

Korridoren har videre fem regionale lufthavner med statlige kjøp av flyruter til Bergen og Oslo, og en ikke-statlig lufthavn: Stord lufthavn, Sørstokken.

De viktigste flyforbindelsene i korridoren er:

Strekning	Antall passasjerer 2008 i hele 1000
Stavanger – Bergen	703
Bergen – Ålesund	157
Bergen – Trondheim	413

Ved Flesland er det for perioden 2009-2013 planlagt investeringer for totalt 880 mill. kr. Tiltakene inkluderer en utvidelse av terminalbygg beregnet til 400 mill. kr.

Ved Kvernberget er det planlagt ny felles terminal for rutefly og helikopter med en beregnet kostnad på 150 mill. kr i 2012-2013.

Investeringsplaner på Sola er omtalt i 10.4.4.4. og Værnes i kapittel 10.4.7.4.

10.4.6 Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

10.4.6.1 Riksveginvesteringer

Denne korridoren binder Vestlandet og Østlandet sammen og er viktig både for person- og godstransport mellom de to landsdelene. Mens E16/rv 7/rv 52 er veiene mellom de to største byene i landet, Oslo og Bergen, er E134 viktig for transporten mellom Stavanger/Haugesund og Drammen/Grenland. Etter som alle veiene innbefatter høyfjellsoverganger er det en krevende oppgave å sikre vinterregularitet på disse. Bergensbanen er viktig både for arbeidsreiser inn til Oslo og Bergen, for gods- og personreiser på de lengre strekningene og som reiselivsprodukt sammen med Flåmsbana. Det er behov for omfattende oppgradering av infrastrukturen som grunnlag for å skape vekst i næringslivet og å utvikle bo- og arbeidsregioner. Regjeringen vil derfor øke midlene til både veger og jernbane i korridoren for å redusere reisetid, øke kapasiteten og sikre E16 som en vinteråpen veg mellom våre to største byer.

I løpet av planperioden vil 55 km riksveg bli utbedret slik at de får gul midtstripe. Dette innebærer at antall km riksveger i denne korridoren som i dag ikke har gul midtstripe vil bli redusert med 29 pst. 12 km ny fire felts veg vil bli bygget i denne korridoren. Det blir gjennomført en rekke raskringstiltak på de enkelte vegrutene i korridoren.

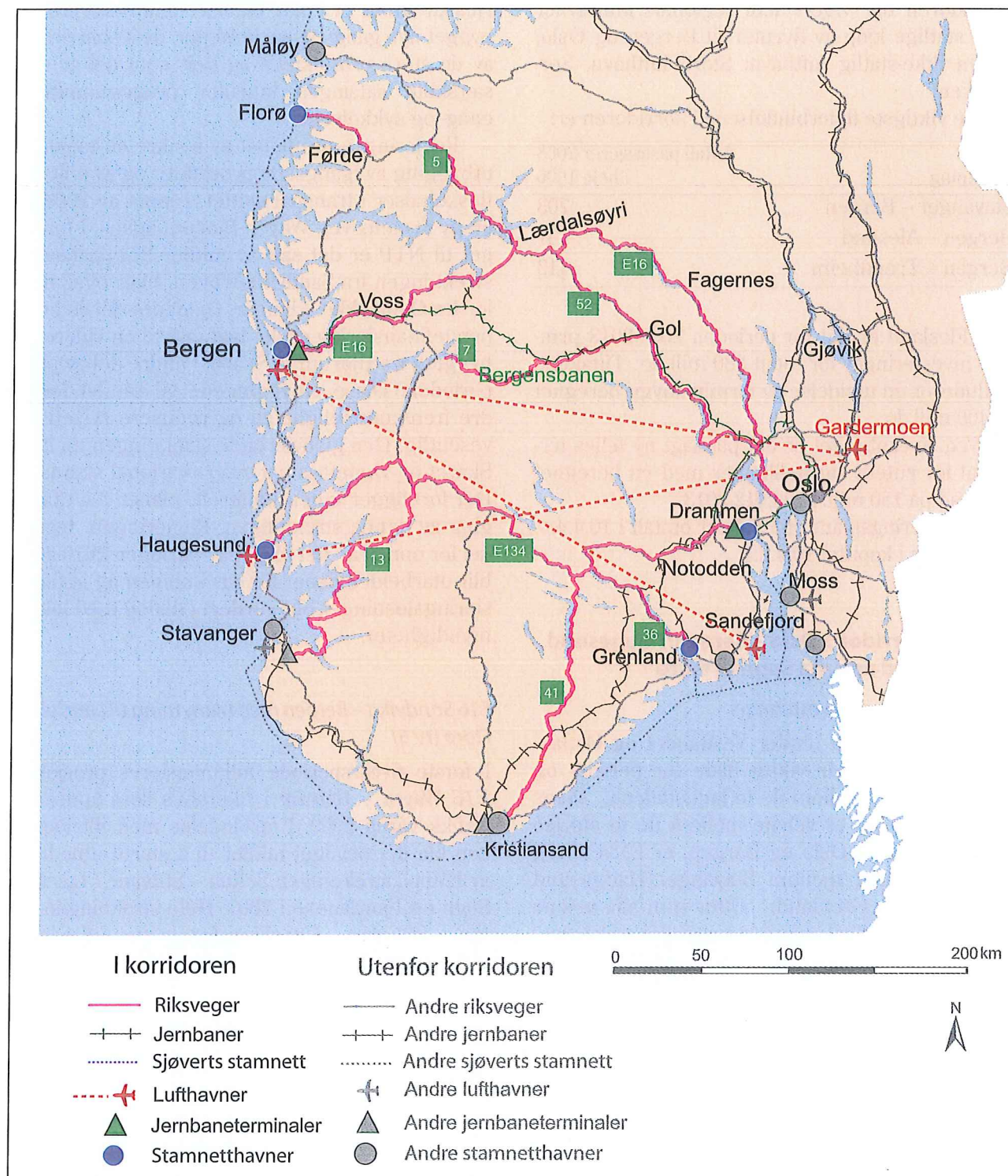
Dessuten blir det bl.a. etablert midtrekkverk og bygget nye gang- og sykkelveger, dels som en del av de store prosjektene og dels som del av den særskilte satsingen innenfor programområdet gang- og sykkelveger.

