølging av Stortingets gjentatte vedtak og politiske føringer vedr. stamvegen Oslo - Bergen over Filefjell.

Det var her likevel en positiv periode i 1990-årene med stadfesting av stamvegvedtaket i 1992, bygging av Lærdalstunnelen (1995-2000) og senere den videre utbyggingen gjennom Lærdal. Dette mens svært lite skjedde på resten av E16 - samtidig som stamvegbegrepet ble utvannet ved at flere parallelle stamveger kunne inngå i samme transport korridor (2002).

Stamnettutredningene i 2006 og 2010, og nye strategier for stamvegene i NTP åpnet for økt satsing på E16.

Mange av strategiene stamvegutvalget har spilt inn er fulgt opp og det ble også innført en egen post 36 på statsbudsjettet for å få en effektiv gjennomføring av fjellstrekningen Øye - Borlaug over Filefjell.

Det er verdt å merke seg at de tidligere stamvegvedtakene har bidratt til sammenhengende utbygging fra Gudvangen, videre til Aurland og Lærdal - og at dette etter åpningen av Lærdalstunnelen er videreført gjennom Lærdal (bort sett fra Ljøsne -Tønjum) og nå over Filefjell til Øye i Valdres.

Samtidig som E16 fra Viken gr.til Bjørgo ble fullført i 2019). I 2020 blir det oppstart av Kvamskleiva prosjektet og en del utbedringsstrekninger mellom Fagernes og Øylo.

Alt dette i tråd med det Stortinget flere ganger har signalisert om videreføring gjennom Lærdal og Valdres som følge av Lærdalstunnelen .

Positivt er det også at Bjørum-Skaret starter opp i 2020 og vil fullføre den 15 km lange strekningen Sandvika-Skaret med 4 feltsveg.

Videre var det i NTP prosessen 2018-23 tverrpolitisk enighet i Stortinget om å prioritere de felles veg -og jernbaneprosjekter Høggkastet -Hønefoss og Stanghelle-Arna, og at disse kunne startes opp i første periode om det ordnet seg med bompengefinansiering.

Mellom Hønefoss og Voss har Stamvegutvalget i NTP 2022-33 prioritert følgende prosjekter i første periode: FagernesS-Hande, Ljøsne-Tønjum, Nærøydalstunellen, Slæen-Voss og utbedring av Hønefoss - Innlandet gr.

