

Omtale av E16 i stortingsmeldingen fra 19.mars 2021

11.8 Oslo–Bergen/Haugesund, med arm via Sogn til Florø (korridor 5)



Figur 1.1

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Oslo–Bergen. Det er et kartutsnitt, en brøytebil og vei over en togstasjon.

1.1.2 Korridorens rolle i transportsystemet

Korridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund er en viktig øst–vestforbindelse som dekker transporten mellom landets to største byer. Bergensbanen og veinettet i korridoren har både en nasjonal og regional funksjon. Strekningene inn mot byene har mye trafikk, mens trafikken over høyfjellet er langt lavere. Det er flere lufthavner i korridoren, hvorav flere med internasjonale forbindelser.

Korridoren har alternative veier over høyfjellet. I Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det gitt noen føringer for en langsiktig strategi om utvikling av veforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Det ble blant annet lagt til grunn at både E134 og rv. 7/rv. 52 skal være hovedveiforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. I inneværende planperiode er det ferdigstilt tre nye strekninger på E134, Gvammen–Århus, Damåsen–Saggrenda og Seljord–Åmot.

E134 er en prioritert høyfjellsovergang sør for Hardangervidda. Veien er en viktig nasjonal forbindelse mellom Vestlandet og Østlandet, og mellom regionsentra langs strekningen. Strekningen har en høy tungtrafikkandel. Videre har en høy andel av både person- og næringstransporten i denne korridoren få alternative transporttilbud. Rv. 7 over Hardangervidda er den korteste veien mellom Bergen og Oslo, og har størst betydning for

reiselivsnæringen. Tungtransporten mellom Oslo og Bergen går i hovedsak på rv. 52 over Hemsedalsfjellet. E16 via Filefjell har best vinterregularitet.

Tabell 1.1 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 5. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	73 pst. bil, 14 pst. fly, 12 pst. kollektiv (andel lange turer)	94 pst. skip, 5 pst. lastebil, 1 pst. tog (tonnkm) ¹
Korridorens andel av totalt volum:	13 pst. (andel lange turer)	4 pst. (antall tonn)
Forventet vekst i 2018–2050:	51 pst. bil, 25 pst. kollektiv, 14 pst. fly (antall lange turer)	88 pst. lastebil, 38 pst. tog, 17 pst. skip (tonnkm)

¹ Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3–8). Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 73 pst. på lastebil, 19 pst. på skip, og 8 pst. på tog

Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*

Transportsystemet i korridoren dekker flere større og mindre bo- og arbeidsmarkedsregioner. Befolkningen er størst i endepunktene av korridorene, mens hoveddelen av korridoren går gjennom områder med liten bosetting. De fleste av de lengre reisene i korridorene går mellom Osloområdet og Bergen, og inn mot disse byområdene. Transporten internt i korridoren er langt lavere, og mye av trafikken genereres av fritidsdestinasjoner i korridoren, særlig i helger og ferier. Mellom Oslo og Bergen dominerer fly, hvor pendler- og tjenestereiser står for en stor andel av reisene. Toget konkurrerer med bilen mellom Oslo og Bergen, mens bilen står sterkt i transporten internt i korridoren.

Mesteparten av godstransporten går også mellom Oslo og Bergen, hvorav 49 prosent av transporten (målt i antall tonn) går på vei, 29 prosent på tog og 21 prosent på skip. Jernbanetransporten har en viktig funksjon for kombigodstransporten. Sjøtransporten består i hovedsak av petroleumsprodukter og øvrig våtbulk på strekningene Mongstad–Oslo og Bergen–Sogn–Florø.

1.1.3 utfordringer og ambisjoner

Regjeringen har siden 2013 ferdigstilt flere prosjekter i korridoren som blant annet bidrar til å knytte Østlandet og Vestlandet bedre sammen. På E16 er flere store utbygginger ferdige og lengre strekninger er utbedret, blant annet over Filefjell og i Valdres. Ved Sandvika er en stor flaskehals fjernet med utbyggingen mellom Sandvika og Wøyen. Det er også gjennomført flere tiltak på E134, blant annet ved Kongsberg. På jernbanen er første fase av ny stasjon på Arna ferdigstilt, med universelt utformet atkomst og nye plattformer. Et nytt tunnellop, Ulriken-tunnel, mellom Arna og Fløen er ferdigstilt. Sammen med oppgradering av eksisterende tunnel og utbygging av resterende strekning inn mot Bergen, gir dette doblet frekvens og høyere hastighet for toget.

Hovedutfordringen i korridoren er lange transporttider, kapasitet inn mot byene, veistandard, skredfare og oppetiden på høyfjellsovergangene på vinterstid.

Dårlig veistandard, flere høyfjellsoverganger uten lokale omkjøringsveier og fare for skred er gjennomgående utfordringer i korridoren. Strekninger som rv. 41, rv. 13 og E134 har lange partier hvor veien er smal og svingete, og med stor stigning. Tunnelstandarden på flere strekninger er dårlig. På strekningen E16 mellom Voss og Bergen og rv. 7 mellom Hønefoss og Gol er det en høy andel drepte og hardt skadde i møteulykker. Det er stedvis utfordringer med utforkjøringsulykker i korridoren. Veistrekningen E16 Sandvika

–Bergen har 22 drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer, mens strekningene rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug har til sammen 16 drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer (gjennomsnittet for alle korridorer er om lag 12 drepte og hardt skadde). Deler av strekninger i Valdres og Vestland mangler gul midtlinje. Rv. 7, rv. 52 og E134 har høyfjellstrekninger uten lokale omkjøringsmuligheter. Dette gir utfordringer vinterstid med tidvis stengte fjelloverganger eller kolonnekjøring. Rv. 13 er særlig utsatt for skred. Dette er også en utfordring mellom Arna og Voss, hvor både E16 og Bergensbanen følger samme trasé. En spesiell problemstilling for rv. 7 over Hardangervidda er trekkmonsteret til villreinen, som utgjør en risiko for langtidsstenging. Strekninger på E134 og rv. 36 har utfordringer med å ivareta myke trafikanter og få ned personbilbruken i byer og tettstedsområder, samtidig som gjennomfartstrafikken skal være effektiv.

Jernbaneinfrastrukturen i korridoren preges av liten restkapasitet. På bane er det flaskehalsar inn mot storbyområdene, spesielt strekningen Myrdal–Voss–Bergen og gjennom Oslostunnelen. Dette begrenser muligheten for å utvikle togtilbudet uten større infrastrukturinvesteringer. Flaskehalsene reduserer regulariteten og gir økte transportkostnader, spesielt for gods. Jernbanetransporten i korridoren er sårbar i perioder med vedlikehold, feil på infrastrukturen, skred, ulykker eller andre uønskede hendelser. Nasjonalt har strekningen vest for Finse flest registrerte årlige skredhendelser.

Transportprognosene for korridoren viser vekst i både person- og godstransport. For bane vil veksten forsterke kapasitetsutfordringene. For veitransporten tilsier den forventede befolkningsutviklingen at de største utfordringene fortsatt vil være knyttet til lokaltrafikk rundt de tettest befolkede områdene, som Bærum, Drammen og Bergen. For korridoren som helhet er det forventet en relativt sterk vekst for de lange godstransportene på vei mellom Oslo og Bergen. Det krever pålitelige og trafikksikre forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet, med sammenhengende standard over lengre strekninger. Det er forventet en relativt lav vekst i transporten på kortere delstrekninger i korridoren, men det kan være nødvendig å gjennomføre tiltak for å håndtere etterspørselstopper som skyldes helge- og ferieutfart.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem framgår av boks 11.5.

Boks 1.1 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Oslo–Bergen/Haugesund

Regjeringen vil prioritere tiltak og løsninger som legger til rette for effektiv og sikker person- og godstransport i korridoren.

Satsingen vil bedre kvaliteten på veinettet og sikre skredutsatte strekninger. Videre vil satsingen bedre tilbudet og øke kapasiteten på jernbanen. I første seksårsperiode prioriterer regjeringen fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss. Nye Veier AS sin portefølje utvides med strekningen E16 Skaret–Høgstet. Prosjektene vil gi en sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregion fra Oslo til Ringerike. I vestre del av korridoren legger regjeringen opp til å prioritere utbygging av vei og jernbane mellom Arna og Stanghelle, som vil gi økt trafiksikkerhet og kapasitet. Regjeringen tar også høyde for fullføring av dobbeltsporutbyggingen mellom Arna og Bergen, i tillegg til flere øvrige veiprojekter, blant annet rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein og E134 Røldal–Seljestad. I andre seksårsperiode vil det arbeides videre med å utvikle tiltak som skal bidra til økt framkommelighet på vei og bane i korridoren.

[Boks slutt]

1.1.4 Investeringer i første seksårsperiode

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Rammene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.17.

Tabell 1.2 Igangsatte og nye investeringer i første seksårsperiode i korridor 5. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen	Igangsatte før 2022	2,3	0,3	2,6	1,9
	Nye tiltak 2022–27	14,2	16,4	30,6	9,1
Jernbanedirektoratet	Igangsatte før 2022 ¹	0,8		0,8	
	Nye tiltak 2022–27	12,8	30,4	43,2	
Sum		30,0	47,1	77,1	11,0

¹ Midler til signalsystemet ERTMS er ikke inkludert i tabellen.

I det følgende gjør vi nærmere rede for igangsatte og nye tiltak i korridor 5. Det vises til figur 11.13 for samlet framstilling av tiltakene. Prosjektet rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein er nærmere omtalt i kapittel 11.11 om de største byområdene.

1.1.4.2 Igangsatte/vedtatte tiltak

E16 Bjørum–Skaret

Prosjektet E16 Bjørum–Skaret skal etter planen åpnes i 2025. Det viderefører utbyggingen av en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo og Øvre Viken, vestre deler av Innlandet og Vestlandet.

E16 Kvamskleiva

E16 Kvamskleiva er en utbedring av en svært skredutsatt strekning på E16 i Vang i Valdres. Prosjektet, som etter planen skal åpnes i 2023, vil øke trafiksikkerheten og framkommeligheten på en viktig transportåre mellom Øst- og Vestlandet. Det kan også bidra til bosetting og lokalt næringsliv i området.

Rv. 5 Kjøsnesfjorden

Prosjektet er et skredsikringsprosjekt i Jølster som etter planen skal åpne i 2022. Det starter inne i Støylsnestunnelen, som forlenges med en ny tunnel på 6,5 km langs Kjøsnesfjorden fram til Kjøsnes. Den nye tunnelen sikrer det skredfarlige partiet mellom dagens Støylsnestunnel (Føreneset) og Kjøsnes. Dagens vei på utsiden av den nye tunnelen skal benyttes til gang- og sykkeltrafikk fra Kjøsnes til Føreneset.

Ulriken tunnel (dobbeltspor Arna–Fløen)

Dobbeltspor på jernbanen mellom Arna og Fløen med Ulriken tunnel ble ferdigstilt i desember 2020. Den gamle tunnelen skal nå rehabiliteres, og Arna stasjon skal bygges om. Dette arbeidet er i gang, og vil ferdigstilles i 2021. Dobbeltsporet legger til rette for en framtidig dobling av togtilbudet mellom Arna og Bergen. Det forbedrede togtilbudet vil først være på plass når dobbeltspor mellom Fløen og Bergen er bygget, jf. omtale av effektpakken Fra halvtimes- til kvartersintervall mellom Arna og Bergen under. Disse investeringene er viktige for kollektivtransporten i byområdet.

Signalsystemet ERTMS

Bergensbanen vil få ERTMS på størstedelen av strekningen tidlig i første planperiode. For strekningen Arna–Bergen forventes det å være på plass mot slutten av planperioden.

1.1.4.3 Nye tiltak

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kr i planperioden

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss (FRE16)

Ringeriksbanen er en del av InterCity-satsingen, og sammen med E16 Høgstet–Hønefoss er dette det største fellesprosjektet for vei og jernbane i Norge. Den statlige reguleringsplanen ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 27. mars 2020.

Kostnadanslaget for fellesprosjektet er 35,6 mrd. kr, hvorav 26,3 mrd. kroner gjelder jernbanen og 9,3 mrd. kroner gjelder veien. Netto nytte er -17,5 mrd. kroner og netto nytte pr. budsjettkrone er -0,6.

Ringeriksbanen er en helt ny forbindelse mellom Sandvika og Hønefoss. Den vil gi om lag én times kortere reisetid Oslo–Hønefoss–Bergen. Effektpakken består av dobbeltspor og togparkering, og vil forsterke og forstørre bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Ringerike inn mot Asker, Bærum og Oslo. Denne forbindelsen gjør det mulig å øke fra fire avganger daglig til to tog i timen mellom Oslo og Hønefoss, i tillegg til én fjerntogavgang annenhver time.

Ringeriksbanen vil ha stor betydning for fjerntogtrafikken mellom Oslo og Bergen og for trafikken internt i korridoren, for eksempel til og fra Hallingdalsregionen. Prosjektet innebærer 24 kilometer firefeltsvei mellom Høgstet og Hønefoss. Veien vil få fartsgrense 110 km/t. Effektpakken vil også redusere belastningen på både vei- og jernbanenettet rundt Drammen og bidra til effektiv transport inn og ut av Oslo. Regjeringen prioriterer fellesprosjektet for oppstart i første seksårsperiode, med ferdigstilling i andre.

