

Samferdselsdepartementet
Pb 8010 DEP
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
21 OKT. 2008	
S.NR.: 08/173-215	
ARKIV: 4123	AVSKRIFVET:

Deres ref.:

Vår ref.: UF/017/2

20. oktober 2008

Vedr.: NTP 2010-2019. Supplerende innspill vedr E-16

./ Stamvegutvalget viser til sin vedlagte uttalelse av 01.04.d.å. til transportetatens forslag til NTP 2010-19 – og det der uthevede hovedbudskap, som fortsatt står fast.

Stamvegutvalgets arbeidsutvalg har i møte den 14.ds blitt enig om å supplere uttalelsen med følgende momenter:

- **Økt fokus på god vinterregularitet og sikkerhet.**

På vinterdriftskonferansen om høyfjellsveger i Sør-Norge på Voss i september framgikk det at det framover vil bli lavere terskler for iverksetting av stenging og kolonnekjøring. Både faglig og politisk ble det fokusert på E-16 sin rolle som den mest vintersikre veg, og at en satsing på denne vil garantere at en får minst en fjellovergang med tilnærmet 100 % vinterregularitet.

Jfr her også Stamvegutvalgets prioritering av stigningspartiene på begge sider av Filefjell i perioden 2010-2013.

- **Det varslede samferdselsløftet må bli reelt**

Det vises til den brede politiske enighet om å få et markert løft i samferdselsinvesteringene og at dette nå også er styrket utfra konjunktursituasjonen. I denne sammenheng vises det til at det har vært stor prisstigning i anleggsbransjen som det må tas høyde for.

- **E-16 må opprioriteres**

I tilknytning til NTP 2006-2009 ble E-16 verbalt godt omtalt, men i den endelige planen var det avsatt beskjedne beløp. I hht 2009 budsjettet vil det f.o.m. mai 2009 kanskje ikke være anleggsvirksomhet på noen del av E-16.

Både den foreslåtte stamvegstrategien i NTP 2010-2019, og Soria Moria erklæringen om overføring av trafikk fra veg til bane / båt bør tilsi at E-16 med mye smal veg og jernbaneløse strøk bør komme relativt godt ut. Jfr her også den økte jernbanesatsingen.

- **Flere prosjekter er / blir ferdig planlagt til 2010**

Dette gjelder bl.a.:

- Fjerning av fyllingene i Steinsfjorden (ferdig)
- Vossapakko (ferdig)
- Øye – Tyinkrysset (Eidsbru – Varpet ferdig)
- Fønhus – Bagn (i høst mye ras)
- Borlaug – Filefjell

Vi vil herved anmode departementet om å få startet opp de to først nevnte og evt Eidsbru – Varpet i 2009.

- **Forlengelse av E-16 til Gävle må skje via Oslo**

Arbeidsutvalget har behandlet utredningene fra Statens Vegvesen og Vägverket (Sverige), om å forlenge E-16 fra Bergen til Gävle, og mener denne forlengelsen må skje via Oslo.

Jfr følgende vedtak:

1. *Arbeidsutvalget sitt hovedansvar vedr E-16 er at dette skal være europavegen og stamvegen mellom Oslo og Bergen, og ser på dette grunnlag positivt på at E-16 forlenges til Gävle i Sverige.*
2. *Arbeidsutvalget mener at E-16 (Bergen – Oslo - Gävle) i likhet med stamvegene E-6 (Trondheim – Oslo - Svinesund) og E-18 (Kr. sand – Oslo - Ørje) kan gå gjennom og ha sine utgangspunkt i Oslo.*

Dette som en del supplerende opplysninger for å underbygge Stamvegutvalgets prioriteringer i vedlagte uttalelse av 01.04.d.å.

Vi mener at mye er godt tilrettelagt for at E-16 nå reelt kan få et løft – slik at den kan oppfylle sin rolle som europaveg og stamveg mellom landets to største byer.

Med vennlig hilsen

Stamvegutvalget


Knut Haalkjær
leder


Arne Bang
sekretær

E-16 STAMVEGEN ØST-VEST
 Ferjefri helårsforbindelse
 Bergen-Oslo
 E-mail: region@valdres.com

STAMVEGUTVALGET

Telefon 61 35 94 50
 Telefax. 61 35 94 59
 Skrautvålv 77, 2900 FAGERNES

Hordaland fylkeskommune
 Sogn og Fjordane fylkeskommune
 Oppland fylkeskommune

Deres ref.:

Vår ref.: UF/017/2

01.04.2008

Vedr.: Forslag til NTP 2010-2019 – uttalelse 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.

Stamvegutvalget har i sitt årsmøte den 1. april behandlet transportetatens forslag til NTP 2010-2019 og spesielt omtalen av E-16, og har følgende

HOVEDBUDSKAP

- Planrammen til NTP må økes med minst 60 %.
- E-16 sin andel må økes etter flere år med svært begrensede investeringer.
- Full støtte til Statens Vegvesen sin foreslåtte stamvegstrategi ved økt ramme basert på prioritering av bl.a.:
 - de viktigste stamvegstrekingene – herunder E-16
 - strekninger med under 7 m vegbredde og lav geometrisk standard
 - videreføring av 4 feltstrategien
 - rasutsatte strekninger
 - sammenhengende standard – unngå standardbrudd
- De prioriterte prosjekter i 1. pulje i Vegdirektoratets stamvegutredning gjennomføres i NTP 2010-2019, og som innebærer fullføring av
 - Fjellstrekningen Øye – Borlaug, herunder alle stigningspartiene i 2010-13
 - Løno – Voss V, tunnel forbi Voss tidlig i 2010-13
 - Fønhus – Bjørge, strekningen Fønhus – Bagn i 2010-13
 - Arnatunnelen, som startes opp i 2010-13
 - Sandvika – Hønefoss som 4 felts veg. Bjørum – Skaret startes opp i 2010-13
 - Seltun – Håbakken, fullfører E-16 gjennom Sogn og Fjordane
 - Fagernes S – Hande vurderes nærmere etter avklaring av trasevalg
- Positivt med utbedringsmidler til dårlige strekninger gjennom Oppland og Hordaland
- Svært positivt med økte rammer til mindre investeringstiltak – herunder trafikksikkerhetstiltak / gang- og sykkelveger
- Det er naturlig at en del av den økte planrammen brukes til løpende planlegging.

Nedenfor vil ovennevnte hovedbudskap bli nærmere begrunnet og deretter er det også forsøkt belyst en del av helhetstenkningen som tilsier en rask utbygging av E-16.

NÆRMERE BEGRUNNELSE

Nedenfor er punktene i hovedbudskapet nærmere omtalt / begrunnet.

Planrammen til NTP må økes med minst 60 %

Stamvegutvalget har registrert at bevilgningene på statsbudsjettet til vegformål har en sammenhengende negativ trend over flere perioder, samtidig som det er en kraftig vekst i transportomfanget og det eksisterende vegnett forfaller.

Det er positivt at det tilrås en økning på 30 % til drift og vedlikehold, og likeledes at rammene til mindre investeringstiltak nær fordobles i forhold til tidligere.

Når det gjelder drift og vedlikehold er dog allerede mye av disse 30 % allerede oppspist av lønns- og prisstigning, og det ventes stor økning i mange funksjonskontrakter vedr vedlikehold der prisene i mange tilfeller ble sterkt presset for gjeldende kontrakter.

Stamvegutvalget mener at hensynet til næringslivets transport og befolkningens mobilitet tilsier at det norske vegsystemet må opprustes nå, og at dette ikke kan avvendes til oljepengene er oppbrukt og distriktene er fraflyttet. Noen år fram i tid får staten også store utfordringer med bl.a. pensjonistboom.

Stamvegutvalget har liten forståelse for det ensidige fokus som tillegges samferdselssektoren når det gjelder oppheting av økonomien, og at økt moderasjonen her også må gjelde andre sektorer og næringer.

Når det gjelder anleggsbransjen har Stamvegutvalget registrert at det i mange distrikter er mye ledig kapasitet, og at det også har vært oppsigelser pga manglende oppdrag.

Stamvegutvalget mener at rammen i NTP bør økes betraktelig, og vil foreslå at planrammen til vegformål økes med 60 % i NTP 2000-2019.

