

STAMVEGUTVALGET

15. november 2017

HOVEDVEGFORBINDELSENE ØST-VEST. PROSESS OG VIDERE OPPFØLGNING

I tilknytning til arbeidet med NTP 2018-23(29) har det pågått utredninger og debatt om hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet.

I dette notat har Stamvegutvalget orientert nærmere om denne prosessen som i Stortinget resulterte i tverrpolitisk enighet om rask utbygging av Skaret-Hønefoss og Voss-Arna, og der samarbeidspartiene (H, FrP, KrF, V) ble enige om å gå inn for følgende hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet:

- E134 – som sørlig hovedvegforbindelse
- E16, Rv7 og Rv52 – som nordlige hovedvegforbindelser

der større investeringsprosjekter på de tre nordlige alternativ vil bli vurderte fram mot neste NTP utfra de prosjekter som gir best nytte og størst effekt for pengene.

Det er i denne sammenheng viktig at trafikk tall og nytteberegninger for prioriteringen mellom disse tar utgangspunkt i at E134- med eller uten arm til Bergen- blir ferdig utbygd innen 2050. Dette gir helt andre resultater enn i Øst-Vestutredningen i favør av E16.

Notatet er inndelt i følgende avsnitt:

1. Litt historikk
2. Øst-Vestutredningen
3. Regjeringens videre oppfølging
4. Fagrapporter styrker kombinasjonen E134 og E16
5. Stortingsmeldingen om NTP 2018-23
6. Samarbeidspartiene enig om funksjonsfordeling E16,Rv7,Rv52 i nord
7. Stortingsbehandlingen vår 2017
8. Oppsummering

I tilknytning til avsnitt 4 følger vedlagt en nærmere begrunnelse for kombinasjonen E134 og E16 , og om andre momenter til fordel for E16 i det videre arbeid.

1. Litt historikk

I 1975 fattet Stortinget et enstemmig vedtak om at stamvegen mellom Oslo og Bergen skulle gå over Aurland-Lærdal-Filefjell. Dette etter en omfattende debatt og der det i St.meld.nr.104 (1973-74) spesielt ble presisert viktigheten av at Stortinget tok et endelig standpunkt:

Departementet finner det riktig at en nå etter å ha vurdert saken i mange år tar et endelig standpunkt til stamvegforbindelsen Bergen-Oslo, og ikke videre trekkes med den usikkerhet at det valg en nå foretar om noen år kanskje må endres.

Stamvegvedtaket ble på nytt stadfestet av Stortinget i 1992 etter et initiativ om å oppruste Hol-Aurland.

I NTP 2014-23 ble det sagt at E16 var den viktigste vegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet, men også E134 over Haukeli ble utpekt som en av de viktigste vegene i landet.

Stamvegvedtakene har bidratt til sammenhengende utbygging av E16 fra Gudvangen, videre til Aurland og Lærdal – og at dette etter Lærdalstunellen er videreført gjennom Lærdal og nå over Filefjell. Samtidig vil E16 fra Buskerud til Bjørge bli fullført i løpet av 2019.

I prosessen med NTP 2018-29 er det klarlagt at fellesstrekningene på E16 med veg og jernbane mellom Skaret-Hønefoss og Voss-Arna vil bli startet opp.

Statens vegvesen startet i samarbeid med Jernbaneverket en ny øst-vest utredning som i tillegg til E16 og E134 også skulle inkluderte Rv7 og Rv52.

2. Øst-Vestutredningen

Denne utredning var et av grunnlagsdokumentene til NTP 2018-29, og var spesielt viktig for transportkorridor 5 som omfatter alle de 4 aktuelle hovedforbindelsene øst-vest: E16 Filefjell, Rv52 Hemsedal, Rv7 Hardangervidda og E134 Haukelifjell.

Bakgrunn for utredningen var å analysere tenkbare utbygginger av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet – som underlag for prioriteringer framover.

