

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Fagernes, 5. juni 2012

FORSLAG TIL NTP 2014-2023 – 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 på strekningen Oslo – Bergen.

Stamvegutvalget har behandlet transportetatens forslag til NTP 2014 -2023, og spesielt omtalen av E-16, og har følgende innspill til Samferdselsdepartementets behandling:

- **Planrammen til Statens Vegvesen må økes med minst 65%**
- **E-16 sin andel må økes etter flere perioder med svært begrensede investeringer**
- **Full støtte til transportetatens strategi med å prioritere sammenhengende utbygging av de viktigste veger (E-6, E-16, E-18 og E-39).**

Jfr. også omtalen av den store strategiske satsingen i avsnitt 9.5 om at de viktigste vegene kan bygges ut til høystandard i løpet av 20 år. Dette ved at følgende strekninger på Sandvika – Bergen fullføres i 2014-23:

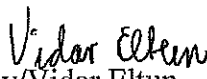
- Sandvika – Hønefoss (4 felt)
 - Fønhus - Borlaug (Rest)
 - Gudvangen – Voss
 - Bulken – Arna
 - Arna – Bergen (4 felt)
- **Økt satsing på rassikring**
 - **Prioritering av strekninger med smalest vegbredde (gulstripestrategien)**
 - **Økt satsing på styrket gjennomføringsevne – sammenhengende planlegging og utbygging og forutsigbar finansiering.**
 - **Prosjektfinansieringen over Filefjell har vært en svært vellykket modell**
 - **Støtte til transportetatens forslag om at de prosjekter som var omtalt i NTP 2010-19, og som har den nødvendige planstatus prioriteres i 2014-17:**
 - Sandvika – Wøyen (fullføres 2017)
 - Bjørum – Rørvik (oppstart 2015)
 - Fønhus – Bagn (fullføres 2014)
 - Bagn – Bjørge (fullføres 2016)
 - Fagernes S – Hande (fullføres)
 - Kvamskleiva (fullføres – rassikringsprosjekt)
 - Hande – Øye (evt. oppstart)
 - Øye – Borlaug (fullføres 2017)
 - Tønjum – Ljøsne (fullføres)
 - Nærøydalen (fullføres – rassikringsprosjekt)
 - Oppheim – Voss (fullføring Løno – Lundarosen)
 - Vossapakko (fullføres 2013)
 - Bulken – Arna (aktuelle tunneller, jfr. også KVVU)


- **Bompengefinansiering bør konsentreres om strekninger med høyere enn 4000 ÅDT og/eller prosjekter med spesielt stor nyttegevinst.**
- **Kongevegprosjektet fra Lærdalsøyri til Filefjell må følges opp**

./ I vedlagte notat er det gitt en nærmere begrunnelse av de ovenstående punkter og til slutt er det også tilføyet en del generelle betraktninger om E-16's rolle i et helhetlig samferdselsperspektiv.

Vi håper Samferdselsdepartementet er enig i våre innspill og vil vektlegge disse i arbeidet med Stortingsmeldingen om NTP 2014-23.

Med vennlig hilsen
Stamvegutvalget


v/Vidar Eltun
(leder)


Arne Bang
(sekretær)

Gjenpart sendt: Medlemsfylkene/kommunene
Stamvegutvalgets representanter

STAMVEGUTVALGETS INNSPILL TIL NTP

I dette notat er det først gitt en nærmere begrunnelse av stamvegutvalgets innspill til NTP i brev av 5. juni 2012, og deretter gitt en del generelle betraktninger om E-16's rolle i et helhetlig samferdselsperspektiv.

NÆRMERE BEGRUNNELSE

Dette gjelder følgende punkter

- Planrammen til Statens Vegvesen må øke med minst 65%
- E-16 sin andel må økes – svært begrenset i mange perioder
- Strategi for sammenhengende utbygging av de viktigste veger – herunder E-16
- Økt satsing på rassikring
- Gulstripestrategien videreføres
- Styrket gjennomføringsevne
- Prosjektfinansiering – videreføring av Filefjellmodellen
- Prioritering av de tidligere omtalte prosjekter
- Bompengefinansieringen bør konsentreres til strekninger med over 4000 ÅDT
- Kongevegprosjektet må videreføres