Dett vil grovt innebære at planrammen på 145 mrd til Statens Vegvesen økes til 232 mrd i 10 års perioden. Andelen til strekningsvise stamveginvesteringer antas i så fall å øke fra ca. 28 mrd ved 20 % økning av rammen til ca. 53 mrd ved 60 % økning.

Fullføring av alle prosjekter i 1. prioriteringspulje i stamvegutredningen vil innebære en statlig investering på ca 4,6 mrd.kr. – dvs på ca. 8,7 % av planrammen til strekningsvise prosjekt. Dette er ikke noen høy andel utfra andelene til andre stamveger i nedforstående tabell, og heller ikke i forhold til det store etterslepet E-16 har i forhold til andre stamveger i Sør-Norge.

E-16 sin andel av investeringene må økes

E-16 er stamvegen og europavegen mellom landets to største byer, og har i flere perioder blitt tilgodesett med langt mindre %-andeler av statlige investeringer enn de øvrige prioriterte stamveger:

	NTP	NTP	NTP 2010-2019	
	2002-11	2006-15	Planramme	Planramme + 20 %
E-6 (Sør-Norge)	19,4	23,6	18,9	20,9
E-18	20,8	19,0	16,7	16,1
E-39	20,8	17,5	21,0	17,6
E-16	7,4	6,7	5,4	7,6

RV-7/ 52 ¹⁾		1,8	2,4	2,8
Delsum	68,5	68,1	64,3	65,0
Andre stamveger	31,5	31,9	35,7	35,0
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0

- 1) Ble opptatt som stamveg i 2003, og er en parallell til E-16 på strekningen Hønefoss – Borlaug. Langs E-16 har det på denne strekningen ikke vært investeringer siden i 1990 årene – bortsett fra noen mindre tildelinger på strekningen Eidsbru – Varpet.

Heller ikke i perioden 1998-07 kom E-16 godt ut, og i planperioden 2002-2005 ble bare 45 % av NTP rammen fulgt opp – tiltross for flere ferdig planlagte prosjekter.

Når E-16 i tillegg har mange strekninger med svært dårlig standard, mener Stamvegutvalget at E-16 sin andel av NTP rammen nå må økes.

Et annet moment er her Soria Moria erklæringen om overføring av trafikk fra veg til bane / sjø, og at dette bør tilsi relativt mer til veg i jernbaneløse strøk. Jfr at E-16 i motsetning til hovedvegene i nabodistriktene i liten grad har parallellgående jernbane.

Full støtte til stamvegstrategi ved økt ramme

Stamvegutvalget støtter fullt ut opp om Statens Vegvesen sitt forslag til stamvegstrategi - der bl.a. følgende er lagt til grunn:

- Bedre forholdene for næringslivets transporter ved at de verste flaskehalsene reduseres / elimineres og at de viktigste stamvegstrekingene, herunder E-16, prioriteres høyest. Utbedring av strekninger med bredde under 7,0 m og lav geometrisk standard prioriteres høyt.
- Firefeltstrategien videreføres, men det forutsettes høy grad av bompengefinansiering (jfr Sandvika – Hønefoss og Armatunnelen).
- Strekninger med stor rasfare prioriteres (jfr. flere høyt prioriterte strekninger på E-16)
- Sammenhengende utbygging uten for store standardbrudd.

Videre ser Stamvegutvalget positivt på at stamvegstrategien, i tillegg til det som blir prioritert innen planrammen også åpner for å utbedre eksisterende veg til 8,5 m bredde og god standard på dårlige strekninger – og at E-16 gjennom Oppland og Hordaland her spesielt nevnes i forslaget.

Stamvegutvalget er også enig i at strekninger langs E-16 kan vurderes i tilknytning til utprøving av nye kontraktformer, og registrerer at bl.a. strekningen Fagernes – Borlaug her nevnes som aktuell. Dette må i så fall komme som et tillegg til – og ikke forsinke – gjennomføring av de nå prioriterte prosjekter på samme strekning (jfr. Øye – Otrøosen og Maristova – Borlaug).

Stamvegutvalget er spesielt fornøyd med at det nå spesielt skal fokuseres på å få utbedret strekninger med smal vegbredde og dårlig geometrisk standard, og viser til at E-16 sammen med E-39 nord for Bergen og E-6 i Nord-Norge er de stamveger med gjennomgående smalest vegbredde.