Utredningen konkluderte med:

- å gi E134 høyeste prioritet i det denne gir stor positiv netto nytte både mot Haugesund og Bergen.
- Alternativet med å utbygge E134 med arm til Bergen (Hordalands diagonalen) vil gi en meget rask veg mellom Oslo og Bergen med svært god samfunnsøkonomisk lønnsomhet (+26 mrd) Det ble foreslått at dette alternativ nærmere vurderes i en egen KVV (konseptvalgutredning)
- Idet E134 i hovedsak ikke vil dekke behovene lengre nord foreslo SVV å prioritere ytterligere en forbindelse over fjellet, og at dette burde være Rv52 eller E16. Dette i det E134 i stor grad ivaretok de samme nasjonale behov som Rv7.

Den beregnede samfunnsnyttan ga ikke tydelig svar på valget mellom Rv52 (-14 mrd) og E16 (-12 mrd), men idet Rv52 var 24 min raskere mellom Oslo og Bergen ble Rv52 foreslått som et nordlig alternativ.

I høringsrunden framkom følgende prioriteringer:

- Massiv oppslutning om E134 med arm til Bergen
- E16 og Rv52 prioritert av ca 20% hver
- Rv7 prioritert av ca 15% av uttalelsene

- Fylkeskommunene hadde følgende prioriteringer:
 - Buskerud: E134 og likestilling mellom Rv7 og Rv52 i nord
 - Oppland: E134 og E16
 - Hedmark: E134 og E16
 - Sogn og Fj.: E134 og Rv52 (+fullføring av E16 gjennom Valdres)
 - Hordaland: E134, men også Rv7 (landsdelsbehov)

3. Regjeringens videre oppfølging

Regjeringen signaliserte i desember 2015 følgende til Statens vegvesen i sitt arbeide med øst-vestforbindelsene i NTP 2018-29:

- Behov for å utvikle to ruter som vesentlig reduserer reisetiden mellom øst og vest.
- E134 skal være den ene hoved forbindelsen – men det skal ikke utredes arm til Bergen.
- Det skal gjennomføres en grundigere utredning av alternativene Rv7 og Rv52 mellom Gol og Voss som beslutningsgrunnlag for valg av trase mellom Bergen og Oslo.

Dette innebar at verken armen fra E134 til Bergen eller E16 skulle utredes nærmere, og at Stortinget ikke fikk et reelt og samordnet beslutningsgrunnlag for å vurdere øst-vest forbindelsene.

4. Nye fagrapporter styrker kombinasjonen E134 og E16

Regjeringen har i oppfølgingen av Øst-Vest utredningen fått utført en konseptvalgutredning (KVU) for Rv7 og Rv52 mellom Gol og Voss – utført av Statens Vegvesen, som er nærmere vurdert i en kvalitetssikringsrapport (KS1) – utført av 4 konsulentfirmaer.

Fra **KVU** registreres at E134 med arm til Bergen blir 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, og 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 enda mer ulønnsomme ved at E134 bygges ut med arm til Bergen.
- Det anbefales at E134 med arm til Bergen utredes før det vedtas noe utbyggingsprosjekt for Rv7 og Rv52.

Begge disse fagrapporter 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.

Vedlagt følger en nærmere begrunnelse for kombinasjonen E134 og E16, og andre viktige momenter som styrker fullføringen av E16 .

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.

5. 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 vegstandarden. 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 fagrapporter 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.

6. 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.

7. Stortingsbehandlingen av NTP

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 til nærmet helt vintersikker.
- Komiteens medlemmer fra AP og SP mener det må utredes en KVU 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, og 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 trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet. Det er spesielt de farlige strekningene Reieavingen 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».

8. Oppsummering

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 vegstandarden - 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.

Dette er nærmere forklart i vedlagte notat.

NÆRMERE BEGRUNNELSE FOR KOMBINASJONEN E134 OG E16

I dette notat er det gitt en begrunnelse for at kombinasjonen E134 og E16 styrkes vesentlig i forhold til Øst-vestutredningen når en i nytteberegningene forutsetter at E134 er bygd ut i 2050. Dette spesielt om E134 utbygges med arm til Bergen.

I siste del av notatet er det også orientert om andre momenter som styrker E16 som det nordlige alternativ.

Øst-Vest utredningen fra 2015 ga følgende nytte/kostnadstall i mrd.kr:

Alternativ	Nytte	Kostnad	Nettonytte	Trafikktall (Trafikktall KVU)
• E16 Filefjell	6	18	-12	1750
• Rv52 Hemsedal	9	23	-14	4200 (2070)
• Rv7 Hardangervidda	16	28	-12	6800 (1851)
• E134 Haukeli	47	35	+12	7000
• E134 + arm til Bergen	70	44	+26	8250

Kilde: Øst-Vest utredningen tabell 1 og 2

«Nytte» er i stor grad basert på trafikktall (jfr.kolonne 4) og innspart reisetid

«Kostnad»= investering+skattekostnad

«Trafikktall» er de trafikkmengder(ÅDT) i 2050 som følger av full utbygging av hvert enkelt alternativ og ingen andre.

«Trafikktall KVU» er de trafikktall i 2050 som er bergnet ved utbygging av hhv Rv52 og Rv7 forutsatt at også E134 med arm til Bergen også blir utbygd.

Prioriteringen av E134 var klar ut fra nettonytte tallene. Disse viste for øvrig liten forskjell mellom de nordlige alternativer der avveiningen mellom Rv52 og E16 endte opp med at Rv52 ble foreslått – vesentlig på grunn av 24 minutt kortere reisetid Oslo-Bergen.

Rv7 ble ikke prioritert på grunn av nærheten til E134 – dette både utfra hensyn til værmessig sårbarhet og konkurranse om samme trafikk..

Hovedårsaken til de store avvik i trafikkslagene er at de respektive vegalternativer i Øst-Vest utredningen var basert på at det kun var dette spesifikke alternativ som ble utbygd. I KVU for Rv7 og Rv52 Gol-Voss er det også vurdert kombinasjoner mellom ulike utbyggingsalternativer- herunder hvordan trafikktallene på Rv7 og Rv52 blir påvirket av at E134 blir utbygd - med eller uten arm til Bergen.

Dette er så vidt sentralt at følgende årsdøgntrafikktall(ÅDT) for fjellovergangene i 2050 fra KVU refereres

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: KVU Gol-Voss. Sammenstilling av årsdøgntrafikk (ÅDT) fra figurene 36,38, 39, 40 og 44

Rv7 er Hardangervidda, Rv52 er Hemsedalsfjellet og E134 er Haukelifjellet. E16 Filefjell ble ikke vurdert i KVU

Referansealternativene er anslått årsgjennsnitt for trafikken 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 via Oslo til Otta, Oslo- Hønefoss, Bergen- Voss og E134 (uten arm til Bergen).

Det framgår at effekten av de ovennevnte prosjekter resulterer i at den anslåtte årsgjennsnitt for trafikken over E134 Haukelifjell i 2050 vil øke fra 2549 til 9390, mens summen av Rv7 og Rv52 vil mer enn halveres – fra 5254 til 2436. Pluss 2050 er det mest realistiske referansealternativet og er også forutsatt i kolonnene 3-6 i tabellen ovenfor, som viser anslag på årsgjennsnitt for trafikken i 2050 ved utbygging av hhv Rv7 og Rv52 og at E134 utbygges uten eller med arm til Bergen.

Det registreres av den nye KVU at E134 med arm til Bergen vil kunne bli ca 42km kortere enn Rv7 mellom Oslo og Bergen og ta ca 80% av hele øst-vest trafikken – dette selv om Rv7 eller Rv52 blir fullt utbygd. E134 har for øvrig den desiderte høyeste nettonytte (+26 mrd.!).

Ved valg av E134 med arm til Bergen får en den raske og sikre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet som var hovedhensikten å få avklart i Øst-Vest utredningen.

Denne viktige konklusjonen er vesentlig styrket gjennom fagrapportene og de fleste høringsuttalelsene – og tilsier at KVU for «Hordalandsdiagonalen» bør startes opp for nærmere å få belyst dette.

Også E134 uten arm til Bergen vil ferdig utbygd få positiv nettonytte – og i vesentlig grad svekke trafikkmengdene og nytteeffektene på Rv7 og Rv52.

Hva med det nordlige alternativ?

Valget av et nordlig alternativ bør i prinsippet avventes til en har mer informasjon, men mye tilsier at en nå raskt bør fullføre reststrekningene på E16

Konsekvensene av at E134 blir utbygd med arm til Bergen er:

- E134 vil bli valgt av alle som skal raskt fram mellom byområdene Oslo-Bergen og både sør og litt nord for disse. Reisetid Oslo-Bergen bør derfor ikke lenger være hovedkriterium for valg av nordlig hovedforbindelse – slik det var i Øst-Vest utredningen. Det er her viktigere med reisetidene mellom de destinasjoner det nordlig alternativ skal betjene – og der E16 ofte er beste alternativ.
- Rv7 og Rv52 får til sammen mindre enn 20% av øst-vest trafikken. Disse små trafikkmengdene kan i overskuelig framtid neppe forsvare de store kostnadene med å investere i en 3.vintersikre fjellovergang – i tillegg til E16 (som nå er blitt 100% vintersikker) og E134.

- I Øst-Vest utredningen framgår det at trafikkmengdene (ÅDT) ved utbygging av Rv7 og Rv52 var anslått til hhv 6800 og 4200 i 2050, mens de ved også utbygging av E134 med arm til Bergen ifølge KVVU-en bare blir hhv 1851 og 2070!!

I det nytteverdiene for vegprosjekter i stor grad er basert på beregnede trafikk tall, stiller dette et stort spørsmål ved de tidligere beregnede nytteverdiene for hhv Rv7 og Rv52. Sannsynligvis er de reelle nytteverdiene mindre enn halvparten av de som er oppgitt i Øst-Vest utredningen.

Dette er også en av hovedkonklusjonene i Kvalitetssikringsrapporten (KS1)

Fagrapportene gir nye momenter som sannsynligvis ville ha ført til at E16 ville ha blitt foreslått som nordlig alternativ i Øst-Vest utredningen.

Andre viktige momenter – som også styrker E16

Det er viktig å supplere det ovenstående med følgende momenter som taler for fullføring av E16:

- **E16 - 100% vintersikker**
E16 over Filefjell fullføres i 2018 og er allerede 100% vintersikker, og har minst nedbør og det mest stabile innlandsklimaet av fjellovergangene. I KVVU-en argumenteres det til fordel for Rv52 at fjellovergangen ligger lengre fra E134 og lengre inn i landet enn Rv7. Begge disse momentene gjelder i enda større grad for E16 enn for Rv52.
Det er for øvrig svært dyrt å investere i flere parallelle vintersikre fjelloverganger med begrensede trafikkmengder – jfr. totalt mindre enn 5000 ÅDT på alle fire fjellovergangene (i 2013)
- **E16 - binder landsdeler best sammen**
E134 og E16 har som sørligste og nordligste alternativ best tilknytning til andre vegsamband, og er den kombinasjonen som best binder landsdeler sammen.
E16 er den raskeste forbindelsen mellom Vestlandet og største delen av områdene nord for Oslo – herunder hele Mjøsområdet (Reststrekningen over Tonsåsen på Fv 33 Bjørgo-Gjøvik fullføres i 2020)
Jfr. også at E16 er europavegen mellom Bergen og Gavle i Sverige og passerer Gardemoen.
(Det planlegges ny trase Hensmoen/Nymoene-Eggemoen som vil forkorte reiseavstanden langs E16 med ca 5km og gi store høydegevinster)

E16 inngår også i raskeste forbindelse mellom Bergen og Trondheim og videre nordover - når Rv51 over Valdresflya er åpen (8 mnd). Det er lenge til E39 blir ferdig. (Det pågår nå vurdering av Valdresflya som helårsveg) E16 har likhet med Rv52 god forbindelse til Rv5 fra Lærdal og nord/vest over i Sogn og Fjordane.

- **Kostnadene til Rv7 og Rv52 har økt – stor forverring i nettonytte**

I KVVU-en for Rv7 og Rv52 framgår det at kostnadene til utbygging av både Rv7 og Rv52 er vesentlig økt i forhold til Øst-Vest utredningen, og kostnadene til vintersikker veg mellom Hønefoss og Voss blir:

---	E16 Hønefoss-Fagernes-Voss	17.9 mrd.kr
---	Rv52 Hønefoss-Gol-Voss	28.6 mrd.kr
---	Rv7 Hønefoss-Gol- Voss	30.3 mrd.kr

Det framgår at merkostnaden ved valg av Rv52 i stedet for E16 nå er beregnet til 10.7 mrd.kr. Forskjellen mellom disse i øst-vest utredningen var 4.5 mrd.kr.

Mellom Hønefoss og Borlaug er E16 mindre enn halvparten så dyr å bygge ut som Rv52.

Nytteverdiene av både Rv52 og Rv7 vil – som tidligere nevnt- bli vesentlig redusert pga drastisk endring i trafikkmengdene ved utbygging av E134 - med eller uten arm til Bergen. Dette vil sammen med den store kostnadsøkningen tilsi en markert forverring av den negative nettonytte – både for Rv52 og Rv7 og disses forhold til E16.

- **Regionale virkninger – spesielt viktige for jernbaneløse distrikter.**

I KVVU-en for Rv7 og Rv52 er det referert til nye analyser mv. Det konkluderes med at de regionale virkninger ikke har noen avgjørende betydning for prioritering av Rv7 eller Rv52 som hovedvegforbindelse. E16 går også gjennom tunge reiselivsområder og den største forskjellen er vel at distriktene langs E16 ikke har jernbane mellom Hønefoss og Voss, mens Hallingdal med Rv7 og Rv52 også vil nyte godt av de store forbedringer på Ringeriksbanen og Bergensbanen.

- **E16 er ulykkesbelastet**

I tiårsperioden 2007-2016 hadde de tre nordlige alternativer følgende antall personskade ulykker mellom Hønefoss og Voss:

-	Filefjell	325
-	Hemsedal	235
-	Hardangervidda	243

Kilde: Statens vegvesen

Av ulykkene langs Filefjellalternativet var hele 251 på strekningen Hønefoss–Borlaug , som var flere enn totaltallene mellom Hønefoss-Voss for de to andre alternativene.

- **E16 kan raskt og rimelig fullføres**

I det E16 har vært en prioritert veg er store deler av E16 mellom Hønefoss og Voss ferdig utbygd med 8.5 meter vegbredde og mesteparten av kostnadene er tatt . Ellers pågår en del prosjekter, mens mye av det resterende er planavklart .

Dette innebærer at E16 rimelig kan fullføres som vintersikker øst-vest forbindelse med god standard i løpet av få år.

- **Prioriteringer i NTP 2018-23(29)**

Stamvegutvalget for E16 prioriterte i sin uttalelse til NTP de to store felles prosjektene Skaret-Hønefoss og Voss-Arna og følgende reststrekninger mellom Hønefoss og Voss i første planperiode:

Fagernes-Hande

Kvamskleiva (rassikring)

Ljøsne-Tønjum

Nærøydalstunnellen (rassikring)

Oppheim-Voss

Felles for alle disse reststrekningene er at de har svært dårlig standard, utgjør markerte standardbrudd, de har tidligere vært prioritert i NTP og har god planstatus.

Det ble for øvrig klart presisert at E16 snarlig måtte fullføres, og at det i arbeidet med neste NTP vurderes videre planlegging og utbygging.