Regjeringen er opptatt av å sikre en rasjonell utbygging av igangsatte prosjekter og av å fjerne flaskehalser i transportnettet. I løpet av 2009 vil en ny firefelts veg Wøyen-Bjørums åpnes. I forslaget til NTP er det satt av midler til oppstart av strekningen fra Sandvika-Wøyen, hvor også midler fra Oslopakke 3 inngår. Gjennom delvis bompengefinansiering er det lagt opp til en videre utbygging fra Bjørums til Skaret i andre del av planperioden. Disse utbyggingene vil samlet forbedre fremkommeligheten og redusere reisetiden vesentlig. Den gjenværende strekningen mellom Skaret og Hønefoss har svært variabel standard. Det foreligger ingen konkrete planer for utbygging av denne strekningen. Regjeringen legger derfor opp til at det i løpet av perioden 2010-2013 blir utarbeidet planer for strekningen og at finansieringsløsninger blir vurdert i dialog med lokale myndigheter.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytning til Lærdal og Florø (rv 5)

I første fireårsperiode fullfinansieres prosjektet *E16 Wøyen – Bjørums* i Akershus som åpnes for trafikk våren 2009. I forbindelse med tiltakspakken ble det bevilget midler til å starte utbedring av E16 på strekningen Seltun – Stuvane i Lærdal i Sogn og Fjordane i 2009. Hele strekningen *Seltun – Stuvane – Håbakken* forutsettes utbedret i løpet av første fireårsperiode. I tillegg prioriteres statlige midler til omlegging av *E16 forbi Voss*. Prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert gjennom Vossepakken, jf. nærmere omtale i kapittel 10.4.5.1.

Bygging av ny E16 på strekningen *Sandvika – Wøyen* i Akershus inngår i det lokale forslaget til Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet foreslår derfor statlige midler til å starte byggingen i første fireårsperiode. Det er også satt av statlige midler til å starte utbedringen av E16 på strekningene *Fønhus – Bagn – Bjørge* i Oppland, inkl. rassikring ved Bergsund. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av utbyggingen. I tillegg prioriteres anleggsstart på strekningen *ØyeBorlaug* i henholdsvis Oppland og Sogn og Fjordane fylke. I forbindelse med tiltakspakken ble det bevilget midler til å starte utbedringer på delstrekningen *EidsbruVarpe*, vest for Øye, i 2009. På rv 5 legges



Figur 10.25 Korridor 5 Oslo/Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

det opp til å bygge ny *Loftnesbru* i Sogndal i Sogn og Fjordane.

