

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep,

0030 Oslo

Fagernes, 20. juni 2016

Deres ref.:

Høringssvar «Grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018-2029»

Visit Valdres (VV) er en medlemsorganisasjon for alle typer næringsliv i Valdres, og er en sammenslutning av tidligere Valdres Destinasjon og Valdres Næringsforum.

Det vises til Grunnlagsdokumentets Norsk Transportplan 2018/2029, side 214 punkt 21.5 korridorvise omtaler Oslo-Bergen. VV mener at det er vesentlige forutsetninger som ikke er vektlagt nok i denne NTP for å sikre grunnlaget for en best mulig løsning for hele Østlandet, og ikke bare Oslo og området vest for Oslo. Oslo nord, Romerike, Hadeland og Mjøs området må også knyttes mot Vestlandet, og der det naturlige valget åpenbart vil være via FV33/34 videre inn mot E16. Dette er ikke tatt hensyn til. Vi vil utdype med følgende:

1. Sikreste helårsforbindelse
2. Laveste restkostnader
3. 50 % større trafikk på E16 Leira i 1. kvartal 2016 enn på RV7 Flå
4. Tilknytningsveier
5. Hyttemarkedet
6. Vintervedlikehold
7. Forbindelse Bergen-Trondheim
8. Klima
9. Reiselivsutvikling
10. Infrastruktur

1) Sikreste helårsforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet

E16 (Filefjell) har i dag klart størst vinterregularitet av fjellovergangene. Det vil den ha i lang tid framover også, og det er derfor viktig at E16 kan bli fullført på de resterende strekninger (pkt. 2) som nå gjenstår. Dette vil ivareta den beste regulariteten som all trafikk er avhengig av.

2) Laveste restkostnader

E16 representerer alternativet som har lavest restkostnader av Øst-Vest korridorene. Den vil i tillegg kunne ferdigstilles raskere enn de andre alternativene. Etter vårt syn vil det være en samfunnsøkonomisk langt bedre løsning og ferdigstille en vei og strekning som er kommet langt i forhold til utbygging p.t. En slutføring av gjenstående strekninger på E16, herunder Fagernes-Hande, Turtnes-Øye og Kvamskleiva, er derfor en rimelig investering i forhold til alternative utbygginger, for å ferdigstille en god og sikker Øst-Vest løsning for framtiden.

3) 50 % større trafikk på E16 Leira vs. RV7 Flå i 1. kvartal 2016

E16 samler trafikk fra Oslo-Ringerike og Mjøs området-Hadeland-Romerike og Oslo nord via FV33-FV34 på Bjørge. Seneste tilgjengelige trafikk tall viser en større trafikkmengde på E16 målepunkt Leira, i forhold til RV7/Flå. Siste tall (pr. mars 2016) viser følgende data hittil i 2016:

Trafikk 2016	Jan	Feb	Mars	Sum 3 måneder	Snitt pr. måned
E16 Leira	6370	7429	7726	21525	7175
RV7 Flå	3815	4924	5620	14359	4786

Kilde SVV: <http://www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Nokkeltall+transport/Trafikk/Trafikktelling>

Dette viser 50 % større trafikk på E16 i forhold til RV7 i 1. kvartal 2016. For E16 finnes det også trafikktelling i Begnadalen, men dette representerer ikke er riktig grunnlag, da FV33-FV34 som kommer inn lengre nord på Bjørge, tilfører mye av trafikkgrunnlaget for E16 videre vestover. Dette synliggjør betydningen FV33/FV34 har. Statistikk fra 2015 (samme kilde) viser en tilnærmet lik ÅDT på RV7/Flå med ÅDT 747 på tunge kjøretøy mot ÅDT 741 på E16/Leira. Vi må også huske på at disse tallene kommer fra en periode med omfattende vegutbedring på E16 Filefjell. ÅDT på Leira for tunge kjøretøyer hadde derfor vært høyere, dersom vegarbeid ikke hadde pågått i perioden.

4) Viktig tilknytning fra Mjøs området, Hadeland og Oslo nord/Romerike via FV33/FV34

Trafikken fra FV33/FV34 over Tonsåsen er stor, og dette er den naturlige tilknytning mot tyngre befolkningsområder som Hadeland, Mjøs området og Romerike nord. Betydningen av dette framkommer tydelig i tabell gjengitt i punkt 3 ovenfor. I tillegg er det stor transportmengde på lastebiler fra disse områdene og vestover via FV33/FV34. E16 har i tillegg viktig tilknytning fra FV251 Lillehammer-Dokka, videre på FV33 inn på E16 ved Bjørge.

