

## ÅRSMELDING 2017

Stamvegutvalget legger herved frem sin årsmelding for 2017 som er inndelt i følgende avsnitt

1. MEDLEMMER OG REPRESENTANTER M.V.
2. STAMVEGUTVALGETS MÅL, STRATEGIER OG ARBEIDSFORM
3. VIKTIGE SAKER 2017
4. STREKNINGSVIS STATUS PÅ E16
5. ØKONOMI
6. UTFORDRINGENE I 2018 OG FREMOVER

### 1. MEDLEMMER OG REPRESENTANTER M.V.

Stamvegutvalget har 19 medlemmer bestående av de 3 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 2016-2019:

#### Fylkeskommunene:

Oppland	Representanter:	Vararepresentanter:
Sogn og Fjordane	Even Aleksander Hagen	Anne Elisabeth Thoresen
Hordaland	Åshild Kjelsnes	Arnstein Menes
	Nils Bjørke 2)	Marthe Hammer

#### Kommunene:

Bergen 1)	Rolf Jens Brunstad	
Vaksdal	Eirik Haga	Sigmund Simmenes
Voss	Hans Erik Ringkjøb	Sigbjørn Hauge
Aurland	Noralv Distad	Leiv Jarle Bergheim
Lærdal	Jan Geir Solheim	Trond Øyen Einemo
Sogndal	Jarle Aarvoll	Laura Kvamme
Årdal	Arild Ingar Læg Reid	Helge Øvstetun
Vang	Vidar Eltun	Leif Solemsli
Vestre Slidre	Eivind Brenna	Haldor Ødegård
Øystre Slidre	Gunnar Thue	Odd Erik Holden
Nord-Aurdal	Inger Torun Klosbøle	Olaf Nils Diserud
Etnedal	Toril Grønbekk	Kristen Hagaseth
Sør-Aurdal	Kåre Helland	Trine Hansebakken
Hole	Per R. Berger	Elisabeth Klever
Ringerike 1)	Kjell B. Hansen	
Bærum	Ole Andreas Lilleboe-Olsen	Ole Kristian Udnes

- 1) Det er ikke oppnevnt vararepresentanter fra Bergen og Ringerike
- 2) Nils Bjørke ble valgt inn på Stortinget høsten 2017, og ble erstattet av Jon Askeland.

Følgende valgt til medlemmer (varamedlemmer) i arbeidsutvalget i kommunevalgperioden 2016-19:

Sogn og Fjordane fylkeskommune	Åshild Kjelsnes	(Arnstein Menes)
Oppland fylkeskommune	Even Aleksander Hagen	(Anne Elisabeth Thoresen)
Hordaland fylkeskommune	Nils Bjørke (Jon Askeland)	(Marthe Hammer))
Indre Sogn regionen	Jan Geir Solheim	(Noralv Distad)
Valdresregionen	Vidar Eltun	(Kåre Helland)
Ringerikeregionen	Per R.Berger	(Kjell B Hansen)
Voss-Vaksdal-Bergen	Eirik Haga	(Hans Erik Ringkjøb)

Vidar Eltun er valgt til leder og Nils Bjørke (Jon Askeland) til nestleder.

Arbeidsutvalget har engasjert Valdres Natur og Kulturpark v/daglig leder Jørand Ødegård Lunde til å stå ansvarlig for sekretærfunksjonen. I 2017 har denne blitt utført av Arne Bang.

I 2017 ble det avholdt 1 møte i stamvegutvalget og 3 møter i arbeidsutvalget. Det ble behandlet 21 saker i 2017.

Alle møtereferater, uttalelser og viktige hendelser er utlagt på [www.stamvegutvalget.no](http://www.stamvegutvalget.no)

## 2. STAMVEGUTVALGETS MÅL, STRATEGIER OG ARBEIDSFORM 2016-19

Stamvegutvalgets hovedmålsetting, delmål, strategier og arbeidsform for perioden 2016-19 ble i det konstituerende møte 1.april 2016 fastsatt til:

### **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 2018-23(29) følges opp.

### **Strategier:**

- 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.
- Oppfordre alle medlemmene til å få til et positivt og aktivt samarbeid med vegmyndighetene for sine respektive prosjekter, slik at disse blir klargjort reguleringsmessig.
- 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 2017

De viktigste sakene for E16 og stamvegutvalget i 2017 har vært prosessene med NTP og øst-vest problemstillingene

For øvrig er de viktigste prosjekter som var under arbeid i 2017 nevnt.

#### **Prosessene med NTP og øst-vest forbindelsene**

I årsmøtet 2016 ble det enstemmig oppslutning om en uttalelse til NTP 2018-23(29), og at den videre oppfølging av denne skulle være et delmål for Stamvegutvalgets arbeide i hele valgperioden 2016-19.

Hovedmomentene var:

- Støtte til prioriteringen av den samordnede planlegging og utbygging av veg og jernbane på strekningene Skaret-Hønefoss og Voss-Bergen, og at disse startes opp så snart de blir planmessig avklart.
- I første del av planperioden prioriteres følgende reststrekninger mellom Hønefoss og Voss: Fagernes-Hande, Kvamskleiva, Ljøsne-Tønjum, Nærøydalen og Oppheim-Voss. Felles for alle disse delstrekningene er at de har svært dårlig standard, utgjør markerte standardbrudd, har tidligere vært prioritert i NTP og har god planstatus. Det ble også presisert at gjennomføringen av restprosjektene vil gi en effektiv utnyttelse av de allerede foretatte investeringer på E16, og at vi snart får fullført en rimelig og rassikker veg med sammenhengende god standard og 100% vinterregularitet mellom øst og vest.
- E16 må opprettholdes som en av hovedforbindelsene øst-vest, og E16 må vurderes på lik linje med de øvrige øst-vest forbindelser før saken forelegges Stortinget.
- Det bør vurderes oppstart av KVVU arbeide vedrørende rask helårsforbindelse Bergen-Trondheim og bruløsning Mannheller-Fodnes.

Senere og i 2017 har er følgende skjedd:

#### **Nye fagrappporter styrker kombinasjonen E134 og E16**

Regjeringen hadde i oppfølgingen av Øst-Vest utredningen høsten 2016 fått utført en konseptvalgutredning (KVVU) for Rv7 og Rv52 mellom Gol og Voss – utført av Statens Vegvesen, som på nyåret 2017 ble nærmere vurdert i en kvalitetssikringsrapport (KS1) – utført av 4 konsulentfirmaer.

Fra KVVU registrerte stamvegutvalget i sin høringsuttalelse at E134 med arm til Bergen ville bli ca 42km kortere enn fullt utbygd Rv7, og vil ta ca 80% av Øst-Vest trafikken – dette selv om Rv7 eller Rv52 blir fullt utbygd.

- E134 vil bli valgt av alle som skal raskt fram mellom byområdene Oslo og Bergen. Reisetid Oslo-Bergen bør derfor ikke være hovedkriterium for valg av nordlig trase.
- Rv7 og Rv52 får mindre enn 20% av Øst-Vest trafikken, og trafikkmengdene (ÅDT) som i Øst-Vestutredningen var anslått til hhv 6800 og 4200 vil - med utbygd E134 med arm til Bergen - bare bli hhv 1851 og 2070. Dette betyr at nytteverdiene for Rv7 og Rv52 i Øst-Vestutredningen må drastisk reduseres.
- Stor verdi av å utsette valget av løsning til en vet mer om trafikkutviklingen.

I **KS1 rapporten** framgår det at i valget mellom Rv7 og Rv52 bør Rv 52 prioriteres, men at det er snevert å begrense hele øst-vest debatten til strekningen mellom Gol og Voss. Blant hovedkonklusjonene og anbefalingene nevnes her følgende:

- Etterlyser en mer helhetlig vurdering av hovedvegforbindelser der kostnader og nytteverdi av utbygging sees i sammenheng med potensialet for å hente ut større nytteverdier av utbygging av E134 og en mulig utbygging av arm til Bergen.
- Utbygging av Rv7 og Rv52 er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomme – og blir en da mer ulønnsomme ved at E134 bygges ut med arm til Bergen.
- Det anbefales at E134 med arm til Bergen utredes før det vedtas noe utbyggings prosjekt for Rv7 og Rv52.