Prosjektet E16 Sandvika – Wøyen

Trafikkbelastningen tilsier at E16 bør bygges ut til firefelts veg på hele strekningen Oslo – Hønefoss.

Prosjektet Wøyen – Bjørum åpnes for trafikk våren 2009, og utbygging av strekningen Sandvika – Wøyen er derfor en logisk videreføring av utbyggingen til firefelts veg. Årsdøgntrafikken er om lag 30 000 kjøretøy. Det er tidvis store forsinkelser i rushtidene og store støy- og luftforurensningsproblemer. Sammen med E18 utgjør E16 en barri-

Tabell 10.24 Nøkkeltall og virkningsberegninger E16 Sandvika – Wøyen

Kostnadsanslag	1 400 mill. kr
Statlig finansiering 2010-2013	100 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2019	300 mill. kr
Annen finansiering	1 000 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 1 100 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	400 mill. kr
Reduksjon i næringslivets transportkostnader	100 mill. kr
Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år	0-1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket)	+ 4 000 tonn

ere som begrenser mulighetene for videre byutvikling i Sandvika.

Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km ny firefelts veg utenom sentrum. Videre omfatter prosjektet ombygging av dagens veg som del av et samlevegnett i Sandvika. Omleggingen av E16 er planlagt slik at den kan kombineres med ulike løsninger for framtidig E18 forbi Sandvika. Omleggingen vil bedre forholdene langs Sandvikselva som er av stor betydning både som rekreasjonsområde og som lakseelv.

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Arbeidet med reguleringsplan pågår.

Prosjektet E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo

E16 på strekningen Fønhus – Bagn – Bjørgo i Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner er stedvis smal og svingete og med dårlig bæreevne. Sør for Bagn er det et rasutsatt parti ved Bergsund. Ved Bagn er det et stigningsparti som fører til vanskelige forhold for tungtrafikken vinterstid. Mellom Fønhus og Bagn går vegen parallelt med elva Begna på store deler av strekningen. Hele strekningen er om lag 23 km lang. Årsdøgntrafikken er om lag

2 200 kjøretøy mellom Fønhus og Bagn og om lag 2 500 kjøretøy mellom Bagn og Bjørgo.

Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende veg, inkl. rassikring. Det pågår arbeid med reguleringsplan for strekningen Fønhus – Bagn. Forbi det rasutsatte partiet Bergsund utredes alternative løsninger, herunder tunnelløsning. For strekningen Bagn – Bjørgo pågår arbeid med kommunedelplan. Også her utredes alternative løsninger, herunder tunnelløsning. I Begna er det registrert forekomster av elveperlemuslinger, noe som kan føre til strenge restriksjoner på anleggsarbeidene. På grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Det foreligger ikke lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering av utbyggingen, men det er lokalpolitisk tilslutning til å arbeide videre med et opplegg for delvis bompengefinansiering av videre utbygging av E16 på strekningen Fønhus – Øye.

Prosjektet E16 over Filefjell

Regjeringen er opptatt av å prøve ut forskjellige modeller for organisering og finansiering av sam-

Tabell 10.25 Nøkkeltall og virkningsberegninger E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo

Kostnadsanslag	800 mill. kr
Statlig finansiering 2010-2013 ¹	300 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2019	200 mill. kr
Annen finansiering	300 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 400 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	300 mill. kr
Reduksjon i næringslivets transportkostnader	200 mill. kr
Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år	0-1 personer
CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket)	+ 2 400 tonn

¹ Inkl. 100 mill. kr fra post 31 Rassikring.

