

OMTALE AV E-16

St. meld. nr. 26

(2012-2013)

Nasjonal Transportplan 2014-2023

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

15.3.5.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

Korridoren utgjør et nettverk av forbindelser over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Korridoren har fire fjelloverganger. Befolkningstettheten er høy i endepunktene, mens befolkningsgrunnlaget underveis er mer spredt. Reiseliv og tradisjonell industrivirksomhet er viktige næringer, og svært transportintensive. Korridoren brukes også som dagpendlerrute nær endepunktene, i tillegg til stor trafikk ved større utfartshelger og ferler.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E134 Drammen – Haugesund med tilknytning til rv 36 Seljord – Skien og rv 13 Sandnes – Røldal.
- Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug.
- E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger.
- Bergensbanen Bergen – Hønefoss/Oslo.
- Bergen godsterminal Nygårdstangen.

15.3.5.2 Transportvolum og transportmiddelfordeling

Alle transportformene er representert i korridoren. Lastebilen vil være dominerende på de viktigste målpunktene i korridoren der jernbanen ikke har tilgang, mens skip vil ha sin styrke på enderelasjonene. Jernbanen vil ha god dekning nord for Hardangervidda, mens E134 vil ha hele tungtransporten sør for vidda. Jernbane og skip tar hver 41 pst. av godstransporten på de viktigste relasjonene i korridoren, og lastebil 18 pst. For stykkgodstransport er jernbanens markedsposisjon dominerende, med en markedsandel på 70 pst. mellom endepunktene Oslo og Bergen.

Fly har om lag halvparten av alle personreisene mellom endepunktene Oslo og Bergen, mens bil har 24 pst. og jernbane 23 pst. Ekspressbusstrafikken er sterk på delmarkeder, mens personbilen dominerer på mellomlange reiser. Det er stor årstidsvariasjon for transportmiddelbruken. Fly dominerer på arbeidsrelaterede reiser og i vintersesongen. Bilbruken er dominerende på fritidsreiser og er konsentrert rundt sommersesongen. Togtrafikken fordeler seg forholdsvis jevnt over året, og er dominert av fritidsreiser.

Fjerntogtilbudet på Bergensbanen har mer enn 1 mill. reisende per år. Av disse er om lag 20 pst. endepunktreiser. Banen er tilknyttet Flåmsbana som er blant de mest besøkte turistattraksjonene i Norge med over 600 000 reisende i 2011. Lokaltogtrafikken mellom Arna og Bergen har i overkant av 900 000 passasjerer årlig, mens regiontrafikken Bergen – Voss har nærmere 500 000 passasjerer årlig.

15.3.5.3 Flaskehals og utfordringer i korridoren

- Avviklingsproblemer på deler av vegnettet, spesielt inn mot større byer og tettsteder.
- Forfall på riksvegnettet, spesielt stort oppgraderingsbehov for tunneler.
- Det er behov for å gjennomføre tiltak for å øke robustheten i jernbanenettet mot klimapåvirkning. I tillegg er det nødvendig å fornye kontaktledningsanlegget og ballasten.
- Møte- og utforkjøringsulykker dominerer ulykkesbildet i korridoren.
- Vanskelige vær- og føreforhold på høyfjelloverganger om vinteren gir redusert driftssikkerhet for både bane og veg.
- Skredutsatte strekninger på E16, rv 13 og Bergensbanen.
- Lite konkurransedyktig reisetid på jernbanen mellom Oslo og Bergen.
- Dårlig strekningskapasitet for gods- og nærtrafikken mellom Bergen og Arna. Strekningen Bergen – Arna er Nord-Europas tettest trafikkerte enkeltsporede jernbanestrekning.
- Kapasitetsutfordringer på Bergen godsterminal Nygårdstangen.

15.3.5.4 Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren

Regjeringen har behandlet følgende KVV/KS1 i korridoren:

- KVV/KS1 for E134 Haukelitunnelene. Grunnlaget for videre planlegging er utbygging av om lag 14 km tofelts veg i dagen og om lag 30 km med nye ettløps tunneler som erstatter eksisterende tunneler med for lav standard. Utbyggingen vil korte inn E134 med om lag 11 km.
- KVV/KS1 for E16 Bjørge – Øye. Utgangspunkt for videre planlegging er utbygging av om lag 17 km tofelts veg på strekningen E16 Fagernes – Hande i Oppland. Med forbehold om planavklaring gjennom kommunedelplan, kan den nye vegen bli lagt utenom Fagernes, Ulnes og Røn, og med midtrekkverk og forblkjøringsfelt på om lag 6 km av strekningen.
- KVV/KS1 for strekningen E134 Kongsberg – Gvammen. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i ny veg fra Kongsberg til Ørvella, med ny trasé nord for Notodden.

