



Til

[Firmapost-sor@vegvesen.no](mailto:Firmapost-sor@vegvesen.no)

8. november 2016

## HØRINGSUTTALELSE TIL 16/36312 «KVU RV7 OG RV52 GOL-VOSS»

Stamvegutvalget, som har 3 fylkeskommuner og 16 kommuner langs E16 som medlemmer, har siden midten på 1980 tallet arbeidet for at E16 snarest blir opprustet til best mulig standard mellom Oslo og Bergen. Dette i tråd med Stortingets enstemmige stamvegvedtak i 1975, som på ny ble bekreftet av Stortinget i 1992.

Stamvegutvalget viser til sine tidligere uttalelser til hhv Øst-Vest utredningen (24/3-2015) og NTP 2018-29 (15/4-2016). I den siste ble det igangsatte arbeidet med KVV Gol-Voss for Rv7 og Rv52 omtalt

Stamvegutvalget har gjennomgått den foreliggende KVV for Rv7 og Rv52 mellom Gol og Voss, og vil konkludere med:

**Stamvegutvalget mener den nye KVV for Rv7 og Rv52 styrker både E134 med arm til Bergen som hovedtrase øst-vest og at E16 opprettholdes som det naturlige nordlige alternativ – som relativt raskt og rimelig kan fullføres. På kort sikt er det viktigste for E16 å få fullført de dårligste reststrekningene.**

Denne uttalelsen tar utgangspunkt i følgende tabell:

### Trafikktall på fjellovergangene (ÅDT) i 2050

Veg	Referanse		Utbygd Rv7(lang tunnel)		Utbygd Rv52(lang tunnel)	
	Basis 2050	Pluss 2050	E134 u/arm	E134 m/arm	E134 u/arm	E134 m/arm
Rv7	3865	1144	4509	1851	548	526
Rv52	1389	1292	1237	1199	3847	2070
E134	2549	9390	7188	11052	8208	11254

Kilde: KVV Gol-Voss. Sammenstilling av årsmiddeltrafikk (ÅDT) fra figurene 36,38, 39, 40 og 44

Referansealternativene er anslått årsmiddeltrafikk over fjellovergangene i 2050 uten utbygging av Rv7 og Rv52:

**Basis 2050** er et framtidsscenario der det ikke er gjennomført større investeringer på andre øst-vest forbindelser og det øvrige vegnett utover prosjekter som har fått bevilgning eller er «bundne». For øvrig er alle bomstasjoner fjernet.

**Pluss 2050** er basert på at følgende større prosjekter er ferdigstilt: Ny E39 fra Kristiansand til Trondheim, E18/E6 Kristiansand, Oslo-Otta, Oslo- Hønefoss, Bergen-Voss og E134 (uten arm til Bergen). I tillegg er det forutsatt økte frekvenser og store reisetidsforbedringer på Bergensbanen.

#### Ulike utbyggingsalternativer.

I kolonnene 3 og 4 er det vist ÅDT i 2050 forutsatt at **Rv7 utbygd** blir med lang tunnel og at E134 utbygges hhv uten og med arm til Bergen.

I kolonnene 5 og 6 er det tilsvarende vist ÅDT ved **utbygging av Rv52** med lang tunnel

### **Ut fra opplysningene i tabellen vil stamvegutvalget gi følgende innspill:**

1. E134 med arm til Bergen blir ventelig utpekt til hovedveg mellom Østlandet og Vestlandet – med sikte på snarlig utbygging til 100% vintersikkerhet og god standard.
  - E134 med arm til Bergen blir 42 km kortere enn en fullt utbygd Rv7, og vil ta over 80% av øst-vest trafikken selv om Rv7 eller Rv52 blir fullt utbygd.
  - Fra Øst-Vestutredningen vet vi at E134 med arm til Bergen hadde den desidert høyeste nettonytte (+26 mrd), mens alle de øvrige (E16, Rv52 og Rv7) hadde negativ nettonytte (12-14 mrd).
2. Strategien for videre utvikling av E16, Rv52 og Rv7 – herunder om det skal utpekes en nordlig hovedveg – må ta utgangspunkt/bli en konsekvens av valget av hovedveg.
  - E134 med arm til Bergen vil bli valgt av alle som skal raskt fram mellom byområdene Oslo og Bergen- og både sør og litt nord for disse.  
For det nordlige alternativ er derfor ikke reisetid Oslo-Bergen lenger noe hovedkriterium – slik det var i Øst-Vest utredningen.
  - I det Rv7 og Rv52 til sammen får mindre enn 20% av øst-vest trafikken er det et spørsmål om disse små trafikkmengdene i overskuelig framtid kan forsvare kostnadene med å investere i en 3. vintersikker fjellovergang – i tillegg til E16 og E134.

3. Alle de tre nordlige alternativ ( E16, Rv52 og Rv7 ) har felles interesse i at utbyggingen av Sandvika-Hønefoss og Voss-Bergen gjennomføres så raskt som mulig. Videre er utbygging av reststrekninger på Borlaug-Voss av felles interesse for E16 og Rv52, særlig viktig her er rassikring.
4. Viktige kriterier for en nordlig trase vil være vintersikkerhet, forutsigbarhet, restkostnader, binde landsdeler sammen, helhetshensyn, kort reisetid på de mest aktuelle relasjoner mv. Sterke distriktshensyn er det i alle alternativer – ikke minst i jernbaneløse strøk.

**Stamvegutvalget mener den nye KVV for Rv7 og Rv52 styrker både E134 med arm til Bergen som hovedtrase øst-vest og at E16 opprettholdes som det naturlige nordlige alternativ - som relativt raskt og rimelig kan fullføres. På kort sikt er det viktigste for E16 å få fullført de dårligste reststrekningene.**

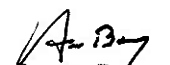
Vi bistår gjerne med ytterligere opplysninger.

Med vennlig hilsen

Stamvegutvalget

  
Vidar Eltun

(leder)

  
Arne Bang

(sekretær)