Tabell 10.26 Nøkkeltall og virkningsberegninger E16 Øye – Borlaug

Kostnadsanslag	1 700 mill. kr
Statlig finansiering 2006-2009	20 mill. kr
Statlig finansiering 2010-2013	620 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2019	1 060 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 1 200 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	170 mill. kr
Reduksjon i næringslivets transportkostnader	60 mill. kr
Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år	0-1 personer
CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket)	+ 800 tonn

ferdselsprosjekter med sikte på en mest mulig effektiv utnyttelse av ressursene i sektoren. I arbeidet med NTP ønsker regjeringen å prioritere ressurser til en mer effektiv og vintersikker hovedriksveg mellom Vest- og Østlandet, og dermed mellom de to største byene i landet Oslo og Bergen. Arbeidet med å ruste opp E16 på strekningen Øye – Borlaug har så langt vært delt opp i tre delprosjekter, Øye – Tyinkrysset, Tyinkrysset – Smedalsosen og Smedalsosen – Borlaug. Regjeringen er imidlertid opptatt av at Statens vegvesen skal få mulighet til å se utbyggingen av hele strekningen i sammenheng, slik at man kan sikre en mest mulig effektiv samlet utbygging av E16 over Filefjell. Prosjektet E16 over Filefjell skilles derfor ut som et prosjekt ført på egen post.

Strekningen Øye – Borlaug er om lag 40 km lang. Stigningene opp mot Filefjellet skaper framkommelighetsproblemer for tungtrafikken, særlig vinterstid. Dette gjelder både strekningen fra Eidsbru til Otrøsen, vest for Tyinkrysset i Oppland, og strekningen Borlaug – Maristova i Sogn og Fjordane. I tillegg er vegen smal og svingete. Breddestandarden er spesielt dårlig på strekningen Eidsbru – Varpe og i stigningspartiet opp mot Maristova, mens kurvaturen er dårligst fra Borlaug til Smedalsosen, øst for Maristova, og på strekningen Øye – Varpe. Deler av strekningen er dessuten rasutsatt. Årsdøgntrafikken er om lag 1 200 kjøretøy øst for Tyinkrysset. Over Filefjell er årsdøgntrafikken vel 800 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 21 prosent.

Prosjektet omfatter bygging av ny veg fra Øye til Otrøsen, vest for Tyinkrysset, i Vang kommune. Fra Eidsbru til Tyinområdet legges ny veg i nær tilknytning til dagens trase. Ved Tyinkrysset legges vegen i tunnel under rv 53 til Årdal. Fra Otrøsen til Smedalen i Lærdal kommune legges det i hovedsak opp til utbedring av eksisterende

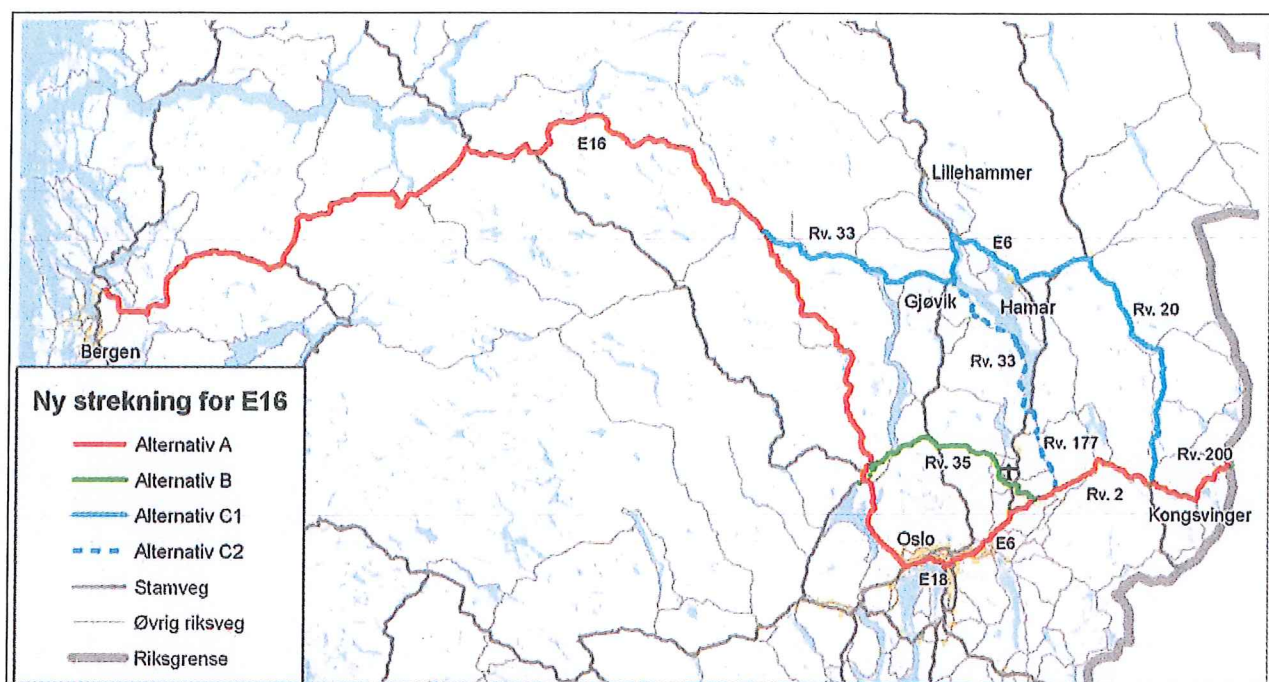
veg. Fra Smedalen til Borlaug skal det bygges ny veg, hvorav om lag 4 km tunnel. Den nye vegen vil få slakere stigning enn eksisterende veg. I tillegg skal det blant annet bygges kjettingplass, og forholdene skal legges bedre til rette for venting i forbindelse med kolonnekjøring.