Tabell 15.24 Rammer til store prosjekt i korridor 5. Mill. 2013-kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	4 590	5 010	5 030
	Nye prosjekt	3 920	13 010	7 880
	Sum	8 510	18 020	12 910
Jernbane	Vedtatte/igangsatte prosjekt	0	0	
	Nye prosjekt	2 430	5 210	
	Sum	2 430	5 210	0
Sum		10 940	23 230	12 910

15.3.5.5 Hovedprioriteringer og virkninger

På vegsiden omfatter de viktigste prioriteringene i korridoren flere prosjekt på E134 mellom Drammen og Haugesund, og på E16 mellom Sandvika og Hønefoss og videre til Filefjell. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 51 minutter. Prioriteringene vil innebære ferdigstillelse av om lag 163 km veg, 24 km midtrekkverk og 50 km veg som får gul midtlinje. En vil også oppnå en reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker på om lag 12 personer. Jernbanesatsingen i korridoren handler i hovedsak om utbygging av nytt tunneløp på strekningen Bergen – Arna, som vil gi kapasitetsmessig rom til å øke avgangsfrekvensen på denne sterkt trafikkerte strekningen. Økt tilbud på lokaltoget Arna-Bergen vil bidra til at toget i større grad enn i dag integreres i det øvrige kollektivtrånsportsystemet i Bergensområdet. I tillegg settes det av 1,5 mrd. kr til planlegging og oppstart av Ringeriksbanen.

E-16 SANDVIKA - BERGEN**E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger**

Den pågående utbyggingen av E16 Fønhus – Bagn i Oppland vil bli fullført i 2014. Prosjektet E16 Smedalsosen – Marlstova – Borlaug vest for Filefjell i Sogn og Fjordane vil også bli åpnet for trafikk i 2014. Utbyggingen av ny rv 5 Loftesnesbru med tilstøtende gang- og sykkelveg i Sogndal i Sogn og Fjordane starter opp i 2013 og vil bli fullført i første fireårsperiode.

Det er lagt opp til at utbyggingen av de gjenstående strekningene på E16 over Filefjell fra Øye i Oppland til Borlaug i Sogn og Fjordane videreføres i første fireårsperiode med fullføring i siste seksårsperiode. Dette gjelder Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen (se omtale nedenfor) og Øye – Eldsbru.

Regjeringen prioriterer statlige midler til å starte utbyggingen av E16 til firefelts veg på strekningen Sandvika – Wøyen i Akershus. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor.

Det settes også av statlige midler til videre utbygging av E16 fra Bagn til Bjørge i Oppland med ferdigstillelse i siste seksårsperiode. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor.

E6 mellom Oppheim og Voss (Skulestadmo) er en ulykkesbelastet strekning hvor det settes av midler til trafikksikkerhetstiltak i første fireårsperiode.

For å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk, settes det av midler i første fireårsperiode til å starte utbygging av ekstra tunneløp i Sætre- og Bjørkhaugtunnelene på E16 i Hordaland.

E16 Sandvika – Wøyen

Regjeringen følger opp den lokale prioriteringen i Oslopakke 3 om å bygge ut E16 Sandvika – Wøyen. I statsbudsjettet for 2013 er det lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til prosjektering og grunnverv og eventuelt forberedende arbeider med sikte på anleggsstart i 2014.

Tabell 15.26 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Sandvika – Wøyen*

Antatt restbehov per 1.1.2014**	3 100 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 120 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 980 mill. kr

Samfunnsøkonomisk netto nytte	-1 840 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	+810 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-290 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-2,5 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	-14 400 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen Inkludert utslipp i utlandet (ikke beregnet)	***
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

* Virkningene er basert på foreløpige beregninger.

** Ekskl. bompenger til planlegging/prosjektering og forberedende arbeider før 2014.

*** Beregninger mangler

En foreløpig og forenklet samfunnsøkonomisk beregning viser at prosjektet ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det har vist seg vanskelig å gjøre en god beregning pga. kompliserte trafikkforhold i området. Det arbeides derfor med nye beregninger som vil bli omtalt når prosjektet legges fram for Stortinget. Regjeringen legger imidlertid vekt på å videreføre utbyggingen av E16 i Bærum for å eliminere en stor flaskehals i trafikksystemet og for å legge til rette for byutvikling og bedre miljø i Sandvika. Dette er også i tråd med regjeringens prioritering av E16 som den viktigste vegforbindelsen mellom Østlandet og Hordaland/Sogn og Fjordane. Utbyggingen gir gevinst også for trafikk som velger rv 7 eller rv 52.

Dagens E16 mellom Sandvika og Wøyen i Bærum kommune i Akershus er en av landets mest trafikkerte tofelts veger med om lag 35 000 kjøretøy. E16 går gjennom Sandvika sentrum og representerer en betydelig barriere og belastning i Sandvika. Prosjektet er en videreføring av utbyggingen av den om lag 5 km lange strekningen Wøyen – Bjørnum som ble åpnet som firefelts veg i 2009.

Strekningen, som er 3,6 km lang, er planlagt utbygd som firefelts veg i tunnel under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og videre som veg i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i Hamangområdet i Sandvika, der dagens E16 fjernes og deler av "Sandvikaringen" rustes opp. Nord for Hamang får dagens E16 funksjon som lokalveg og som omkjøringsveg når vedlikehold eller hendelser gjør dette nødvendig. Ny E16 legger til rette for en utvikling av Sandvika som byområde og reduserer lokale miljøproblemer.

Det er store kostnader knyttet til uvanlig kompliserte fjellforhold på tunnelstrekningen og svært dårlige grunnforhold på dagstrekningen. Den nye E16-tunnelen er forberedt for å kunne kobles til en eventuell framtidig E18 i tunnel under Sandvika.

Det foreligger godkjent reguleringsplan fra 2011. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

E16 Bagn – Bjørgo

Regjeringen prioriterer å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Fønhus – Bagn – Bjørgo som er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019. Utbyggingen av strekningen Fønhus – Bagn pågår, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2014. Prosjektet Bagn – Bjørgo har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger stor vekt på at prosjektet gir økt pålitelighet og regularitet for transporter mellom Østlandet og Vestlandet, særlig på vinterstid.

Prosjektet ligger i kommunene Sør-Aurdal og Nord-Aurdal i Oppland. Dagens veg er smal og svingete, og det mangler gul midtlinje på nesten hele strekningen. Spesielt vinterstid kan forholdene være vanskelige for tunge kjøretøy, særlig i et stigningsparti ved Bagn. Årsdøgntrafikken er om lag 2 500 kjøretøy.

Strekningen som er om lag 11 km, vil bli bygd ut som tofelts veg med 8,5 meter bredde for å oppnå bedre trafikksikkerhet og bedre framkommelighet for alle trafikantgrupper. I sørenden av prosjektet legges vegen om med ny bru på 200 meter over Begna og en 4,3 km lang tunnel med maksimal stigning på 5 pst.

Kommunedelplanen for prosjektet ble godkjent i 2011. Arbeidet med reguleringsplanen pågår og forventes godkjent våren 2013.

Det arbeides med forslag til finansierungsplan og bompenggeordning for prosjektet.

Tabell 15.27 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Bagn – Bjørgo

Kostnadsanslag/styringsramme	1 200 mill. kr
------------------------------	----------------

Statlig finansiering 2014–2023	880 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	320 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 940 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 690 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 170 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 690 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 7 200 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	4 050 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	9 daa

E16 Varpe bru – Otrøsen – Smedalsosen

I Nasjonal transportplan 2010–2019 la regjeringen til grunn at E16 over Filefjell skal utbedres fra Øye i Oppland til Borlaug i Sogn og Fjordane. Hele utbyggingen hadde en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte, men regjeringen prioriterte likevel prosjektet for å sikre «en mer effektiv og vintersikker forbindelse mellom Vest- og Østlandet». For å få til en mest mulig effektiv samlet utbygging, ble det opprettet en egen budsjettpost for E16 over Filefjell. Strekningen Eldsbru – Varpe bru ble ferdigstilt i 2012 og Smedalsosen – Maristova – Borlaug vil bli åpnet for trafikk i 2014. Hele utbyggingen vil bli fullført tidlig i siste seksårsperiode.

Prosjektet Varpe bru – Otrøsen – Smedalsosen ligger i Vang kommune i Oppland og i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Dagens veg har brukbar standard med unntak av den første delen etter Varpe bru som er smal og bratt. Hovedproblemet er vegens beliggenhet i terrenget som gir dårlig regularitet vinterstid. Dårlig vær med snødrev fører til kolonnekjøring og stengning. Det er også noen punkt på strekningen med skredfare. Årsdøgntrafikken er om lag 800 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 20 pst.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 20 km veg med om lag 6 km i tunnel. Vegen legges høyt i terrenget med slake skråninger for å redusere problemene med snødrev. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjektet fra 2011 og 2012. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

Tabell 15.28 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Varpe bru – Otrøsen – Smedalsosen

Kostnadsanslag/styringsramme	1 450 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 450 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 1 290 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 220 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 90 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 220 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 190 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	1 700 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode settes det av statlige midler til fullføring av prosjektene som er prioritert i første fireårsperiode. I tillegg prioriteres statlige midler til utbygging av E16 til firefelts veg på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud, og til å starte utbygging av E16 på strekningen Fagernes – Hande i Oppland. Utbygging av strekningen Bjørum – Skaret fjerner en stor flaskehals og utbedrer en ulykkesbelastet del av den høyt trafikkerte strekningen mellom Sandvika og Hønefoss. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Prosjektet Fagernes – Hande har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte, men regjeringen legger stor vekt på å få en sammenhengende god standard på E16 mellom øst og vest. Vegstrekningen er svært smal og mangler gul midtlinje. Det legges også vekt på å bedre trafikkforholdene i Fagernes. Prosjektet inngår i KVU/KS1 for Bjørge – Øye som ble behandlet av regjeringen i 2011. Prioriteringene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektene. I tillegg prioriteres statlige midler til å starte utbygging av E16 på delstrekninger mellom Oppheim og Voss (Skulestadmo).

Videre settes det av statlige midler til skredsikring av E16 i Kvamskleiva i Oppland og Nærøydalen i Sogn og Fjordane, samt skredsikring på rv 5 i Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane.