

# TRANSPORTETATENES FORSLAG

## NTP (2010 – 19)

investeringstiltak, blant annet utbedring av jernbane-  
undergangen ved Svenkerud i Gol kommune som er en  
flaskehals for tungtrafikken, samt trafikksikkerhetstiltak  
for å eliminere ulykkesutsatte kurver og strekninger.

Dersom planrammen økes med 20 prosent, prioriterer  
Statens vegvesen statlige midler til bygging av ny rv. 7 på  
strekningen Sokna–Ørgenvika i Ringerike og Krødsherad  
kommuner i siste seksårsperiode. Ny veg på denne strek-  
ningen vil føre til en innkorting på om lag 20 km, som inne-  
bærer en reisetidsreduksjon på om lag 17 minutter. Det er  
lagt til grunn delvis bompengefinansiering av prosjektet.

### **E16 SANDVIKA–BERGEN MED TILKNYTNING TIL LÆRDAL OG FLORØ (RV. 5)**

Det er lagt til grunn at omleggingen av E16 forbi Voss star-  
tes før 2010, med fullføring i første fireårsperiode. Prosjektet  
forutsettes delvis bompengefinansiert gjennom Vosse-  
pakka. Videre prioriteres utbedring av strekningen Borlaug–  
Maristova i Lærdal kommune. Strekningen har sterk stigning  
og dårlig kurvatur, og utgjør derfor en flaskehals for tung-  
trafikken, særlig vinterstid.

Som en oppfølging av handlingsprogrammet for perioden  
2006–2009 legges det i siste seksårsperiode opp til å  
gjennomføre tiltak for å sikre god vannutskiftning i Steins-  
fjorden i Hole kommune. I tillegg prioriteres oppstart på  
utbyggingen av strekningen Øye–Tyinkrysset i Vang kom-  
mune. Sterk stigning og smal vegbredde fører til framkom-  
melighetsproblemer vinterstid.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, blant annet  
trafikksikkerhetstiltak som midtrekkverk på E16 ved Hønefoss,  
og ved Skulestad i Voss. På strekningen Arna–Vågsbotn i  
Bergen legges det opp til å etablere bredt midtfelt. Det er  
også lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til mindre  
investeringstiltak i Oslo og Akershus.

Dersom planrammen økes med 20 prosent, prioriterer  
Statens vegvesen forsering av miljøtiltakene i Steinsfjorden.  
I tillegg prioriteres forsering av utbyggingen på strekningen  
Øye–Tyinkrysset, slik at begge disse prosjektene kan gjen-  
nomføres i første fireårsperiode. I siste seksårsperiode prio-  
riteres oppfølging av Oslopakke 3 gjennom statlige midler  
til utbygging av E16 til firefelts veg på strekningen Sandvika–  
Wøyen i Bærum kommune. I tillegg prioriteres statlige  
midler til utbygging av E16 til firefelts veg på strekningen  
Bjørum–Skaret på fylkesgrensen mellom Akershus og  
Buskerud og til utbedringer på strekningen Fønhus–Bjørø  
i Sør-Aurdal kommune. Det er lagt til grunn delvis bom-  
pengefinansiering av begge disse prosjektene. Statens  
vegvesen prioriterer også utbedring av strekningen Lønø–  
Voss i Voss kommune. Strekningen er ulykkesutsatt og har  
relativt høy trafikk.

### **3.6 Transportkorridor 6 Oslo–Trondheim (med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund)**

Korridoren bidrar til å knytte den nordlige og sørlige delen  
av landet sammen og er også viktig for eksport og import  
av gods til og fra Nord-Vestlandet, Midt-Norge og Nord-  
Norge. Korridoren omfatter utenlandskorridoren fra  
Trøndelag til Sverige. Oslo lufthavn, Gardermoen er omtalt  
i denne korridoren siden den geografisk er lokalisert her.  
Lufthavnen spiller imidlertid en viktig rolle i de fleste nasjo-  
nale og internasjonale korridorene.

#### **Lufthavner**

Oslo lufthavn, Gardermoen er landets viktigste lufthavn og  
fungerer som et nav i flytrafikken. Lufthavnen opplever en  
sterk vekst både i innenlands- og utenlandstrafikken. Dette  
legger press på infrastrukturen, både den passasjerrelaterte  
og flyrelaterte, det vil si terminaler og banesystemer. For å  
sikre tilfredsstillende framkommelighet, er det gjennom  
planperioden behov for å tredoble investeringer i kapasitets-  
fremmende tiltak. De viktigste investeringsprosjektene er:

Oppgradering av dagens passasjerterminal, bygging av ny  
passasjerterminal, bygging av nye og forlengelse av eksi-  
sterende taksebaner og utvidelse av kapasiteten i parke-  
ringshus.

Trafikkprognosene tilsier at behov for en tredje rullebane  
på Gardermoen vil oppstå rundt 2025. Planleggingen av ny  
rullebane må starte i planperioden, hvor grunnergverket for  
ny rullebane vil utgjøre en betydelig kostnad. Behovet for  
en tredje rullebane er nærmere omtalt i kapittel 2.2.

#### **Jernbane**

I planperioden vil Jernbaneverket prioritere tiltak for å øke  
kapasiteten på Alnabru og Brattøra godsterminaler, tilrette-  
legge for økt godstrafikk på strekningen Oslo–Trondheim  
og bedre persontogtilbud på strekningen Oslo–Hamar–  
Lillehammer. Røros-, Solør- og Raumabanen bør primært  
utvikles videre ut fra godstrafikkens behov. Raumabanen  
bør i tillegg utvikles for turisttrafikk.

#### **ALNABRU OG BRATTØRA GODSTERMINALER**

Alnabru er det nasjonale knutepunktet for godstrafikk på  
jernbane i Norge. Kapasitetstaket ved terminalen er nådd.  
I 2007 forventes det at terminalen vil håndtere opp mot  
500 000 TEU. For å håndtere trafikkveksten inntil ny ter-  
minal er utbygd, gjennomføres mindre kapasitetsøkende  
strakstiltak i 2008. Ut over strakstiltakene planlegges en  
større terminalutvidelse som sammen med strakstiltakene  
vil gi mer enn dobling av kapasiteten målt i antall TEU per  
år. Tiltaket er også en tilpasning til strukturendringer i det  
norske godstransportmarkedet for jernbane, som har gått i