Det finnes også tilknytning fra FV51 Valdresflye, FV51 Gol og FV 53 Årdal inn mot E16.

5) Valdres et viktig og stort hyttemarked

Valdres er et viktig hyttemarked med 17.677 hytter pr. 01.01 2016, og har sammenlignet med omkringliggende område flere fritidseiendommer, og som vi må anta kommer til å bli mer og mer benyttet i framtiden med klimaendring og reduserte snømengder i lavlandet. Adkomst til hyttemarkedene skjer både fra Øst og Vest på E16. Hyttemarkedets størrelse gir grunnlag for økt trafikk i årene som kommer for Valdres sin del.

6) Vintervedlikehold og informasjon om regularitet må ha lik praksis for rettferdig vurdering av alternativene

Det er nedsatt vintervedlikehold på E16 i Oppland i forhold til Buskerud. Det er vår påstand at E16 blir unngått fra mange yrkessjåfører på grunn av dette (dårlig rykte). RV7 i Buskerud er kjent som en vei med bedre vintervedlikehold (likt det som er på E16 sørover i Buskerud). E16 burde hatt samme vintervedlikehold fra fylkesgrensen Oppland og nordover/vestover, som det er i Buskerud, og hatt samme forutsetninger som parallelle veier (RV7). En rettferdig sammenligning mellom E16 og RV 7 burde vært gjort etter at samme prinsipp og policy for vintervedlikehold var gjennomført over tid. I tillegg er det mange eksempler der det ikke informeres om at E16 er åpen, når det er kolonnekjøring eller stengt på andre fjelloverganger. E16 kommer dermed ikke fram i lyset på en riktig måte. Det er pr. i dag meningsløst at den sikreste vinterveien på fjellet (Filefjell), har det dårligste vintervedlikeholdet i lavereliggende strøk/områder (E16 i Oppland).

7) Tilknytning mot Nord Gudbrandsdal og Trøndelag fra FV51

FV51 mot Valdresflya er stort potensiale for økt trafikk over Valdres inn mot E16 og videre trafikk vestover på E16. Ved utbedring av FV51 til helårsvei, så vil dette være en effektiv og rasjonell fergefri forbindelse mellom Trondheim og Bergen. Den er sammenlignet med alternativene kort, og det burde kunne legges til rette for interessante utbedringer som sikrer helårsforbindelse ved gjennomføring av tilstrekkelige investeringer. Sistnevnte burde vært utredet gjennom en KVV. Dette ville gi store gevinster, og besparelse i tid og miljø, blant annet for godstransport på vei mellom 2 av Norges 3 største byer.

8) Klima

En viktig forutsetning i framtiden må være å unngå unødvendig trafikk inn mot Oslo og sentrale deler av Østlandet. Det nordlige og østlige Østlandet, må derfor bruke FV33/FV34 inn mot E16 og videre vestover. Dette vil være viktig bidrag for å begrense lokale utslipp i et allerede belastet Oslo-område.

9) Reiselivsutvikling

Første kvartal viser at Valdres har en solid vekst i antall kommersielle gjestedøgn på 16,5 %, og Beitostølen/Øystre Slidre økte med hele 18,8 %. Dette er den største prosentvise økningen av alle de profilerte destinasjonene i Norge i denne perioden. Valdres er også en opplagt åre inn mot Jotunheimen som har avgjørende betydning for sommertrafikken; som også har økt de siste to årene. Denne økningen ser ut til å fortsette. Kilde : SSB

10) Infrastruktur - Valdres har ikke flyrute og jernbane – E16 må derfor prioriteres

Valdres har ikke flyrute eller jernbane, som viktige elementer i samferdselstilbudet. Dette gjør at veien blir ekstra viktig, og Valdres har et stort behov for prioriteringer og gjennom det å bli en del av nordlig Øst-Vest forbindelse. Dette er det eneste alternativet gjennom regionen. Jernbanen ble nedlagt i 1989, og flyrute i ordinær rutetrafikk avsluttet 31.03 2016 til Fagernes Lufthavn.

E16 må med bakgrunn i disse argumentene prioriteres høyere i NTP 2018-2029. Den vil sammen med en framtidig utbygd E134 inkl. arm til Bergen, gi den riktige totalløsningen for hele Østlandet. På denne måten får Oslo-Oslo vest og Buskerud en effektiv forbindelse vestover via E134, mens det nordlige Østlandet/Oslo nord får sin effektive forbindelse via FV33/FV34 inn mot E16 og videre vestover. FV 33 må i tillegg oppgraderes til riksvei.

Grunnlaget for riktig beslutning for framtiden om alternative hoved forbindelser Øst-Vest i Norge er ikke fullstendig slik det framstår nå, noe ovenstående punkter er eksempler på. Det er fortsatt tid til å ta en riktig beslutning her.

Med vennlig hilsen
VISIT VALDRES AS



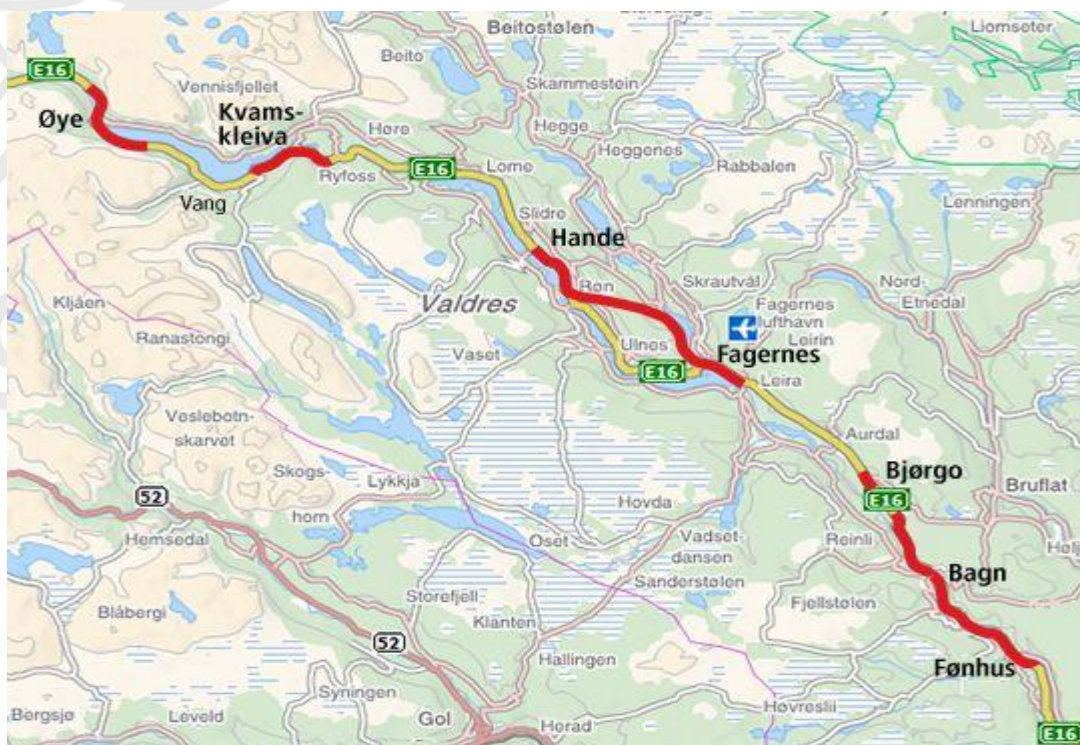
Erik Engelen
Daglig leder

Vedlegg: Beskrivelse av E16 gjennom Valdres fra SVV egne nettsider

Vedlegg

E16 Valdres

E16 gjennom Valdres er en viktig ferdselsåre for innbyggere og næringsliv i Valdres. Den er også viktig for trafikken mellom øst og vest. Statens vegvesen er nå i gang med en større opprustning av denne vegen.



E16 er den vegen mellom Østlandet og Vestlandet med best regularitet. Det innebærer at det er mye trafikk over fjellet. Men standarden på vegen er altfor dårlig. Vegen er smal, mangler gul midtlinje mange steder og har trafikkfarlige avkjøringer.

Etter en utbygging på 1990-tallet har E16 i Valdres opp til Fønhus akseptabel standard. Fra høsten 2012 og i mange år fremover er det storstilt utbygging på E16 nordover fra Fønhus. I 2012 startet utbyggingen på strekningen Fønhus-Dølveste, mens utbyggingen mellom Dølvesete og Bagn startet i 2013. Hele strekningen mellom Fønhus og Bagn åpnet høsten 2014. Les mer om [Fønhus–Bagn](#).

Utbyggingen av E16 Bagn-Bjørgo starter i løpet av ettersommeren 2016. Les mer om [Bagn–Bjørgo](#).

Også lenger nord i Valdres, fra Øye og oppover til Filefjell - og videre over fylkesgrensa og ned til Lærdal i Sogn og Fjordane, har Statens vegvesen omfattende prosjekt. Utbyggingen av E16 som ligger i Sogn og Fjordane kan du lese mer om på nettsiden [E16 Filefjell](#).