

Vedlegg sak 08/16

ÅRSMELDING 2015

Stamvegutvalget legger herved frem sin årsmelding for 2015 som er inndelt i følgende avsnitt

1. MEDLEMMER OG REPRESENTANTER M.V.
2. STAMVEGUTVALGETS MÅL, STRATEGIER OG ARBEIDSFORM
3. VIKTIGE SAKER 2015
4. STREKNINGSVIS STATUS PÅ E16
5. TILBAKEBLIKK PÅ PERIODEN 2012-15
6. ØKONOMI
7. UTFORDRINGENE I 2016 OG FREMOVER

1. MEDLEMMER OG REPRESENTANTER M.V.

Stamvegutvalget har 19 medlemmer bestående av de tre fylkeskommunene Hordaland, Sogn og Fjordane og Oppland, de 12 kommunene langs E-16 på strekningen Bergen - Sandvika samt 4 andre kommuner med store interesser i E-16.

Følgende representanter og vararepresentanter ble valgt for fylkes- og kommunevalgperioden 2012-2015:

Fylkeskommunene:	Representanter:	Vararepresentanter:
Oppland	Gro Lundby	Reidun Gravdahl
Sogn og Fjordane	Åshild Kjelsnes	Karen M. Hjelmseter
Hordaland	Gustav Bahus	Iiril Schau Johansen
Kommunene:		
Bergen	Bjørn Frode Schjelderup	Stein Inge Ryssdal
Vaksdal	Eirik Haga	Sigmund Simmenes
Voss	Hans Erik Ringkjøb	Sigbjørn Hauge
Aurland	Noralv Distad	Erling M. Nesbø
Lærdal	Jan Geir Solheim	Johan Nes
Sogndal	Jarle Aarvoll	Laura Kvamme
Årdal	Arild Ingar Læg Reid	Glenn Morten Hestetun
Vang	Vidar Eltun	Aud Irene Hamre Rogn
Vestre Slidre	Lars Kvissel	Bjørn Johnsen
Øystre Slidre	Magnhild Strand	Gunnar Thue
Nord-Aurdal	Inger Torun Klosbøle	Olaf Nils Diserud
Etnedal ¹⁾	Jan Arild Berg	Kristen Hagaseth
Sør-Aurdal	Kåre Helland	Svein Bakke
Hole	Per R. Berger	Sjur Tandberg
Ringerike	Kjell B. Hansen	Runar Johansen
Bærum	Ole Kristian Udnes	Ole Andreas Lilleboe-Olsen

¹⁾ Jan Arild Berg fratrådte som ordfører i 2014, og er i Stamvegutvalget erstattet med tidligere vararepresentant Kristen Hagaseth. Ny vararepresentant er Svein Bjørnødegård.

I det konstituerende møte 23. mars 2012 ble følgende valgt til medlemmer (varamedlemmer) i arbeidsutvalget i kommunevalgperioden 2012-15:

Sogn og Fjordane fylkeskommune	Åshild Kjelsnes	(Karen M. Hjelmeseter)
Oppland fylkeskommune	Gro Lundby	(Reidun Gravdal)
Hordaland fylkeskommune	Gustav Bahus	(Iril Schau Johansen)
Indre Sogn regionen	Jan Geir Solheim	(Noralv Distad)
Valdresregionen	Vidar Eltun	(Kåre Helland)
Ringerikeregionen	Per R. Berger	(Sjur Tandberg)
Voss-Vaksdal-Bergen	Eirik Haga	(Hans Erik Ringkjøb)

Vidar Eltun ble valgt til leder, Eirik Haga til nestleder og Arne Bang til sekretær.

I 2015 ble det avholdt 1 møte i stamvegutvalget og 4 møter i arbeidsutvalget. Det ble behandlet 29 saker i 2015.