Deler av den historiske Kongevegen blir ødelagt som følge av byggingen av ny E16 i Lærdal. Det blir derfor gjennomført avbøtende tiltak slik at de delene av Kongevegen som ikke blir berørt av utbyggingen, knyttes sammen gjennom etablering av nye turveger. Prosjektet vil medføre inngrep i eller nærføring til ett kulturminne.

Det foreligger vedtatte kommunedelplaner for hele strekningen. For strekningen Eidsbru – Varpe foreligger det også vedtatt reguleringsplan. Arbeidet med reguleringsplaner for resten av strekningen pågår.

I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjektene E16 Sandvika – Wøyen, Fønhus – Bagn – Bjørge – Øye – Borlaug. I tillegg er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større prosjekter:

- Bygging av firefelts veg på strekningen *E16 Bjørum – Skaret* i Akershus og Buskerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.
- Utbedring av E16 *Fagernes – Øye* i Oppland. Prioriteringen forutsettes nærmere detaljert fram mot neste revisjonen av Nasjonal transportplan, inkl. vurdering av delvis bompengefinansiering av utbyggingen.
- Utbedring av E16 på den smale og ulykkesbelastede strekningen *Løno – Voss*, øst for Voss sentrum i Hordaland. Prosjektet vil være en videreføring av omleggingen av E16 utenom Voss sentrum.



Figur 10.26 Ny ruteføring for E16

Det er lagt til grunn en planramme på 1 300 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder på E16 Sandvika – Bergen med tilknytning i perioden 2010-2019, hvorav 420 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet trafikksikkerhetstiltak som midtrekkverk på E16 ved Hønefoss og på strekningen mellom Arna og Vågsbotn i Bergen. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på tunnelsikring.

Utvivelse av E16 med arm mot Gävle

Samferdselsdepartementet er opptatt av å utvikle effektive transportruter mellom Norge og utlandet som avlastar Oslo-området. Utvidelse av E16 med en arm mot Gävle vil bidra til en forkorting av vegen mot deler av Sverige. Samferdselsdepartementet har derfor gitt Statens vegvesen i oppdrag å utrede en arm av E16 SandvikaBergen fra Bergen til riksgrensen via KongsvingerThorsby (rv 200/lv 239), gjennom omklassifisering av eksisterende veg. Vägverket i Sverige har parallelt fått i oppdrag fra Näringsdepartementet å utrede forutsetningene for at videre vegforbindelse mellom riksgrensen og Gävle skal kunne inngå i Europavegnettet. Utredningen kommer som en forlengelse av en utredning av grenseoverskridende infrastruktur gjennomført av Vägverket og Sta-

tens vegvesen i fellesskap, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Näringsdepartementet.

Statens vegvesen har vurdert tre ulike ruteføringer for en forlenging av E16 mellom Bjørgo i Nord-Aurdal og Kongsvinger, jf. også figur 10.26:

- via Sandvika og Oslo (E16, E18, rv 150, E6 og rv 2)
- via Gardermoen (E16, rv 35, rv 174 og rv 2)
- via Dokka og Gjøvik (rv 33, rv 4, E6, rv 25, rv 3 og rv 20)

For ruteføringen via Dokka og Gjøvik er det også vurdert et delalternativ med ruteføring vest for Mjøsa, langs rv 33 og rv 177 til rv 2.