Av stamvegutredningen om E-16 framgår det at de smaleste partiene på E-16 er mellom Fønhus og Borlaug, mens de største kurvaturutfordringene er på strekningene Oppland gr. - Borlaug, Sel-tun - Håbakken og på strekningen Vinje – Voss.

Rasutsatte strekninger er det spesielt på strekningene Fønhus – Bagn, Bagn – Bjørgo, i Kvamskleiva (Vang kommune), på fjellstrekningen Øye – Borlaug og ved Voss.

Standardbrudd er det og vil det bli på Sandvika – Hønefoss helt til denne er fullført. Videre vil Fønhus – Bjørge realisere sammenhengende stamvegstandard fra Buskerud gr til Bjørge x Rv-33, og gjennomføring av Øye – Borlaug og Seltun – Håbakken vil sikre gjennomgående standard fra Øye gjennom hele Sogn og Fjordane til Hordaland grense. Løno – Voss vil gi et standardbrudd ved Løno, men vil gi sammenhengende god standard videre vestover.

For næringstrafikken mellom vestlandet og Østlandet er E-16 svært sentral i forhold til sikker framkommelighet, men den smale vegbredden fører til at det vinterstid årlig er mange utrykninger til bilbergning over Filefjell av tunge kjøretøy. I 2007 var det 176 utrykninger – mot tidligere ca 120-130 årlig, og bare i 3 uker i januar 2008 var det over 100 utrykninger.

Viktigheten av rask opprustning av fjellstrekningen Øye – Borlaug er sterkt presisert av alle instanser. Dette i det vegstandard og vegbredden over fjellet skaper store problemer vinterstid i stigningene på glatt føre. Ved større trafikkmengder kan dette skape vanskelig tilstander vinterstid, og lett føre til kaotiske tilstander over Filefjell når denne er eneste farbare veg mellom østland og vestland.

Ut fra at det er sterke nasjonale hensyn å ha en wintersikker og framkommelig veg mellom østland og vestland, og at dette var et av hovedargumentene for å legge stamvegen Bergen – Oslo over Filefjell, vil det bli et paradoks om denne – i uværperioder når den er eneste farbare fjellovergang – ikke blir framkommelig pga vegstandard.

Strekningen har også skredproblemer, og de tiltagende klimautfordringene tilsier snarlig utbedring av hele fjellstrekningen.

Stortinget har lenge vært fokusert på disse problemstillingene og ved behandlingen av Nasjonal Transportplan 2002-2011 presiserte en enstemmig samferdselskomite:

”Komiteen viser til den trafikkvekst E-16 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 E-16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at de dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningene Steinklepp – Øye, kan få sin opprustning.”

Denne merknad ble også gjentatt ved Stortingets behandling av NTP 2006-2015, og også ved behandlingen av de mellomliggende statsbudsjetter.

I løpet av 2008 vil E-16 være fullført til Borlaug, og i hht forslaget til NTP 2010-2019 vil de dårligste partier på begge sider av fjellet bli fullført i løpet av planperioden, og de mest aktuelle strekninger gjennom Oppland er under planlegging.

Den økte trafikken innebærer at det er viktig at kommunene / vegmyndighetene langs E-16 prioriterer trafikksikkerhetsarbeidet, og spesielt utsatte steder er her Hallingby, Nes i Ådal, deler av Bjørge – Leira, Fagernes N, Røn, Vang, Øye, Aurland – Flåm, Gudvangen, Tvinde – Skulstadmo og ved Voss.

Enighet om prioriteringene – men en del må framskyndes i tid.

Stamvegutvalget registrerer at alle de prioriterte strekninger på E-16 i forslaget er blant de som var prioritert i 1. pulje i stamvegutredningen om E-16, og som stamvegutvalget tidligere har sluttet seg til. Stamvegutvalget er således stort sett enig i prioriteringene mellom prosjektene, men mener flere av disse må framskyves i tid, og at de resterende prosjektene fra 1. prioriteringspulje samt en del fra 2. prioriteringspulje i stamvegutredningen gjennomføres / påbegynnes i NTP 2010-2019.

Vegdirektoratets prioriteringer (1. pulje) i stamvegutredningen og i forslaget til NTP (planramme + 20 %) samt Stamvegutvalgets innspill til prioriteringer i 2010-2013 og 2014-2019:

	Stamvegutredn ¹⁾	NTP – forslag + 20 %		Stamvegutvalgets innspill	
	1. prior.pulje	2010-13	2014-19	2010-13	2014-19
Strekingsvise prioriteringer					
Kjørbo – Wøien	1250		1150		1150
Bjørnum – Skaret	1080		1100	1100	
Skaret Rørvik	710				710
Rørvik – Stein	1000				1000
Stein – Hønefoss	500				500
Fjerne fylling i Steinsfjorden		130		130	
Fønhus – Bagn	140		140	140	
Bagn N – Bjørge ¹⁾	380		380		380
Fagernes S – Hande ²⁾	180				180
Øye – Otrøsen ²⁾	410	250		410	100
Otrøsen – Sogn og Fjordane gr ¹⁾	120				120
Oppland gr – Maristova	100			100	
Maristova – Borlaug	290	290		290	
Seltun – Håbakken ¹⁾	100				100
Løno – Lundarosen	270		280		280
Lundarosen – Voss V	300	300		300	
Arnatunnelen	1750			1750	
Sum strekningsvis investering	8590	970	3050	4400	4450
Mindre investeringer	250	390	680	500	800
Total investeringer	8840	1360	3730	4900	5250
Antatt bompenger		260	1560	2350	1860
Statlige investeringer		1100	2170	2550	3390

- 1) Stamvegutredningen om E-16 prioriterte ovennevnte prosjekter i prioriteringspulje nr 1, men det er her også tatt med prosjekter for totalt 370' fra pulje 2: Bagn N – Bjørge: 80' av 380' i 2. pulje, Fagernes – Hande 110' av 180' i 2. pulje, Otrøsen-Sogn og Fjordane gr: 120' var i sin helhet i 2. pulje og Seltun – Håbakken: 60' av 100' i 2. pulje.
- 2) Forlaget til nye benevnelser:
På strekningen Fagernes S – Hande (i Vestre Slidre kommune) vurderes alternative trasevalg, som ikke forelå ved utarbeidelsen av stamvegutredningen der prosjektet Viste – Røn på strekningen Ulnes – Husaker var prioritert i 1. pulje. Det foreslås inntil videre benevnelsen Fagernes S – Hande på denne strekningen. Videre foreslås at det opereres med betegnelsen Øye – Otrøsen i stedet for Øye – Tyinkrysset og Tyinkrysset – Otrøsen i det de viktigste stigningspartiene inngår i begge disse. I kostnadsoverslaget bør det korrigeres for merkostnad på ca. 100' etter nytt trasevalg på strekningen Øye – Eidsbru, som foreslås slutført i 2014-2019.
- 3) Mindre investeringstiltak er anslått (de store økninger er tatt ut i den nye innretningen av NTP).
- 4) Bompenger her er anslått 100 % på Arnatunnelen, ca. 80 % på tunnel forbi Vossevungen, 50 % på alle strekninger mellom Sandvika og Hønefoss og på Bagn – Bjørge

Kommentarer:

- Sandvika – Hønefoss fullføres som 4 feltsveg samtidig som steinfyllingene i Steinsfjorden erstattes med broer.
Bjørnum – Skaret (Sollihøgda) startes opp i 2010-13 – svært smal veg, dårlig kurvatur og ingen forbikjøringsmuligheter for vestgående trafikk.
- Fønhus – Bjørge fullfører sammenhengende stamvegstandard på 56 km fra Buskerud gr. til Bjørge x Rv-33 og består i dag av smal veg, dårlig kurvatur og har også rasut-

satte strekninger. Hele strekningen planlegges nå i regi av Statens Vegvesen. Fønhus – Bagn har hatt ferdig reguleringsplan siden 1997, som nå er foreldet og ny reguleringsplan skal være ferdig vedtatt innen 01.03.09.

Prosjektet Fønhus – Bagn har vært høyt prioritert – og har vært høyest prioritert på Oppland fylkeskommunes prioriteringsliste. Stamvegutvalget foreslår at prosjektet fullføres i 2010-2013.

- Fagernes S – Hande er en strekning der det vurderes alternative traseer, og det er her avsatt et beløp for å markere viktigheten av at det her må skje noe i løpet av planperioden. Strekningen er også som de øvrige gjenstående strekninger i Oppland og Hordaland – også aktuell for utbedring langs eksisterende veg.
- Øye – Borlaug vil fullføres og sikre landet en tilnærmet 100 % sikker fjellovergang uansett vær og føreforhold. Pga. mye tunnelmasse både fra tunnelen Maristova – Borlaug og Tyinkrysset – Otrøsen, vil det ventelig være fornuftig å bruke tunnelmassen videre på strekningene oppe på fjellet. Her er det bl.a. flere strekninger med mye telehiv. Klimautfordringene skyter fart og ventelig vil problemene på fjellovergangene tilta i årene framover. Det er således viktig nasjonalt i hvertfall å ha en fjellovergang som gir sikker vinterregularitet mellom øst og vest.
- Seltun – Håbakken – dette prosjektet har ferdig reguleringsplan på strekningen Seltun – Stuvane, mens strekningen Stuvane – Håbakken ikke er planlagt. Strekningen har smal veg med dårlig kurvatur, er ulykkesutsatt og vil sammen med fjellstrekningen fullføre utbyggingen av E-16 gjennom Sogn og Fjordane.
- Løno – Voss V er en del av "Vossepakka" og vil lede trafikken i tunnel bak Voss sentrum.
- Arnatunnelen er under utredning – og er svært viktig i det den langs E-16 vil forkorte strekningen mellom Bergen sentrum og Arna med 16 km! Det utredes flere alternativer på strekningen Arna – Bergen.

Utbedringsmidler til dårlige strekninger

Stamvegutvalget registrerer at stamvegstrategien i tillegg til planrammene legger opp til at stamvegene kan opprustes med breddeutvidelser mv langs eksisterende veg, og at strekninger i Oppland og Hordaland her er aktuelle. Dette er spesielt viktig langs strekninger med stor trafikkøkning - og må følges opp fra de respektive regioner / kommuner m.v.

Økte rammer til mindre investeringstiltak – herunder trafikksikkerhetstiltak.

Stamvegutvalget ser svært positivt på de økte rammer til mindre investeringstiltak – både i form av utbedringstiltak og til trafikksikkerhetstiltak / gang- og sykkelveger.

Det er svært mange strekninger langs E-16 med dårlige vilkår for myke trafikkanter, og Stamvegutvalget vil for sin del henstille til både vegmyndigheter og medlemskommunene til å fremme aktuelle prosjekter.

LITT GENERELT OM E-16

Åpningen av Lærdalstunnelen i 2000 resulterte i at E-16 ble etablert som en ferjefri og vintersikker stamveg mellom Østlandet og Vestlandet – der trafikantene kommer raskt fram uansett værforhold og døgntid. Dette er svært viktig for regularitet og forutsigbarhet i næringslivets transporter.

E-16 dekker 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 videre over mot Sverige.
- ✓ Inngår i den desidert raskeste forbindelse mellom Bergen og Trondheim når Valdresflya er åpen (15.04.-15.12.)
- ✓ 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.

Viktige momenter for øvrig

Stamvegutvalget mener det er viktig å prioritere utarbeidelse av planer av alle de strekninger som er tilstrekkelig høyt prioritert i stamvegutredningen om E-16. Dette som grunnlag for å få til en god og rasjonell oppfølging av NTP.

Stamvegutvalget registrerer at det er lansert mange bompengeprosjekter langs E-16, og mener det er viktig med en god dialog med vegmyndighetene for å avklare endelig finansieringsform.

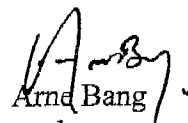
Stamvegutvalget er svært opptatt av at vi nå får en god framdrift for utbyggingen av E-16, og vil så langt støtte opp om de foreliggende forslag fra Statens Vegvesen til prioriterings- og utbyggingstrategier, men med en langt større planramme.

Med vennlig hilsen

Stamvegutvalget


Knut Haalien

leder


Arne Bang
sekretær

Gjenpart sendt: Samferdselsdepartementet, NTP – sekretariatet i Vegdirektoratet,
Statens Vegvesen Region Øst, Statens Vegvesen Region Vest, Medlemskommunene