Begge disse fagrappporter svekker i vesentlig grad alternativene Rv7 og Rv52 i forhold til Øst-Vest utredningen, og styrker argumentasjonen for E134 med arm til Bergen som hovedforbindelse og at E16 fullføres som et nordlig alternativ.

I høringsuttalelsene til KVVU for Rv7 og Rv52 mellom Gol og Voss ble følgende prioritert:

- |                                  |      |      |
|----------------------------------|------|------|
| • Oppland fylkeskommune          | E134 | E16  |
| • Hordaland fylkeskommune        | E134 | E16  |
| • Hedmark fylkeskommune          | E134 | E16  |
| • Sogn og Fjordane fylkeskommune | E134 | Rv52 |
| • Buskerud fylkeskommune, 1)     | E134 | Rv7  |

- 1) Alle gikk inn for at E134 utbygges med arm til Bergen bortsett fra Buskerud fylkeskommune – som heller ikke vil ha denne armen utredet.

### **Stortingsmelding 33 om NTP**

I regjeringens stortingsmelding om NTP prioriteres

- E134 som den sørlige hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, mens det legges opp til en funksjonsfordeling mellom Rv52 og Rv7 i nord.

Strategien for utvikling av hovedvegforbindelsene har et langsiktig perspektiv fram mot 2050, og den videre planleggingen vil bli innrettet med sikte på en gradvis utvikling av vegstandard. Fram mot neste NTP vil det bli arbeidet videre med et helhetlig forslag til ambisjonsnivå og prioriteringsrekkefølge for den videre planleggingen.

Det ble i meldingen vist til at det var gjennomført flere grundige fagrappporter med brede høringsrunder om hvordan øst-vestforbindelsene skal videreutvikles, men ikke nevnt noe om de klare tilrådninger og konklusjoner i disse - og heller ikke et ord om E134 med arm til Bergen

### **Samarbeidspartiene enige om funksjonsfordeling Rv7, Rv52 og E16 i nord**

Den 20 mars 2017 sendte samarbeidspartiene på Stortinget (H,FrP,KrF,V) ut en pressemelding om at de var enige om å funksjonsfordele den nordlige hovedforbindelsen øst-vest mellom Rv7, Rv52 og E16:

- Rv7 Hardangervidda skal utvikles som en hovedveg for persontrafikk med stor vekt på mulighetene som finnes for turisme.

- Rv52 Hemsedal hovedveg for næringstrafikk
- E16 Filefjell vintersikker veg som skal fullføres. Betjene samme trafikk som i dag, og være avlastningsveg for de øvrige.

Større tiltak må vurderes fram til neste NTP for å finne de tiltakene som gir best nytte og størst effekt forhold til de pengene som skal brukes.

I kommende NTP vil det bli lagt inn midler til strekningsvise utbedringer på alle disse tre strekningene.

### **Stortingsbehandlingen av NTP**

I stamvegutvalgets innspill til stortingsbehandlingen ble det spesielt presisert følgende

- Viktig å få fullført E16 for å få en effektiv utnyttelse av allerede foretatte investeringer og fullførte planarbeider. E16 vil i lang tid bli den eneste vintersikre veegen og vil ha de beste nytte/kostnadsforhold i nord.
- Prioritering av Skaret-Hønefoss og Stanghelle-Arna i første periode.
- Prioritering av de dårligste reststrekningene: Fagernes-Hande, Kvamskleiva, Ljøsne-Tønjum, Nærøydalstunnellen og Oppheim-Voss.
- Økte rammer til skredsikring – spesielt i første planperiode.

I Innst. 460 S fra stortingets transport-og kommunikasjonskomite ble blant annet følgende bemerket:

- Komiteen registrerer at regjeringen har pekt på E134 som en fremtidig hovedveg mellom øst og vest i Sør-Norge og at det for den andre hovedvegforbindelsen legges til grunn en funksjonsfordeling der Rv52 skal være hovedveg for næringstrafikk og Rv7 hovedveg for persontrafikk og reiseliv.
- Komiteen understreker viktigheten av E16 som forbindelse mellom øst og vest og viser til de betydelige midlene som er brukt på opprustning av vegen de senere årene. Når E16 Filefjellprosjektet blir ferdig i 2018, er det grunn til å tro at vegen vil være tilnærmet helt vintersikker.
- Komiteens medlemmer fra AP og SP mener det må utredes en KVVU for en fremtidig arm mellom E134 og Bergen.
- Komiteens medlemmer fra AP har registrert at regjeringen ikke ønsket å utrede E16 over Filefjell i sitt arbeid med oppfølging av øst-vestutredningen, til tross for at Stortinget både i 1975 og 1992 slo fast at E16 over Filefjell skal være stamveg mellom Østlandet og Vestlandet. Disse medlemmer mener at det er riktig og viktig å fullføre satsingen på E16.

Komiteens medlemmer var enige om rask framdrift på prosjektene Skaret-Hønefoss og Voss-Arna, men det ble ingen endringer i de foreslåtte økonomiske rammer og mellom ulike prosjekter mv. Opposisjonen hadde dog forslag om bevilgninger til Fagernes-Hande, Kvamskleiva, Nærøydalen og Oppheim-Voss som alle, sammen med Ljøsne-Tønjum, har vært prioritert av Stamvegutvalget. Sist i årsmøtet 2017.

Ingen av disse prosjektene er prioritert med ordinære «riksvegmidler» i første periode i NTP, men i likhet med Rv7 og Rv52 ble det bestemt at delstrekninger på Fagernes-Øye skulle utbedres med «utbedringsmidler».

Komiteens flertall (H, FrP, V og KrF) presiserte her at FagernesS-Øye skal være blant de prioriterte strekninger på E16 i Valdres. Det ligger inne midler til strekningsvise utbedringer i NTP 2018-29, som vil bidra til økt trafikksikkerhet og bedre fremkommelighet. Det er spesielt de farlige strekningene Reissvingen og Røn samt omkjøringen utenom Fagernes, som bør prioriteres for strekningsvis utbedring.

I plenumsdebatten i Stortinget den 19 juni 2017 var det ingen av hovedinnlederne som fokuserte på hovedvegforbindelsene øst-vest, men enkelte av fylkesrepresentantene argumenterte for videre utbygging av sine respektive veger ( E134, E16, Rv7 og Rv52 ). Flere etterlyste utredningen av «Hordalandsdiagonalen».

### **Handlingsprogrammet for NTP**

I Statens vegvesen sitt forslag til handlingsprogram for NTP 2018-2023 (29) var det ingen endringer i de prioriterte beløp fra Stortinget. Det var dog oppsiktsvekkende at Statens vegvesen foreslo at de strekningsvise utbedringsmidlene til Fagernes-Øye skulle gå til utbedringer stort sett vest for Hande med smal veg, mens stortingskomiteens flertall klart hadde prioritert omkjøring utenom Fagernes sentrum og Reissvingen.

I stamvegutvalgets innspill til høringsforslaget ble det ny fokus på de samme momentene som i innspillet til Stortinget, og det ble uttrykt skepsis til forslaget om å endre den gjennomgående standarden med minimum 8.5 meter vegbredde på en av de viktigste øst-vest forbindelsene. Stamvegutvalget overlot konkretiseringen av dette til representantene fra Valdres og Oppland fylkeskommune, og disse har begge i sine uttalelser krevd min.8.5 meter vegbredde Dette kravet er støttet og fulgt videre opp av Vegforum Innlandet og Norges Lastebileier-forbund.

### **Oppsummering av NTP prosessen**

En oppsummering av det ovenstående er at det er tverrpolitisk enighet på Stortinget om rask utbygging av Skaret-Hønefoss og Voss-Arna, og at Stortinget registrerer at regjeringen og samarbeidspartiene går inn for følgende hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet:

- E134 – som sørlig hovedforbindelse
- E16, Rv7 og Rv52 som nordlige hovedforbindelser

Vedrørende de tre nordlige alternativ er det i første del av planperioden ikke lagt inn midler til nye «riksveginvesteringer», men det er lagt inn midler til «strekningvise utbedringer» på delstrekninger på Rv7, Rv52 og E16 mellom FagernesS og Øye.

Hvilke større investeringsprosjekter som skal prioriteres framover vil det bli arbeidet videre med sikte på en gradvis utvikling av vegstandarder - og å finne de prosjektene som gir best nytte og størst effekt for pengene.

I disse vurderingene av de tre nordlige alternativ må det forutsettes at nytte/kostnadsberegningene baserer seg på at E134-med eller uten arm til Bergen- blir utbygd innen 2050. Dette gir helt andre resultater enn i Øst-Vestutredningen i favør av E16.

En nærmere begrunnelse for kombinasjonen E134 og E16, og andre viktige momenter som styrker fullføringen av E16 finnes i notatet «Hovedvegforbindelsene Øst-Vest. Prosess og videre oppfølging»-som ligger på [www.stamvegutvalget.no](http://www.stamvegutvalget.no) under «Kart og informasjon»

## Anleggsarbeid 2017

De viktigste prosjekter under anlegg i 2017 har vært:

- Sandvika-Wøyen Startet jan 2015 – ferdig 2019
- Varpet bru - Smedalsosen Startet vår 2014 – ferdig 2017
- Øye- Eidsbru Startet juni 2016 – ferdig 2018
- Bagn-Bjørgo Startet juli 2016 – ferdig 2019

Spesielt stor fokus for Stamvegutvalget hadde åpningen av Filefjelltunellen 29/09, som ble markert av regionvegsjefene, fylkesordførerne og ordførerne på begge sider av fjellet. Stamvegutvalget befarte tunellen den 9 mai i tilknytning til årsmøtet 2017.

## 4. STREKNINGSVIS STATUS PÅ E16

Vedlagt årsmeldingen følger en oversikt over strekningsvis status på hele E16 i henhold til Riksvegutredningen 2015, og Handlingsprogrammene til NTP i 2014-17(23) og i 2018-23(29) Nærmere om status pr 31.12.2017 er i korte trekk:

- **Sandvika - Wøyen**  
Strekningen Kjørbo- Bærumsvegen startet opp i 2015, og strekningen Rud -Wøyen i 2016. Begge antas ferdig i 2019 med i alt 3.5 km ny 4 felts veg – i hovedsak i tunnel.
- **Bjørn – Skaret**  
Reguleringsplan ble vedtatt i juli 2013, bompengeproposisjon klarert i 2015, anleggsstart i 2018 og ferdigstilling i 2023. I alt 8.4 km ny 4 felts veg med ca halvparten i tunnel.
- **Skaret – Hønefoss**  
Regjeringen har besluttet samordnet planlegging av strekningen Høgekastett-Hønefoss og Ringeriksbanen, mens Statens vegvesen har ansvaret for strekningen Skaret-Høgekastet – som fikk godkjent reguleringsplan i desember 2017. Hele strekningen på 24.5 km skal ha 4 felts veg med fartsgrense 110 km/t. Prosjektene er i NTP prioritert fullført i 2024-29, og kan startes opp i første seksårsperiode om det gis tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering.
- **Bagn – Bjørgo**  
Bompengefinansiering ble avklart av Stortinget høsten 2015. Anleggsstart 2016 med ferdigstilling i 2019. Prosjektet omfatter utbedring og noe omlegging av 11km. 2 felts veg i dagen og 3 felts veg i tunnel.
- **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 både i 2010-19 og 2014-23.

Reguleringsplan for Kvamskleiva, som er det høyest prioriterte rassikringsprosjekt i hele Region Øst, ble vedtatt våren 2015, og prosjektet er nå byggeklart. Kommunedelplan for Fagernes S – Hande ble vedtatt 2014

I den nye NTP er Fagernes-Hande ikke prioritert og Kvamskleiva er utsatt til 2024-29, mens det er avsatt «utbedringsmidler» på 433 mill.kr til strekningen FagernesS-Øye.

- **Øye - Borlaug**

Hele denne 40km lange strekningen over Filefjell blir fullført i løpet av 2018/19 med 2 felts veg med vegbredde på 8.5 meter. Anleggsarbeidet i 2017 har pågått på strekningen Varpet – Smedalsosen, som med Filefjelltunellen ble fullført høsten 2017. Reststrekningen Øye – Eidsbru ble startet opp sommeren 2016 og fullføres i 2018.(19)

I anbudsutlysningen inngikk en opsjon på å kunne ta med den 3.2 km lange strekningen Turtnes-Øye S, Selv om dette var svært økonomisk gunstig og for å unngå et stort standardbrudd, ble opsjonen ikke iverksatt. Reguleringsplan er godkjent for strekningen.

- **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 for NTP 2010-13(19) er ikke nevnt i de to senere utgaver av NTP. 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. Reguleringsplan ferdig i 2016. Prosjektet var i HP 2014-23 prioritert startet opp i slutten av perioden, og er i den nye NTP utsatt til 2024-29.

- **Oppheim – Voss**

Her foreligger kommunedelplan for hele strekningen. Strekningen var tidligere prioritert i NTP i slutten av 2018-23, men er ikke nevnt i den nye NTP.

- **Voss - Arna**

I 2014 ferdigstilte Statens Vegvesen og Jernbaneverket en felles KVU 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-Stanghelle – som har en total lengde på 30 km - har fått 1. prioritert.

Utfordrende terreng og skredfare fører til at E16 i stor grad må legges i tunnel. Statlige midler er i NTP prioritert til 2024-29, men forutsatt tilslutning med et opplegg med delvis bompengefinansiering kan det bli aktuelt med oppstart i første seksårsperiode.

- **Arna – Vågsbotn**

Det legges opp til å gjennomføre prosjektet E16 Ringveg øst, Arna-Vågsbotn med 4 felts veg – dette må samordnes med andre prosjekter i området. Prioriteringen er betinget av tilslutning om delvis bompengefinansiering.

Når det gjelder Rv5 kan det opplyses at den nye **Loftesnesbrua** ble åpnet for trafikk i 2017, og at skredsikringsprosjektet **Kjøsnesfjorden** er prioritert i første seksårsperiode i den nye NTP.

## 5. ØKONOMI

Stamvegutvalget hadde i 2017 et forbruk på kr 47385. Dette resulterte i at egenkapitalen i løpet av året ble redusert fra kr 111941 til kr 64556

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, og ny innbetaling er aktuell i 2019.



## 6. UTFORDRINGENE I 2018 OG FRAMOVER

Viktige oppgaver for så vel Stamvegutvalget som dets medlemmer – både i 2018 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 i 2018 er å følge opp intensjonene i stamvegutvalgets uttalelse til NTP 2018-2024 (29) som også er fastsatt som et eget delmål for stamvegutvalgets arbeide i denne kommunevalgperioden. Jfr. avsnitt 2

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

2 mars 2018

Arbeidsutvalget v/  
Vidar Eltun  
(leder)

Åshild Kjelsnes

Even Aleksander Hagen

Jon Askeland

Per Berger

Jan Geir Solheim

Eirik Haga

Arne Bang  
(sekretær)

# STREKNINGSVIS STATUS FOR HELE E16

VEGSTREKNINGER	RIKSVEGUTREDNINGEN			HP i NTP 2014-17 (23)			HP 2018-2023(29)			FULLFØRT 1)
	LENGDE	BREDDEN	KOSTNAD 2018-50	KOSTN Mill.kr	2014-17 Mill.kr	2018-23 Mill.kr	KOST Mill.kr	2018-23 Mill.kr	2024-29 Mill.kr	
<b>A. SANDVIKA - HØNEFOSS (4 FELT)</b>	<b>39</b>	<b>4-felt</b>	<b>6600</b>	<b>7284</b>	<b>2369</b>	<b>4915</b>	<b>14114</b>	<b>5344</b>	<b>8770</b>	
1. Sandvika - Skaret	15	4-felt								2022
a) Sandvika - Wøyen				3720	1785	1935	1174	1174		2019
b) Wøyen - Bjørum										2012
c) Bjørum - Skaret				3480	500	2980	4170	4170		2022
2. Skaret - Hønefoss(Ve)	24	4-felt	6600	84	84					2029
a) Skaret - Høgstaket							2040		2040	RP 2017
b) Høgstaket - Hønefoss							6730		6730	RP 2018
<b>B. HØNEFOSS - OPPLAND GR.</b>	<b>64</b>		<b>2300</b>							
1. Hønefoss - Nymoer	5	4-felt	600							
2. Nymoer - Oppland gr	59	2-felt	1700							
<b>C. BUSKERUD GR - HORDALAND GR</b>	<b>248</b>		<b>8640</b>	<b>6673</b>	<b>3275</b>	<b>2518</b>	<b>1858</b>	<b>1198</b>	<b>660</b>	
1. Buskerud gr - Bjørgo	50	2-felt	380							2019
a) Buskerud gr - Fønhus										1997
b) Fønhus - Bagn				269	269					2014
c) Bagn - Bjørgo				1520	820	700	774	774		2019
2. Bjørgo - Fagernes S	16	2/3-felt	1400							KVU 2011
3. Fagernes S - Øye S	63									KVU 2011
a) Fagernes S - Hande		2/3-felt	2300	2230		1350				KDP 2014
b) Kvamskleiva		2-felt	500	380		380	660		660	RP 2015
c) Hande - Øye (rest)		2-felt	2450							(RPT0)
4. Øye S - Borlaug (Filefjell)	40	2-felt								2018
a) Øye S - Eidsbru				450	420	30	366	366		2018
b) Eidsbru - Varpet				6	6					2014
c) Varpet - Smedalsosen				1488	1430	58	96	96		2017
d) Smedalsosen - Borlaug				325	325					2014
5. Borlaug - Hordaland gr	79	2-felt								
a) Borlaug - Ljøsne				5	5					2010
b) Ljøsne - Håbakken	(8)		700							KDP 2013
c) Håbakken - Hordaland gr			800							2000
<b>D. SOGN- OG FJ. GR. - VOSS</b>	<b>41</b>		<b>4200</b>	<b>3269</b>	<b>199</b>	<b>1080</b>	<b>1814</b>	<b>86</b>	<b>1730</b>	
1. Gudvangen - Voss V <sup>2)</sup>	39									
a) Nærøydalstunellen		2-felt	1500	1270		850	1730		1730	RP 2016
b) Stalheim - Oppheim		2-felt	800							
c) Oppheim - Voss Ø		2/3-felt	1900	1800		230				KDP 2014
2. Voss Ø - Voss V	2			199	199		86	86		2014
<b>E. VOSS - BERGEN</b>	<b>88</b>		<b>13300</b>	<b>500</b>	<b>20</b>	<b>480</b>	<b>15810</b>	<b>51</b>	<b>15810</b>	
1. Voss V - Arna	77									KVU 2014
a) Voss V - Stanghelle		2/3-felt	7700							
b) Stanghelle - Arna		4-felt	3800				11220		11220	RP 2019
c) Mindre skredsikr.tiltak							51	51		
2. Arna - Bergen (Vågsbotn)	11	4-felt	1800							
a) Sætre/Bjørkehaug				500	20	480				
b) Ringveg							4590		4590	
<b>F. TOTAL</b>	<b>480</b>		<b>35080</b>	<b>17726</b>	<b>5863</b>	<b>8993</b>	<b>33596</b>	<b>6626</b>	<b>26970</b>	

Oppdatert 14.2 - 2018

Kilder: Riksvegutredningen 2015 - der kostnadstallene 2018-50 ikke innbefatter «bindinger» fra 2017, Handlingsprogrammet for NTP 2014-17 (23) og til Handlingsprogram for NTP 2018-29

1) Årstall for fullførte prosjekter og for når igangsatte prosjekter blir fullført.

Forøvrig er årstall for ferdige planer angitt:

KVU konseptvalgutredning

KDP kommunedelsplan

RP reguleringsplan (også RP-strekning i C3c. Turtnes - Øye)

2) Vedrørende opplysningene om riksvegutredningen i E1 skal "Stanghelle" erstattes av Vaksdal i 1a og 1b.