Alle møtoreferater, uttalelser og viktige hendelser er utlagt på www.stamvegutvalget.no

2. STAMVEGUTVALGETS MÅL, STRATEGIER OG ARBEIDSFORM 2012-15.

Stamvegutvalgets hovedmålsetting, delmål, strategier og arbeidsform for perioden 2012-2015 er:

Hovedmålsetting:

Stamvegutvalgets målsetting er at E-16 snarest skal opprustes til best mulig standard på hele strekningen Oslo-Bergen, og at det parallelt med opprustningen tas de nødvendige hensyn til trafikksikkerheten og miljøet langs vegen.

Delmål:

Arbeide for at Stamvegutvalgets innspill til NTP 2014-23 følges opp.

Strategier:

- a) Arbeide overfor vegmyndigheter og politikere på ulike nivåer for å få forståelse for E-16's viktige betydning nasjonalt og internasjonalt, og som hovedpulsåre for de distrikter den går gjennom.
- b) Oppfordre alle medlemmene til å få til et positivt og aktivt samarbeid med veg myndighetene for sine respektive prosjekter, slik at disse blir klargjort reguleringsmessig.
- c) Være mer aktive overfor media.

Arbeidsform:

Det avholdes minst et årlig møte i Stamvegutvalget og ellers etter behov. Mellom Stamvegutvalgets møter ivaretar dets interesser av arbeidsutvalget og lederen.

3. VIKTIGE SAKER I 2015

Viktige saker i 2015 var:

- Øst-Vestutredningen
- Riksvegutredningen 2015
- Samordnet planlegging – veg/jernbane
- Anleggsarbeid 2015
- Høringsuttalelser/innspill 2015

Øst-Vestutredningen.

Øst-Vestutredningen ble startet opp av **Vegdirektoratet** i 2014, og ble begrunnet med stort behov for bedre vinterregularitet øst-vest, og for å få et bedre grunnlag for å prioritere mellom de viktigste øst-vest forbindelser.

For mange var dette noe overraskende utfra stamvegvedtaket, oppfølgingen av dette og at en var i slutfasen med storsatsingen med å gjøre Filefjell tilnærmet 100% vintersikker.

På nyåret 2015 forelå **Øst-Vestutredningen** som hadde fokus på strekningene mellom Hønefoss og Voss, og som forutsatte at Sandvika-Hønefoss, Voss-Bergen og alle strekninger som var prioritert i NTP 2014-17 uansett skulle prioriteres.

Videre skulle to av følgende fire hovedforbindelser øst-vest prioriteres:

- E16 Filefjell
- Rv52 Hemsedal
- Rv7 Hardangervidda
- E134 Haukli (arm til Bergen)

I sin langsiktige utviklingsstrategi foreslo Vegdirektoratet at E134 fikk høyeste prioritet i det denne betjente både Haugesund og Bergen, hadde desidert størst nytteverdi og kortest reisetid Oslo-Bergen. Denne ivaretar mye av de samme nasjonale hensyn som Rv7, men ikke behovene som dekkes av E16 og Rv52. Vegdirektoratet mente derfor en av disse bør supplere E134 som hovedforbindelse øst-vest. Disse alternativene hadde samme netto nytte pr krone, men Vegdirektoratet foreslo likevel Rv52 p.g.a. at denne ferdig utbygd ville bli 24 min raskere enn E16 og fordelene for Sogn og Fjordane og Sunnmøre med ny bru over Mannhiller-Fodnes. Denne brua har tilsvarende effekt for de som reiser E16 østover.

Stamvegutvalget gikk i sin høringsuttalelse til Øst-Vestutredningen inn på en rekke argumenter til fordel for E16, og hadde følgende oppsummering:

« 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 snart får etablert en veg med god sammenhengende standard og 100% vinterregularitet mellom øst og vest.

Dette supplert med fullføring av Sandvika-Hønefoss og Voss-Bergen. Det bør parallelt med dette også vurderes enkelte tiltak på de øvrige traseer. Svært store investeringer til å etablere bedre regularitet for små trafikkmengder bør avventes.»

Det innkom **107 høringsuttalelser**. Det var massiv støtte til E134 - og til gjennomføre KVVU for strekningen Odda-Bergen, mens det var ca 20 som prioriterte hhv E16 og Rv52 og 15 som prioriterte Rv7.

I november 2015 ble det i regi av stamvegutvalget utarbeidet en **brosjyre om E16** – som spesielt fokuserte på alle de fortrinn E16 har- og som mer enn veier opp for forskjellen i reisetid Oslo-Bergen.

Videre vises det til at **Regjeringen** i desember signaliserte til Statens vegvesen at det i arbeidet med NTP skal utvikles to ruter som vesentlig reduserer reisetiden mellom Østlandet og Vestlandet.

Den ene av disse skal være E134 ,men armen til Bergen skal ikke utredes .Forøvrig skal det foretas en grundigere utredning av Rv7 og Rv52 for å få et beslutningsgrunnlag for valg av trase mellom Oslo og Bergen.

Dette innebærer at verken armen fra E134 til Bergen eller E16 skal ytterligere utredes, og at Stortinget ikke får et reelt og samordnet beslutningsgrunnlag for å vurdere øst-vest forbindelsene.

Riksvegutredningen 2015

Vegdirektoratet har utarbeidet både en hovedrapport og 18 delrapporter for de respektive riksvegruter som en del av grunnlaget for arbeidet med NTP 2018-29. Hensikten er å analysere utfordringer og de langsiktige behovene for utvikling av riksvegnettet fram mot 2050. Riksvegutredningene inneholder ikke økonomiske prioriteringer – disse blir presentert i transportetatens forslag til NTP våren 2016.

I sitt innspill til Riksvegutredningen om E16 sluttet stamvegutvalget seg i all hovedsak opp om de mål og utviklingsstrategier som var skissert, og både vegbredder og kostnader er presentert i et eget vedlegg til denne årsmeldingen.

Stamvegutvalget spilte for øvrig inn følgende mål og strategier:

- Sammenhengende utbygging av lengre strekninger med ensartet standard
- Gulstripestrategien – prioriter de dårligste strekningene på hovedvegnettet
- Forutsigbar og effektiv transport
- Helhetstenkning

og dette ble relatert til ulike strekninger på E16.

Stamvegutvalgets hovedbudskap var at det var en god strategi å raskt bygge ut reststrekningene mellom Buskerud grense og Voss parallelt med at en planlegger og starter opp Skaret- Hønefoss og Voss -Bergen.

Samordnet planlegging– veg/jernbane

Det var svært positivt at Regjeringen i 2015 har samordnet planlegging av veg og jernbane både på strekningene Skaret-Hønefoss og Voss-Arna, og at disse skal prioriteres høyt i den videre oppfølging av NTP.

I tillegg til veg av høy standard vil jernbanesatsingen gi en innsparing på 1t40min på Bergensbanen- der det på lengre sikt antydes reisetid ned mot 4 timer og avganger hver time. Dette er svært positivt for alle berørte distrikter – herunder Hallingdal.

Anleggsarbeid 2015

De viktigste prosjekter under anlegg i 2015 har vært

- Sandvika-Wøyen Startet jan 2015 – ferdig 2019

- Varpet bru - Smedalsosen Startet vår 2014 – ferdig 2017

Det ble også igangsatt forberedende arbeider på Bagn – Bjørgo.

I statsbudsjettet for 2016 ble det prioritert oppstart av Øye-Eidsbru og Bagn-Bjørgo.

Høringsuttalelser / innspill i 2015

- Innspill til Øst-Vestutredningen 24/3-15
- Innspill til Riksvegutredningen 29/5-15
- Brosjyre om E16 nov-15

Alle disse ligger utlagt på www.stamvegutvalget.no

4. STREKNINGSVIS STATUS PÅ E16

I et vedlegg til årsmeldingen er det gitt en strekningsvis oversikt for hele E16 med kostnadstall fra hhv den nye «Riksvegutredningen» og de prosjekter som er prioritert i» Handlingsprogrammet for NTP 2014-17(23)»

Supplerende opplysninger pr 31.12.2015 er:

- **Sandvika - Wøyen**
Strekningen Kjørbo – Bærumsvegen ble startet opp i januar 2015, mens det blir anleggsstart på strekningen Rud – Wøyen i 2016. Begge med ferdigstillelse i 2019.
- **Bjørum – Skaret**
Reguleringsplan ble vedtatt i juli 2013, bompengeproposisjon klarert i 2015, og anleggsstart ventelig i 2017.
- **Skaret – Hønefoss**
Regjeringen har i 2015 besluttet samordnet planlegging av Skaret-Hønefoss og Ringesbanen med sikte på anleggsstart i 2019 og med fullføring i 2024.
- **Bagn – Bjørgo**
Bompengefinansiering ble avklart av Stortinget høsten 2015. Anleggsstart sommeren 2016 med ferdigstillelse i 2020.
- **Bjørgo – Øye**
Konseptvalgutredning og KSI godkjent av regjeringen i 2011, og i samsvar med denne har Valdresrådet i 2015 blitt enige om en felles gjennomføringsplan for hele denne reststrekningen. Denne prioriterer strekningene Kvamskleiva og Fagernes S – Hande, som begge har inngått i NTP i 2010-19 og 2014-23.
Reguleringsplan for Kvamskleiva, som er det høyest prioriterte rassikringsprosjekt i Region Øst, ble vedtatt våren 2015. Kommunedelplan for Fagernes S – Hande ble vedtatt 2014..
- **Øye - Borlaug**
Hele denne strekningen over Filefjell blir fullført i løpet av 2018. Anleggsarbeidet i 2015 har pågått på strekningen Varpet – Smedalsosen som fullføres høsten 2017. Reststrekningen Øye – Eidsbru startes opp sommeren 2016. I anbudsutlysningen er det med en opsjon på å kunne ta med den 3.2 km lange strekningen Turtnes-Øye S, som ventelig vil ha ferdig godkjent reguleringsplan i februar 2016.
- **Ljøsne - Tønjum**
Miljøverndepartementet har stadfestet kommunestyret i Lærdal sitt vedtak om 8,5 km. lang tunell forbi Ljøsne. Prosjektet som tidligere var prioritert i handlingsprogrammet er ikke med i HP 2014-17 (23). Første steg videre er å få utarbeidet reguleringsplan.
- **Nærøydalen – rassikring**
Her har det vært flere ras, og det er nå foreslått et nytt alternativ for å sikre Nærøydalen for skred og som erstatter eksisterende tunneller i Stalheimskleiva. Planlegging pågår. Prosjektet er i HP 2014-23 prioritert startet opp i slutten av perioden.

Oppheim – Voss

Her foreligger kommunedelsplan for hele strekningen. Strekningen er ikke prioritert før slutten av 2018-23 i HP, men det er avsatt midler til trafikksikkerhetstiltak i 2014-17 på denne ulykkesbelastede strekningen.

- **Voss - Arna**

I 2014 ferdigstilte Statens Vegvesen og Jernbaneverket en felles KVVU for strekningen Voss- Arna. Regjeringen konkluderte i desember 2015 med at veg og jernbane mellom Voss og Arna skulle utbygges etter det anbefalte alternativ K5.

- **Arna - Bergen**

Aktuelle løsninger vurderes i KVVU Regionpakke Bergen. Ikke med i investeringsprogrammet i HP.

For øvrig ble **Loftnesbrua** på rv5 startet opp i 2015.

5. TILBAKEBLIKK PÅ PERIODEN 2012-15

Stamvegvedtakene har bidratt til sammenhengende utbygging fra Gudvangen, videre til Aur land og Lærdal – og er etter Lærdalstunellen videreført gjennom Lærdal og blir i 2018 fullført over Filefjell. Samtidig som E-16 fra Buskerud grense nå er videreført med Fønhus-Bagn og som blir fullført til Bjørge i 2020. Alt dette i tråd med det Stortinget flere ganger har signalisert om videreføring gjennom Lærdal og Valdres som følge av Lærdalstunellen.