Statens vegvesen anbefaler ruteføring via Gardermoen, hovedsakelig fordi ruteføringen gir god betjening av Oslo-regionen, Gardermoen hovedflyplass og trafikk fra Bergen og Vestlandet. Samtidig er ruta kortere og raskere mellom Hønefoss og Kongsvinger, enn å kjøre via Sandvika og Oslo.

Dagens E16 mellom Hønefoss og Sandvika foreslås klassifisert som en arm av E16 mot Oslo. En beholder da sammenhengende europavegforbindelse mellom Oslo og Bergen. Mellom Gardermoen og rv 2 Nybakk i Ullensaker anbefales ruteføring langs E6 og rv 2 i stedet for rv 174.

Tabell 10.27 Nøkkeltall og virkningsberegninger E134 Damåsen – Saggrenda

Kostnadsanslag	1 400 mill. kr
Statlig finansiering 2010-2013	110 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2019	450 mill. kr
Annen finansiering	840 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	- 1 200 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	240 mill. kr
Reduksjon i næringslivets transportkostnader	60 mill. kr
Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år	0-1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket)	30 tonn

Samferdselsdepartementet slutter seg til tilrådingen fra Statens vegvesen. Med en enhetlig vegnummerering vil vegforbindelsen mot Norra Svealand og Nord-Sverige fremstå tydeligere som et naturlig rutevalg og alternativ til E18 og rv 50 via Örebro i Sverige. Departementet er positive til å tydeliggjøre vegforbindelsen gjennom en forlenget av E16 til riksgrensen, men da som en arm av E16 som fortsatt vil ha sin hovedstrekning mellom Sandvika og Bergen.

Den aktuelle strekningen er riksveg i dag, enten som en del av dagens stamvegnett, eller øvrig riksvegnett. Det øvrige riksvegnettet er i forbindelse med forvaltningsreformen i det vesentligste forutsatt overført til fylkene. Den delen av strekningen som i dag ligger på det øvrige riksvegnettet (rv 200 Kongsvinger – Torsby) er av Samferdselsdepartementet foreslått beholdt som riksveg også etter forvaltningsreformen 01.01.2010.

Saken vil bli sendt på høring til berørte kommuner og fylker før det blir tatt endelig stilling til saken. Dersom høringen i all hovedsak er positiv vil Samferdselsdepartementet i samarbeide med Näringsdepartementet i Sverige utforme en felles søknad med tanke på innføring av en gjennomgående europavegnummerering i henhold til den europeiske avtalen om internasjonale hovedtrafikkårer (AGR-avtalen).

E 134 Drammen – Haugesund med tilknytning (rv 36 Seljord – Eidanger)

I første fireårsperiode prioriteres statlige midler til oppfølging av den vedtatte *Haugalandspakka* i Hordaland og Rogaland. Bruken av midlene forutsettes nærmere konkretisert gjennom arbeidet med handlingsprogrammet.

I første fireårsperiode prioriteres også statlige midler til å starte byggingen av ny E134 på strekningen *Damåsen – Saggrenda – Kongsberg* i Bus-

kerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av ny E134 på strekningen *Gvammen – Århus* i Telemark. Det prioriteres også statlige midler til bygging av Stordalstunnelen på E134 i Hordaland. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Prosjektet E134 Damåsen – Saggrenda

Dagens E134 går gjennom tettbebygde områder og gjennom bykjernen i Kongsberg. Sammen med lokaltrafikken skaper gjennomgangstrafikken miljø- og trafikksikkerhetsproblemer, og strekningen er ulykkesbelastet. Standarden på eksisterende veg er dessuten utilfredsstillende både i forhold til vegbredde og kurvatur. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer fra om lag 4 000 til om lag 12 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter omlegging av E134 på en om lag 12 km lang strekning, hvorav om lag 4,5 km tunnel. Den nye vegen vil i hovedsak gå i ny trase utenom bykjernen. Prosjektet vil føre til at det etableres et bedre differensiert vegnett der trafikksikkerhets- og miljøproblemene langs eksisterende veg bedres ved at gjennomgangstrafikken føres utenom sentrum og lokaltrafikken overføres til deler av det nye hovedvegnettet. I tillegg blir framkommeligheten for gjennomgangstrafikken bedret. Prosjektet vil medføre noen inngrep i naturmiljøet.

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Arbeidet med reguleringsplan er under oppstart. Både Kongsberg og Øvre Eiker kommuner og Buskerud fylkeskommune har fattet prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet.