**STAMVEGUTVALGET**

**HISTORISK TILBAKEBLIKK PÅ STAMVEGEN BERGEN – OSLO**

Stamvegutvalget er en interesseorganisasjon mellom 3 fylkeskommuner og 15 kommuner langs E-16, som arbeider for en raskest mulig opprustning av E-16 til stamvegstandard.

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

Oversikten viser at de administrative vegmyndigheter tidligere ikke kan sies å ha vært noen pådriver for oppfølging av stamvegvedtaket, mens det i de senere år har vært stor enighet mellom lokale og sentrale myndigheter både om strategier og prioriteringer.

Hensikten med å velge en stamvegtrasé 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 – Oslol 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 stamvegforbindelsen 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 fylkesting – 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 E-16 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 imidlertid 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.

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.

1996: NVVP (1998-2007) startet opp med Vegdirektoratets utredning, der det ble presisert at «fremkommelighetsstrategien» - der E-16 kom godt ut – skulle være hovedgrunnlaget for rammefordelingen på de ulike stamvegstrekninger, men rammebeløpet til E-16 ble betydelig redusert i Vegdirektoratets «anbefalte strategi».

1997: Ved utarbeidelsen av handlingsprogram høsten 1997 foretok Vegdirektoratet ytterligere reduksjon i den rammen Stortinget i juni 1997 fastsatte for E-16. Dette til tross for at det var flere ferdig planlagte prosjekter som ikke kom med i programmet.

1998: Regjeringen lanserte forslag om en Nasjonal transportplan (NTP) der det skulle fokuseres på helhetlige vurderinger mellom transportsektoren, på hovedkorridorene mellom Oslo og de største byer og utlandet, at tiltakene innen transportsektoren skulle bidra til utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner, og at det skulle legges økt vekt på regularitet og forutsigbarhet for næringslivets transporter.

Intensjonen var således i svært god overensstemmelse med den helhetstenkning som lå til grunn for Stortingets stamvegvedtak i 1975 og 1992.

1999: I september 1999 forelå transportetatens forslag til NTP (2002-2011), som innebar en vesentlig kursendring i forhold til de ovennevnte intensjoner i favør av miljø-, kollektiv- og trafikksikkerhetstiltak og storbyene på bekostning av næringslivets transporter og til rette-legging for næringsutvikling og bosetting i distriktene.

I stamvegutvalgets uttalelse av 29.10.1999 ble det spesielt fokusert på å bedre frem-kommeligheten østover gjennom Lærdalsdalen, over fjellet og i de øvre/midtre deler av Valdres – som også hadde blitt bemerket ved Stortingets behandling av NVVP (1998-2007).

2000: St.meld.nr. 46 (2000-2001) om NTP forelå i september 2000. Selv om det var svært positivt at de vanskeligste partier gjennom Lærdalsdalen var prioritert sammen med prosjektene i Akershus, ble det ikke antydet noe beløp verken i Hordaland, Oppland eller Buskerud i neste 10-års periode!!

Åpningen av Lærdalstunnelen – «the missing link» - den 27. november, innebar at E-16 reelt fikk funksjonen som stamvegen mellom Bergen og Oslo.

2001: Ved stortingsbehandlingen av NTP i februar 2001 ble det spesielt fokus på situasjonen etter åpningen av Lærdalstunnelen, og en samlet Samferdselskomité presiserte følgende:

*«Komiteen viser til den trafikkvekst E-16 i Lærdalsdalen og over Filefjell har hatt etter at Lærdalstunnelen åpnet. Komiteen mener det av hensyn til trafikkav-viklingen 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 fjellstrekningen Steinklepp – Øye, kan få sin opprustning.»*

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

I tilknytning til budsjettforslaget for 2002 hadde Regjeringen også økt handlingsprogrammet for E-16 slik at fjellstrekningen og strekningen Borlaug – Steinklepp kunne startes opp i planperioden 2002-2005.

2002: 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 skal 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. RV-7 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.

2003: *Transportetatenes forslag til NTP (2006-2015) forelå i mai og Vegdirektoratet forslo at hovedsatsingen i korridoren Oslo – Bergen skulle skje på de deler av E-16 som var til nytte både for Valdres og Hallingdal – dvs. øst for Hønefoss og vest for Borlaug. Andelen til E-16 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 E-16, mens det ble foreslått midler til den nye parallelle stramvegen RV7/RV52 mellom Hønefoss – Borlaug.

I Stamvegutvalgets uttalelse til forslaget ble det presisert viktigheten av at fjellstrekningen Øye – Borlaug ble prioritert tidlig i planperioden.

Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2004 gjentok som nevnt (jfr. 2001) Samferdsels-komiteen for 3. år på rad sin merknad om prioriteringen av strekningene gjennom Lærdal og Valdres – og viste spesielt til departementets tidligere tilrettelegging for prioritering av fjellstrekningen i perioden 2002-2005.

2004: Stortingsmeldingen om NTP 2006-2015 ble framlagt den 12. mars – og prioriterte hoved-strekningene E-6, E-18, E-39 og hovedforbindelsen mellom Oslo og Bergen langs E-16 og RV7 / RV52. På E-16 vil hovedsatsingen være vest for Borlaug og øst for Hønefoss, og fjell-strekningen Øye – Borlaug ble ikke nevnt som aktuell verken i 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 E-16 gjennom Oppland og Sogn og Fjordane (jfr. tekst i 2001 foran).

I statsbudsjettet for 2005 forslo Regjeringen bare 25 mill. kr. i statsmidler til hele E-16, mens Stortinget plusset på 9 mill. kr.

Dette innebar at det bare ble gjennomført 45,4% av handlingsprogrammet for E-16 i planperioden 2002-2005. Dette til tross for at det forelå flere ferdig planlagte prosjekter som kunne startes opp i 2005. Til sammenligning var mål-oppnåelsen for handlingsprogrammene for de øvrige stamvegstrekninger nærmere 90% i 2002-2005.

2005: 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.

2006: Arbeidet med stamvegutredningene ble startet opp av vegmyndighetene og det var svært positivt at Stamvegutvalget ble invitert med i møter 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.

2007: Stamvegutvalget slutter seg til Vegdirektoratets prioriteringer, og ga også innspill på 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 E-16.

2008: Det ovenstående ble i all hovedsak fulgt opp i transportetatenes forslag til NTP, og i en fyldig uttalelse fra Stamvegutvalget.

2009: I stortingsmelding nr. 16 om NTP og i Stortingets behandling av denne i Innst.S.nr. 300 om NTP, 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.

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Prosjekter** | **Kostnad** | | **Statlige midler**  **2010-13 2014-19** | | | | **Annen**  **Finansiering** | |
| Sandvika – Wøyen | 1500 | | 100 | | 300 | | 1100 | |
| Wøien – Bjørum | 63 | | 63 | |  | |  | |
| Bjørum – Skaret | 1500 | |  | | 650 | | 850 | |
| Fønhus – Bjørgo | 800 | | 230 | | 270 | | 300 | |
| Fagernes – Øye | 600 | |  | | 600 | |  | |
| Kvamskleiva (rassikr) | 280 | |  | | 280 | |  | |
| Øye – Borlaug | | 1765 | | 1055 | | 710 | |  |
| Seltun – Håbakken | | 145 | | 145 | |  | |  |
| Løno – Voss | | 300 | |  | | 300 | |  |
| Vossapakka | | 480 | | 100 | |  | | 380 |
| **Sum** | | **7433** | | **1693** | | **3110** | | **2630** |

2011: Ny stamnettutredning fra NTP-sekretariatet forelå våren 2011.

Stamvegutvalget ga et innspill på utredningen med følgende hovedbudskap:

* Full støtte til å opprettholde de overordnede mål fra NTP 2010 – 19:

- spesielt framkommelighetsmålet med fokus på å redusere avstandskostnad-

ene og styrke konkurransekraften i næringslivet

* Enig i de foreslåtte 3 prioriteringsstrategier:

1. utbygging og utbedring av lavtrafikkerte veger – prioritert etter ”gul- stripestrategien”

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 vegmyndighetenes forslag til prioriteringer 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 i NTP 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.

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

2012: Forslag til NTP 2014 – 17 (23) ble relativt grundig behandlet av stamvegutvalget som i sin uttalelse i hovedsak vektla de ovennevnte momenter med følgende tillegg

* Full støtte til transportetatenes strategi med å prioritere sammenhengende utbygging av de viktigste veger i løpet av 20 år – der følgende strekninger på E-16 fullføres 2014-23
* Sandvika – Hønefoss (4 felt)
* Fønhus – Borlaug (rest)
* Gudvangen – Voss
* Bulken – Arna
* Arna – Bergen (4 felt)
* Økt satsing på rassikring

2013: Stortingsmelding nr. 26 om NTP 2014 - 17, behandlingen av denne i Stortinget og Statens

Vegvesen sitt forslag til handlingsprogram var de viktigste saker i 2013.

Dette resulterte i følgende handlingsprogram for 2014 – 17 (23):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **KOSTNAD**  **PR. 1/1-2014** | **2014-17** | **2018-23** |
| Sandvika-Wøyen | 3720 | 1785 | 1935 |
| Bjørum – Skaret | 3480 | 500 | 2980 |
| Nestunnelen | 84 | 84 |  |
| Fønhus – Bagn | 269 | 269 |  |
| Bagn – Bjørgo | 1520 | 820 | 700 |
| Fagernes S – Hande | 2230 |  | 1350 |
| Kvamskleiva | 380 |  | 380 |
| Øye – Eidsbru | 450 | 420 | 30 |
| Eidsbru – Varpet bru | 6 |  |  |
| Varpet – Smedalsosen | 1488 | 1430 | 58 |
| Smedalsosen – Borlaug | 325 | 325 |  |
| Seltun – Stuvane | 5 | 5 |  |
| Nærøytunnellen | 1270 |  | 850 |
| Oppheim – Voss | 1800 |  | 230 |
| Vossapakko | 199 | 199 |  |
| Sætre/Bjørkhaugtunnel | 500 | 20 | 480 |
| **Sum E-16** | **17726** | **5863** | **8993** |

**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 E-16 - samtidig som stamvegbegrepet ble utvannet ved at flere parallelle stamveger kunne inngå i samme transportkorridor (2002).

Stamnettutredningene i 2006 og 2010, og nye strategier for stamvegene i NTP åpnet for økt satsing på E-16.

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

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 nå etter Lærdalstunellen er videreført gjennom Lærdal og nå over Filefjell. Samtidig som E-16 fra Buskerud grense til Bjørgo vil være fullført i 2017 (18). Alt dette i tråd med det Stortinget flere ganger har signalisert om videreføring gjennom Lærdal og Valdres som følge av Lærdalstunellen.

Positivt er også at Sandvika – Wøyen og Bjørum – Skaret startes opp i 2014 – 17, og at det legges opp til forsert framdrift med planlegging av Skaret – Hønefoss. Dette samtidig som ny KVU for hele strekningen Voss – Arna foreligger i et samarbeid mellom Statens Vegvesen og Jernbane-verket.

Det er svært positivt at vegmyndighetene nå ser lengre strekninger i sammenheng.