Planrammene til Statens Vegvesen må økes med minst 65%

Stamvegutvalget er klar over at SVV har fått angitt rammer for sitt arbeid med NTP 2014-23, men vil likevel gi innspill på at planrammene bør økes med minst 65%

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, sterk økning i drift og vedlikehold, 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 avvendes til oljepengene er brukt opp og distriktene er fraflyttet. Stamvegutvalget har for øvrig liten forståelse for det ensidige fokus som tillegges samferdselssektoren 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 i prosent over de foreslåtte beløp i de 4 siste NTP-perioder til de 4 hovedårer som i hht strategien skal spesielt prioriteres (%):

	NTP 2002-11	NTP 2006-15	NTP 2010-19	NTP 2014-23
Prioriterte strekninger				
E-6 (Sør-Norge)	17,2	20,9	18,7	18,8
E-16 (Sandvika-Bergen)	7,4	6,2	6,1	8,3
E-18	20,8	17,3	20,1	12,4
E-39	20,8	18,8	16,5	18,2
Sum	68,5	64,6	61,5	53,6
Øvrige riksveger	31,5	35,4	38,5	46,4
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0

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, mens det er en stigning til 8,3% i NTP 2014-23.

Problemet er at det har vært svært lave investeringer tidligere, og at prosentandelene for første 4-årsperiode 2014-17 bare er 45,8% for de 4 prioriterte og 6,6% for E-16.

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 f.eks. bare bevilget 399 mill. kr. – som bare utgjorde 45,5% av NTP-rammen. De øvrige stamvegene hadde til sammenligning en måloppnåelse på 89%.

Det skjedde en positiv endring i NTP 2010-19 mht strategien og innretningen av investeringsmidler – dette selv om %-andelen til E-16 bare ble 6,1% . Jfr. den positive satsingen ved å finansiere Øye – Borlaug over egen post på Statsbudsjettet.

Ut fra E-16’s viktige funksjoner, de lanserte mål og strategier og svært lave bevilgninger i flere perioder mener stamvegutvalget at E-16 sin andel av investeringene bør økes.

Jfr. også at store deler av E-16 går i jernbaneløse strøk.

Full støtte til strategi for sammenhengende utbygging av de viktigste vegene.

Stamvegutvalget viser til de nasjonale strategier transportetatene har lagt til grunn for prioriteringene i NTP 2014-23, og vil her spesielt fokusere på strategien om å prioritere sammenhengende utbygging og utbedring av de viktigste vegene for næringslivet (E-6, E-16, E-18 og E-39) for å redusere avstandskostnadene og bedre sikkerheten.

Spesielt interessant er transportetatenes omtale av store strategiske satsinger i avsnitt 9.5 – der infrastrukturen på de viktigste vegene gjennom målrettet og strategisk satsing kan bygges ut til høy standard i løpet av en 20-årsperiode.

Stamvegutvalget deler transportetatenes forslag til hvordan dette kan gjøres, og i at følgende traseer prioriteres i NTP 2014-23:

- Sandvika – Hønefoss (4 felt)
- Fønhus – Borlaug (rest strekninger)
- Gudvangen – Voss
- Bulken – Arna (jfr. bebudet KVU)
- Arna – Bergen (4 felt)

Videre vises det til at en slik satsing også omfatter den nye E-16 fra Hønefoss via Gardermoen til Riksgrensen, og der følgende strekninger også foreslås utbygd i 2014 – 23:

- Kongsvinger – Kløfta (4 felt)
- Olimb – Nymoen (forbi Jevnaker)

På denne videreføringen av E-16 mot Gardermoen og Sverige er det viktig å få utredet ny tverrforbindelse på strekningen Eggemoen (Rv35) og Hensmoen (E-16 nord for Hønefoss). Stor innsparing i reisetid.

Planstatus på alle disse strekningene varierer betydelig, men de fleste ansees som mulige å ferdigstille eller starte opp i perioden.

Det antas en samlet kostnad på 26 mrd for disse strekningene, og ca. 13 mrd for de strekninger som skyves ut i neste periode (2024 – 2033).

Av planforslaget med 45% økt ramme framgår at det er foreslått i alt 24,15 mrd. til E-16, inklusive bompenger og investeringer til programområder og utbedring av forfall. Herav 15,3 mrd på strekningen Sandvika – Bergen, og 8,85 mrd på strekningen Hønefoss – Riksgrensen. Dvs. at den foreslåtte strategien med å bygge ut E-16 over 20 år synes realistisk ca. 60% økt ramme.

Økt satsing på rassikring

Stamvegutvalget har registrert at det i 2011 har gått flere ras – som har vært farlige for trafikkantene og som har medført lange stengningsperioder Jfr. ras i Nesttunnellen i mars 2011 (åpner igjen høst 2012) og ras ved Eid, Øye, Seltun, Maristova – og flere ras i Nærøydalen de senere år.

Stamvegutvalget ser en klar tiltagende rasfare, og vil tilrå at det avsettes et høyere beløp til rassikring.

Uavhengig av en slik endring vil stamvegutvalget sterkt henstille om at Kvamskleiva (del av Bjørgo – Øye), Nærøydaltunnellen og Kråkeberget (Hordaland) prioriteres i 2014-17. Jfr. også at Nærøydalen ofte er utsatt for ras i perioder med dårlig vær, og at E-16 kan bli stengt selv om Filefjell er åpen.

Gulstripestrategien videreføres.

Stamvegutvalget har tidligere støttet å videreføre strategien med å prioritert utbedring av strekninger med smal vegbredde og uten gulstripe («gulstripestrategien»). Dette for å redusere flaskehals for næringslivets transporter.

En stor andel av E-16 har vegbredde under 7 m, og det er også lange strekninger med vegbredde under 6 m. Sammen med E-39 nord for Bergen og E-6 ved Alta har E-16 mest veg med smal vegbredde.

Langs E-16 er de smaleste partiene mellom Fønhus og Borlaug, mens de største kurvaturutfordringene er på strekningene Oppland gr. - Borlaug, Seltun - Håbakken og på strekningen Vinje – Voss.

Gjennomføringen av prosjektene Fønhus – Bagn – Bjørgo og Øye – Borlaug vil bidra svært positivt for å bedre denne statistikken.

Økt satsing på styrket gjennomføringsevne

Stamvegutvalget støtter forslaget om å styrke gjennomføringsevnen gjennom mer effektiv planlegging og produksjon kombinert med langsiktig og forutsigbar finansiering.

Prosjektfinansiering – videreføring av Filefjellmodellen

Viktig å tilstrebe lengre sammenhengende strekninger for å sikre mer rasjonell drift, rask framdrift og god anleggsøkonomi. Stamvegutvalget vil vise til den valgte finansieringsmodellen på E-16 over Filefjell – som har vært svært vellykket. Prosjektet har vært finansiert over egen post på statsbudsjettet.

Prioriteringer i planperioden 2014-17

Stamvegutvalget er enige med transportetatene i at de prosjekter som var prioritert/omtalt i NTP 2010-19 bør prioriteres i første 4-årsperiode, og at for øvrig både rassikring og planstatus – herunder nye KVVU tas med i betraktningen.

I nedenforstående tabell er det angitt prioriteringer i NTP 2010-19, prioriteringene i 1. pulje (av 3 puljer) i stamnettutredningen, transportetatenes prioriteringer, samt stamvegutvalgets forslag. Alle tall i mill. kr.

	HANDLINGS-PROGRAM NTP 2010-19		1.PULJE STAMNETT- UTREDN. (2010)	FORSLAG NTP 2014-23 (+45%)		STAMVEGUT- VALGETS FORSLAG	
	2010-13	2014-19		2014-17	2018-23	2014-17	2018-23
Sandvika-Hønefoss 1)							
• Sandvika-Wøyen	400	1100	2000	1200	1500	1500	1200
• Wøyen-Bjørum	63						
• Bjørum-Skaret 8)		1500	1500		2500	2000	500
• Skaret-Rørvik 8)			850				850
• Rørvik-Stein			1250				1250
• Stein-Hønefoss			1000				1000
Fønhus – Bjørgo 1)							
• Fønhus-Bagn 2)	300			380		380	
Bagn-Bjørgo	130	370	1000	700	300	1000	
Bjørgo – Øye 1) 7)		500	1350				
• Bjørgo-Fagern S 1)							X
• Fagernes S-Hande 1)4)			X		1400	1400	X
• Kvamskleiva 2)		280	280		250	250	
• Hande – Øye			X				X
Øye – Borlaug 3)	1055	710	1280	1230	50	1280	
Tønjum - Ljøsne	145		55			(X)	
Gudvangen tunnelen			460				460
Ny Nærøydaltunnell 2)			600		700	700	
Oppheim – Voss 7)		300	340		300	300	X
Vossapakko 1)	480		100	120		120	
Voss -- Arna 7)							X
• Beitlatunnellen			120				
• Sætre/Bjørkhaug tunn.				200	200	400	
• Kråkeberget 2)					100	100	
• Vaksdal - Romslo			1140				

• Romslo-Arna tunnel			430				
• Romslo-Arna 4 felt			520				
Sum store prosjekt	2573	4760	14275	3830	7300	9430	5260 + x
Programområder 5)	440	899	740	640	1310	640	1310
Forfall 6)				810	1190	810	1190
Totalt	4013	5659	15015	5280	9800	10380 + x	7790 + x
(herav bompenger)	(905)	(1760)		(1510)	(3220)	(3350)	3470 + (x)
(stat prosjekter)	(1668)	(3000)		(2320)	(4080)	(6080)	1790 + (x)

- 1) Prosjekter foreslått med bompengefinansiering
- 2) Prosjekter finansiert med rassikringsmidler – andel på 100% Fønhus – Bagn og 100% vedr. Kvamskleiva, Nærøydalen og Kråkeberget
- 3) Øye – Borlaug finansiert over egen post (36) i statsbudsjettet
- 4) Fagernes S – Hande inkludert Fagernes sentrum i KVVU og lokale planer
- 5) Programområder – utbedringstiltak, trafikksikkerhet, gang- og sykkel, miljø, kollektiv m.v.
- 6) Ny post til forfall som fordeles mellom tunneler, vegkryss, drenering m.v.
- 7) «X» er prioriteringer uten angitte beløp
- 8) Bjørum – Skaret og Skaret – Rørvik er slått sammen til Bjørum – Rørvik i transportetatens forslag.

I stamvegutvalgets forslag for 2014-17 er i tillegg til de prosjektene som ble omtalt i NTP 2010-19, også tatt inn i rassikringsprosjektene i Nærøydalen og Kråkeberget, samt avsatt beløp til Sætre og Bjørkhaug tunnellene i Hordaland.

Generelt for de allerede prioriterte prosjekter er disse framskyndet i tid etter at alle prosjektene i NTP 2010-13 er blitt noe forsinket.

Vi ser også at det i transportetatens forslag bare er foreslått 2,32 mrd i statlige midler til nye prosjekter i 2014-17, som gir et svært dårlig utgangspunkt for en målsetting om å fullføre E-16 i et 20-års perspektiv.

- Sandvika – Wøyen har ferdig vedtatt reguleringsplan, og prosjektet kan startes opp i 2013 om finansieringen løser seg. Byggetiden er anslått til 4-5 år. I NTP-forslaget er det bare lagt inn 100 mill kr. i statlige midler i 2014-17, mens annen finansiering - fra Oslopakke 3 – er 1100 mill. Stamvegutvalget forslår å framskynde gjennomføringen.
- Bjørum – Skaret er nå den desidert dårligste strekningen mht vegbredde og kurvatursett i forhold til trafikkmengde. Reguleringsplan antas vedtatt i 2012 og anleggsstart kan skje i 2015 med 3-års byggetid om finansieringen går i orden. Det må være viktig å oppprioritere oppstart og det meste av anleggsarbeidet til 2014-17.
- Skaret – Hønefoss er ikke foreslått av transportetatene, men er foreslått lagt inn i 2018-23. Jfr. mål om å fullføre 4-felts veg Sandvika – Hønefoss innen 2023. Strekningen Skaret – Rørvik er dog slått sammen med Bjørum – Skaret i transportetatens forslag, og kan derfor startes opp i 2014-17.
- Fønhus – Bagn var i NTP 2010-19 prioritert gjennomført i 2010-13, men er forsinket p.g.a. uavklart bompengoordning som våren 2012 er klarert av Stortinget. Det er nå tilrettelagt for anleggsstart i september 2012.
- Bagn – Bjørgo var prioritert startet opp i 2010-13 og fullført i 2014-17. Reguleringsplan blir ferdig i 2012, og antatt anleggsstart er 2014 med gjennomføring 2014-16 (17). Stamvegutvalget foreslår derfor at hele investeringsbeløpet prioriteres i 2014-17.
- Bjørgo – Øye. Her ble konseptutvalgutredningen gjennomført i 2010/11, og KSI (kvalitetssikring) er gjennomført av Regjeringen i 2011.

Her prioriteres, som i NTP 2010-19, Kvamskleiva (rassikringsmidler) og Fagernes – Øye (delstrekning Fagernes S – Hande) og dernest mulig oppstart av rest Hande – Øye, mens Bjørge – Fagernes er lagt inn i 2018-23

- Øye – Borlaug finansieres av egen post på statsbudsjettet og er prioritert utført så raskt som mulig uansett planramme. Anslått fullført 2017.
Kvamskleiva er prioritert som nr. 2 mht rassikring i hele region Øst, og det går årsvise ca. 70-100 ras av ulik størrelse. Stamvegutvalget foreslår i likhet med alle lokale instanser at Kvamskleiva prioriteres i 2014-17 med anleggsstart i 2014-17. Arbeidet med reguleringsplan starter opp på nyåret 2013.
Fagernes S – Hande inngår i Fagernes – Øye, og kommunedelsplan pågår og vil fullføres ved årsskiftet 2012/13. Stamvegutvalget viser til godt samarbeid mellom SVV og de berørte kommuner mht framdrift og prioritering i 2014-17. Det haster med løsning i Fagernes sentrum.
- Tønjum – Ljøsne var prioritert i 2010-13 sammen med strekningen Seltun – Ljøsne, som nå er fullført. Kommunedelplanen for strekningen Tønjum – Ljøsne er oversendt Miljøverndepartementet til avgjørelse. Dette i det SVV hadde motsegn til det alternativ kommunestyret gikk inn for.
Kostnadene vil avhenge av hvilket alternativ som velges. Stamvegutvalget mener denne reststrekningen mellom Stalheim og Borlaug må prioriteres i 2014-17.
- Gudvangen tunnelen bør rehabiliteres og Stamvegutvalget foreslår at dette skjer i 2018-23. Jfr. at SVV har prioritert denne i 1. pulje i Stamnettutredningen.
- Nærøydaltunnelen bør framprioriteres til 2014-17 i det rasfaren i dette området er stor.
- Oppheim – Voss. Her var strekningen Løno – Lundarosen prioritert i NTP 2010-19, og Stamvegutvalget foreslår at denne gjennomføres i 2014-17.
- Vossapakko. Vangstunnelen er prioritert fullført i 2010-13, og et restbeløp er foreslått i 2014.
- Voss – Arna er en strekning med mange fellesutfordringer vedrørende veg og bane – og som begge har problemer med utforming, trygghet, kapasitet, tunnelstandard og rasfare, småareal m.v.
Regjeringen har bedt Vegdirektoratet utarbeide en felles konseptvalgutredning (KVU) for veg og bane på hele strekningen Voss – Arna, som også bør utbygges i løpet av 2014-2023. Jfr. transportetatens forslag til prioriteringer i et 20-års perspektiv. Plansituasjonen tilsier at det meste av dette kommer i 2018-23.

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 bompengandelen dess høyere ÅDT.

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

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.

Kongevegprosjektet må videreføres

Dette er et delprosjekt under E-16 over Filefjell som også inngår i NTP. Etter at et forprosjekt var ferdig sommeren 2011 er det nå viktig å sikre videreføringen. Prosjektet skal tilrettelegge den 80 km. lange Kongevegen mellom Lærdalsøyri og Øye i Vang som turveg.

GENERELT OM E-16

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 døgn tid. Dette var svært viktig for regularitet og forutsigbarheten i næringslivets transporter.

Ved fullføring av Øye- Borlaug vil også problemer med smal vegbredde, ras og stigningsforhold bli eliminert – og regulariteten blir tilnærmet 100%.

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.

Stamvegutvalget mener de overordnede mål, hovedmål og strategier i forslaget til NTP 2014-23 er godt egnet til å ivareta en rask utbygging av E-16. Dette er dog avhengig av at de nødvendige økonomiske rammer stilles til disposisjon.

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 reativt mer til veg der slik overføring ikke er mulig. Dette gjelder lange strekninger langs E-16.

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 Statens Vegvesen sitt forslag til innretning av investeringene, men med et langt høyere ambisjonsnivå vedrørende større investeringsprosjekter.