Dette innebærer at ca 160km av de 250km gjennom Sogn-og Fjordane og Oppland i 2020 vil bli fullført med sammenhengende god standard. Reststrekningene er Ljøsne-Tønjum og Bjørge-Øye der flere delstrekninger i perioden er planlagt med sikte på tidlig oppstart i kommende NTP periode.

Det har i perioden 2012-15 pågått mye planarbeid på strekningene mellom Sogn og Fjordane gr og Voss.

Felles for alle de 3 ovennevnte reststrekninger er at de har svært dårlig vegstandard med smal vegbredde og dårlig kurvatur. Dette gir store standardbrudd i forhold til de utbygde strekninger. E16 har de laveste restkostnader av øst-vest forbindelsene og plansituasjonen innebærer at alle disse reststrekningene raskt kan startes opp

Reststrekningen mellom Hønefoss og Oppland gr.har brukbar standard og kan avventes.

Den gledelige prioritering av både Skaret-Hønefoss og Voss-Bergen i 2015 ga en god avrundning av perioden 2012-15.

På den annen side har det skapt en del forvirring og usikkerhet at Regjeringen- i øst-vest prosessen- har signalisert til Statens vegvesen at verken E134 med arm til Bergen eller E16 skal videre utredes.

6. ØKONOMI

Stamvegutvalget hadde i 2015 et forbruk på kr 55792. Dette resulterte i at egenkapitalen i løpet av året ble redusert fra kr. 233 225,- til kr 177433.

Finansieringen av Stamvegutvalgets virksomhet skjer ved at det innkreves

kontingent med kr. 25 000,- pr. fylkeskommune og kr. 10 000,- pr kommune når kassa er tom. Forrige innbetaling var i 2014.

7. UTFORDRINGENE I 2016 OG FRAMOVER

Viktige oppgaver for så vel Stamvegutvalget som dets medlemmer – både i 2016 og i årene framover – er å bidra til god gjennomføring av de prioriterte prosjekter, og samtidig å få etablert et godt samarbeid med vegmyndighetene for å komme i forkant med planleggingen, og prioriteringen av nye prosjekter langs E-16.

Spesielt viktig for Stamvegutvalget i 2016 er den videre oppfølging av «Øst-vestutredningen», den nye «Riksvegutredningen» og hvordan dette innpasses i prosessen med NTP (2018-21).

Dette for å ivareta både medlemmenes fellesinteresser og viktige nasjonale hensyn som tilsier en raskest mulig opprustning av hele E-16 til stamvegstandard.

18 mars 2016

Arbeidsutvalget v/
Vidar Eltun
(leder)

Åshild Kjelsnes

Gro Lundby

Gustav Bahus

Per Berger

Jan Geir Solheim

Eirik Haga
(nestleder)

Arne Bang
(sekretær)

Vedlegg: Strekningsvis status for hele E16
Kart over E16 – som binder landet sammen.

STREKNINGSVIS STATUS FOR HELE E16

VEGSTREKNINGER	RIKSVEGUTREDNINGEN			HP i NTP 2014-17 (23) Mill.kr			Kommentar
	LENGDE	BREDDE	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				
• Nymoen - Eggemoen (tverrf)							KVU Hønefoss (pågår)
1. Hønefoss - Nymoen	5	4-felt	600				God standard- ingen plan
2. Nymoen - Oppland gr	59	2-felt	1700				Brukbar standard- ingen plan
C. BUSKERUD GR - HORDALAND GR	248		8640	6673	3275	2518	
1. Buskerud gr - Bjørgo	50	2-felt	380				
a) Buskerud gr - Fønhus							Fullført 1997
b) Fønhus - Bagn				269	269		Fullført 2014
c) Bagn - Bjørgo				1520	820	700	Fullføres 2019/20
2. Bjørgo - Fagernes S	16	2/3-felt	1400				KVU Bjørgo-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 Bjørgo - 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	41		4200	3269	199	1080	
1. Gudvangen - Voss V	39						
a) Nærøytunellen		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	2			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).

E-16 binder landsdeler sammen!