**Vedlagt følger en «Strekningsvis status for hele E16» pr 31.12.2019**



# STREKNINGSVIS STATUS FOR HELE E16

VEGSTREKNINGER	RIKSVEGUTREDNINGEN 2015			HP i NTP 2014-17 (23)			HP 2018-2023(29)			FULLFØRT 1)
	LENGDE KM	BREDDA METER	KOSTNAD 2018-50	KOSTN Mill.kr	2014-17 Mill.kr	2018-23 Mill.kr	KOST Mill.kr	2018-23 Mill.kr	2024-29 Mill.kr	
<b>A. SANDVIKA - HØNEFOSS (4 FELT)</b>	<b>39</b>	<b>20</b>	<b>6600</b>	<b>7284</b>	<b>2369</b>	<b>4915</b>	<b>14114</b>	<b>5344</b>	<b>8770</b>	
1. Sandvika - Skaret	15									2024
a) Sandvika - Wøyen				3720	1785	1935	1174	1174		2019
b) Wøyen - Bjørum										2012
c) Bjørum - Skaret				3480	500	2980	4170	4170		2024
2. Skaret - Hønefoss( Ve)	24		6600	84	84					2029
a) Skaret - Høgstaket							2040			RP 2017
b) Høgstaket - Hønefoss							6730			RP 2018
<b>B. HØNEFOSS - OPPLAND GR.</b>	<b>64</b>		<b>2300</b>							
1. Hønefoss - Nymoene	5	20	600							
2. Nymoene - Oppland gr	59	10	1700							
<b>C. BUSKERUD GR - HORDALAND GR</b>	<b>248</b>		<b>8640</b>	<b>6673</b>	<b>3275</b>	<b>2518</b>	<b>1858</b>	<b>1198</b>	<b>660</b>	
1. Buskerud gr - Bjørgo	50	8,5	380							2019
a) Buskerud gr - Fønhus										1997
b) Fønhus - Bagn				269	269					2014
c) Bagn - Bjørgo				1520	820	700	774	774		2019
2. Bjørgo - Fagernes S	16	12,5	1400							KVU 2011
3. Fagernes S - Øye S	63									KVU 2011
a) Fagernes S - Hande		8,5-12,5	2300	2230		1350				KDP 2014
b) Kvamskleiva <sup>4)</sup>		8,5	500	380		380	660		660	2022
c) Hande - Øye (rest) <sup>3)</sup>		8,5	2450					(500)		UBM
4. Øye S - Borlaug ( Filefjell)	40	8,5								2020
a) Øye S - Eidsbru				450	420	30	366	366		2020
b) Eidsbru - Varpet				6	6					2014
c) Varpet - Smedalsosen				1488	1430	58	96	96		2017
d) Smedalsosen - Borlaug				325	325					2014
5. Borlaug - Hordaland gr	79	8,5								
a) Borlaug - Ljøsne				5	5					2010
b) Ljøsne - Håbakken	(8)		700							KDP 2013
c) Håbakken - Hordaland gr			800							2000
<b>D. SOGN- OG FJ. GR. - VOSS</b>	<b>41</b>		<b>4200</b>	<b>3269</b>	<b>199</b>	<b>1080</b>	<b>1814</b>	<b>86</b>	<b>1730</b>	
1. Gudvangen - Voss V	39									
a) Nærøydalstunellen		10	1500	1270		850	1730		1730	RP 2016
b) Stalheim - Oppheim		10	800							
c) Oppheim - Voss Ø		12,5	1900	1800		230				KDP 2014
2. Voss Ø - Voss V	2			199	199		86	86		2014
<b>E. VOSS - BERGEN</b>	<b>88</b>		<b>13300</b>	<b>500</b>	<b>20</b>	<b>480</b>	<b>15810</b>	<b>51</b>	<b>15810</b>	
1. Voss V - Arna <sup>2)</sup>	77									KVU 2014
a) Voss V - Stanghelle		12,5	7700							
b) Stanghelle - Arna		12,5-20	3800				11220		11220	RP 2019
c) Mindre skredsikr.tiltak							51	51		
2. Arna - Bergen (Vågsbotn)	11	20	1800							
a) Sætre/Bjørkehaug				500	20	480				
b) Ringveg							4590		4590	
<b>F. TOTAL</b>	<b>480</b>		<b>35080</b>	<b>17726</b>	<b>5863</b>	<b>8993</b>	<b>33596</b>	<b>6626</b>	<b>26970</b>	

Oppdatert 31.12- 2019

Kilder: Riksvegutredningen 2015 - der kostnadstallene 2018-50 ikke innbefatter «bindinger» fra 2017, Handlingsprogrammet for NTP 2014-17 (23) og til Handlingsprogram for NTP 2018-29

1) Årstall for fullførte prosjekter og for når igangsatte prosjekter blir fullført.

Forøvrig er årstall for ferdige planer angitt:

KVU konseptvalgutredning.

KDP kommunedelsplan

RP reguleringsplan (også RP-strekning i C3c. Turtnes - Øye)

UBM strekningsvise utbedringsmidler

2) Vedrørende opplysningene om riksvegutredningen i E1 skal "Stanghelle" erstattes av Vaksdal i 1a og 1b.

3) I handlingsprogrammet 2018 - 23 er det avsatt 500 mill. kr i "utbedringsmidler" til E16, som i hovedsak går til 3c Hande - Øylo.

4) Kvamskleiva er i 2020 bevilget 100 millioner kr. i oppstartsmidler med sikte på fullføring i 2022.