

NTP 2014-23 – FORSLAG E-16
(45% ØKT RAMME I MILL. KR.)

Strekninger	2014-17		2018-23		2014-23	
	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Sandvika – Vøien	100	1100	580	920	680	2020
Bjørnum – Rørvik			950	1550	950	1550
Fønhus – Bagn	170	110			170	110
Bagn – Bjørgo	500	200	200	100	700	300
Fagernes – Hande			750	650	750	650
Kvamskleiva 1)			250		250	
Øye – Borlaug 2)	1230					
- Øye – Eidsbru	250		50		300	
- Varpet - Smedalen	730				730	
- Smedalen – Borlaug	250				250	
Nærøydalen 1)			700		700	
Oppheim – Voss			300		300	
Voss – Omlegging	20	100			20	100
Kråkeberget 1)			100		100	
Tunneler Hordaland	200		200		400	
Delsum 1	2220	1510	4080	3220	6300	4730
Generelt 3)						
Programområder	640		1310		1950	
Forfall	810		1190		2000	
Delsum 2	1450		2500		3950	
Totalt (1 + 2)	3670	1510	6580	3220	10250	4730

- 1) Rassikringsmidler – på Fønhus – Bagn en andel på 100', og på de øvrige hele beløpet (Kvamskleiva, Nærøydalen og Kråkeberget)
- 2) Egen post på statsbudsjettet (post 36 E-16 over Filefjell)
- 3) Disse beløp er ikke fordelt på strekninger i forslaget.

UTDRAG FRA FORSLAG TIL NTP VEDR. E-16

FRA KAPITEL 7.5 TRANSPORT KORRIDOR 5

■ 7.5 TRANSPORTKORRIDOR 5 OSLO - BERGEN/HAUGESUND MED ARM VIA SOGN TIL FLORØ

Korridoren består av mange ulike forbindelser og har stor betydning for transporter mellom Østlandet og Vestlandet. Høyfjellsovergangene skaper utfordringer for framkommelighet og regularitet, særlig vinterstid. Mellom de store befolkningsskonsentrasjonene i korridorens endepunkter, er korridoren preget av spredt bosetting.

Det er gjennomført KS1 for følgende strekninger/områder i denne korridoren:

- Oslopakke 3 (behandlet av regjeringen i 2009)
- E16 Bjørge - Øye i Oppland (behandlet av regjeringen i 2011)
- E16/jernbane Arna - Bergen i Hordaland (behandlet av regjeringen i 2009, ekskl. E16 Arna-tunnelen som behandles i KS1 for transport-systemet i Bergensområdet)

E16 Sandvika - Bergen med tilknytninger

I første fireårsperiode fullføres utbyggingen av E16 Smedalsosen - Maristova - Borlaug i Sogn og Fjordane. Det legges opp til at utbyggingen av E16 over Filefjell fra Øye i Oppland til Borlaug i all hovedsak fullføres i første fireårsperiode. I tillegg prioriteres statlige midler til å starte utbyggingen av E16 til firefelts veg på strekningen Sandvika - Wøyen i Akershus. Prioriteringen er betinget av tilslutning til delfinansiering med bompenger fra Oslopakke

3. Videre prioriteres statlige midler til utbygging av E16 på strekningen Fønhus - Bagn i Oppland, inkludert skredsikring ved Bergsund. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I siste seksårsperiode prioriteres bygging av ny Loftesnesbru på rv 5 i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres skredsikring av E16 ved Kvamskleiva i Oppland og i Nærøydalen i Sogn og Fjordane.

Dersom rammen økes med 20 prosent, går transportetatene inn for å forsere prosjektet rv 5 Loftesnesbrua. I siste seksårsperiode foreslås statlige midler til videre utbygging av E16 fra Bagn til Bjørge i Oppland. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. For å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens krav legges det opp til å bygge ekstra tunnellop i Sætre- og Bjørkhaugtunnelene på E16 i Hordaland. I tillegg foreslås oppstart på videre skredsikring av rv 5 langs Kjøsneshjorden i Sogn og Fjordane.

Dersom rammen økes med 45 prosent, går transportetatene inn for å forsere prosjektene E16 Bagn - Bjørge og rv 5 Kjøsneshjorden. I siste seksårsperiode foreslås statlige midler til utbygging av E16 til firefelts veg på strekningen Bjørum - Skaret - Rørvik i Akershus og Buskerud og til utbygging av E16 på strekningen Fagernes - Hande i Oppland. Prioriteringene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektene. I tillegg foreslås utbygging av E16 på delstrekninger mellom Oppheim og Voss samt skredsikring av E16 ved Kråkberget i Hordaland.

Innenfor programområdene prioriteres trafiksikkerhetstiltak, som blant annet bygging av midtrekkverk, utbedringstiltak og tilrettelegging for gående og syklende. I tillegg prioriteres midler til utbedring av forfall i vegnettet og oppgradering av tunneler. Dersom rammene økes, prioriteres mer midler til disse tiltakene.

Transportetatenes forslag til prioriteringer i korridor 5 innebærer følgende virkninger i tiårsperioden (tallene i parentes viser hvor mye som kan oppnås i tillegg dersom rammen økes med 45 prosent): Fullføring av 23 (55) km firefelts veg, 34 (53) km midtrekkverk på tofelts veger, 22 (49) km breddeutvidelse av veg som får gul midtlinje, 2 (2) km kollektivfelt, 37 (63) km gang- og sykkelveger og utbedring av 7 (9) skredpunkter.

UTDRAG FRA FORSLAG TIL NTP AVSNITT 9.5

OM STORE STRATEGISKE SATSINGER

MED FOKUS PÅ E-16

■ 9.5 VEG

Stamnettutredningen skisserer en langsiktig strategi for utvikling av riksvegnettet i et 30-års perspektiv. Utgangspunktet er et vegnett som oppfyller dagens vegnormaler og framtidige behov med forventet trafikkvekst i perioden. Samlet investeringsbehov er anslått til 400-500 mrd. kr.

■ 9.5.1 FULL UTBYGGING AV RIKSVEGNETTET PÅ 20 ÅR

Det er behov for større vekt på sammenhengende utbygging for å klare en full utbygging av riksvegnettet i løpet av 20 eller 30 år. Utbyggingene bør omfatte flest mulig av tiltakene i det aktuelle området, herunder programområdetiltak, oppgraderinger og utbedringer. Dette gir færre planprosesser og en mer effektiv og samlet utbygging

En strategi der riksvegnettet bygges ut i løpet av 20 år vil bety at det i perioden 2014-2023 blant annet bør bygges ut om lag 400 km ny firefeltsveg, 360 km nytt midtrekkverk og 110 km kollektivfelt. I tillegg bør cirka 150 skredpunkter utbedres eller sikres og 850 km veg få gul midtlinje. For perioden 2024-33 bør det bygges ut ytterligere 400 km ny firefeltsveg,

200 km nytt midtrekkverk og 100 km kollektivfelt. I tillegg bør ytterligere cirka 60 skredpunkter utbedres eller sikres og 800 km veg få gul midtlinje. Ved gjennomført utbygging vil dagens behov for gang- og sykkelveger være dekket.

Investeringene i perioden 2014-2023 vil redusere samfunnets ulykkeskostnader med om lag 30 mrd. kr. Næringslivet vil redusere transportkostnadene med 23 mrd. kr og distriktene vil redusere sine transportkostnader med 25 mrd. kr. For perioden 2024-2033 vil strategien gi ytterligere 21 mrd. kr i reduserte ulykkeskostnader for samfunnet. Alle prissatte innsparinger er oppgitt som neddiskontert nytte over en periode på 25 år. Et godt riksvegnett vil skape større bo- og arbeidsmarkedsregioner mange steder i landet. Dette vil øke produktiviteten i næringslivet. Det vil også bidra til ny virksomhet og endret arealbruk, som vil skape nye transportbehov i enkelte områder.

Nedenfor er det beskrevet en mulig strategi for utbygging av E6, E16, E18 og E39 i en 20-årsperiode.

■ 9.5.3 E16 RIKSGRENSEN (RIKSÅSEN) - BERGEN MED ARM TIL SANDVIKA

I stamnettutredningen er det skissert sammenhengende firefeltsveg Sandvika - Hønefoss, Kongsvinger - Kløfta - Gardermoen og Bergen - Arna. For de øvrige strekningene er det skissert utbedring til vegnormalstandard på store deler av strekningen og en utbedringsstandard for øvrig. I tillegg må en rekke tunneler og skredutsatte strekninger utbedres eller sikres. Med en strategi for mer sammenhengende utbygging over lengre strekninger har Statens vegvesen vurdert følgende strekninger som mest aktuelle for satsing i perioden 2014-2023:

- Sammenhengende utbygging til firefeltsveg mellom Kongsvinger og Kløfta, Sandvika - Hønefoss og Bergen - Arna
- Sammenhengende utbygging forbi Jevnaker (Olum - Jevnaker - Nymoene), gjennom Valdres (Bjørge - Fagernes - Hande), mellom Gudvangen og Voss og mellom Bulken og Arna

Denne strategien vil gi firefelts veg fra Kongsvinger til Kløfta og møtefri veg Roa - Hønefoss. Fra Fønhus sør for Bagn via Fagernes til Hande vil vegen ha vegnormalstandard med midtdeler og forbikjøringsfelt der trafikken tilsier dette. Over Filefjell (Øye - Borlaug) og på strekningene Gudvangen - Voss og Vaksdal - Arna vil det være gul midtlinje/vegnormalstandard og skredutsatte punkt vil være utbedret eller sikret. På arm til E16 Sandvika - Hønefoss vil strategien gi sammenhengende firefeltsveg. Samlet kostnad i perioden 2014-2023 ligger på i størrelsesorden 26 mrd. kr, med et bompengepotsensial på cirka 10 mrd. kr. Planstatus på strekningene varierer betydelig, men de fleste tiltakene anses som mulige for ferdigstilling eller oppstart i perioden.

I perioden 2024-2033 bør strategien følges opp med utbedringer på de fleste gjenstående strekningene. Samlet kostnad for disse tiltakene er i størrelsesorden 13 mrd. kr. Total kostnad over en 20-årsperiode blir om lag 40 mrd. kr.

Samlet for strekningen Bergen - Sandvika ble det i stamnettutredningen fra 2006 anslått reisetidsgevinst ved utbygging over 30 år på om lag 45 minutter. I tillegg er det i stamnettutredningen fra 2011 anslått en reisetidsgevinst på 15 minutter på den nye delen av E16 Jevnaker - Riksgrensen.