Fellesprosjektet vil gi reduksjon i antall drepte og hardt skadde på strekningen. Inngrep i naturområder er 251 dekar for hele fellesprosjektet. Kongen i statsråd vedtok 27. mars 2020 et vern på 709 dekar som fellesprosjektets kompensasjon for inngrep i vernede og foreslått vernede naturområder. I tillegg er fellesprosjektet pålagt ulike biotopforbedrende tiltak.

Prosjektet har gjennomgått ekstern kvalitetssikring (KS2) i tråd med statens prosjektmodell. Ekstern kvalitetssikring viser til at gjennomføring av prosjektet vil medføre høy risiko. Erfaringer både i Norge og internasjonalt viser at kostnadsoverskridelser ikke er uvanlig i prosjekter av denne størrelsen. Ekstern kvalitetssikring har identifisert et betydelig innsparingspotensial på flere milliarder kroner, som sannsynligvis vil kunne bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet. Regjeringen vurderer derfor om fellesprosjektet skal overføres til Nye Veier AS, jf. omtale om innføring av Nye Veier-elementer i jernbanesektoren i kapittel 4.2.3. Nye Veier AS har vist gode resultater når det gjelder optimalisering av prosjekter. Selskapet har utviklet en organisasjonskultur og arbeidsform som legger til rette for verdiøkning og god styring av prosjektene. Dette vil også være avgjørende for en vellykket gjennomføring av FRE16, og vil kunne ha overføringsverdi innenfor jernbaneutbygging. Nye Veier AS har gjort en innledende vurdering av FRE16 og anslår et betydelig potensial for kostnadsreduksjon. Nye Veier AS mener kostnadsreduksjoner kan oppnås uten at nytten for trafikantene reduseres vesentlig. Regjeringen vil komme tilbake

til Stortinget på egnet måte om saken. De statlige midlene til prosjektet inngår foreløpig i de økonomiske planrammene til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle

Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR, som skal gi tryggere og raskere vei- og jernbaneforbindelse på strekningen. Målet for prosjektet er bedre trafiksikkerhet og skredsikring, i tillegg til redusert reisetid og økt kapasitet.

Eksisterende vei er svært utsatt for skred og har mange trafikkulykker. I tillegg tilfredsstillende ikke tunnelene på dagens E16 tunnelsikkerhetsdirektivet. Ny vei vil redusere sårbarheten ved hendelser, og man unngår lang omkjøring ved stenginger. Jernbanen mellom Arna og Stanghelle er også utsatt for skred. Som følge av klimaendringene kan det forventes at skredutfordringene vil øke framover uten nye tiltak.

Prosjektet omfatter ny vei og bane mellom Arna i Bergen kommune og Helle i Vaksdal kommune. Slik planene foreligger i dag vil veien i all hovedsak gå i tunnel, fordelt på tre lange tunnelstrekninger på 9–10 km. For jernbanen innebærer løsningen dobbeltspor og tunneler med rømming til veitunnel eller tverrslag til friluft. Prosjektet vil gi en høy grad av rassikring, rundt 15 minutter redusert reisetid og betydelig økt kapasitet for både gods- og persontog.

Ny vei og bane vil til dels få felles rømmingssystem. Løsningen hvor jernbane- og veitunnelen er gjensidige rømmingstunneler for hverandre er unik, og gir vesentlig bedre bruk av areal og sparer kostnader. Kostnadsanslaget for full utbygging er basert på dette. Prosjektet er forutsatt delvis finansiert med bompenger. Kostnadsanslag for fellesprosjektet er 26,4 mrd. kroner, hvorav 12,7 mrd. kroner på jernbanedelen av prosjektet og 13,7 mrd. kroner på veidelen. Netto nytte er -17,9 mrd. kroner og netto nytte pr. budsjettkrone er om lag -0,8. Forslag til statlig reguleringsplan er sendt Samferdselsdepartementet.

Regjeringen er opptatt av å få mer samferdsel for pengene. Dette gjelder også fellesprosjektet Vossebanen og E16 Arna-Stanghelle. Regjeringen legger derfor til grunn at fellesprosjektet skal optimaliseres og åpner for at dimensjonerende hastighet og stasjonsstruktur kan bli endret i forhold til dagens forslag til reguleringsplan. Regjeringen er også åpen for at prosjektet kan forlenges, innenfor de økonomiske rammene som er lagt til grunn i planperioden, dersom kostnadsreduksjoner innen nåværende planområde gir besparelser.

E134 Røldal–Seljestad

Prosjektet skal bidra til at E134 over Haukelifjell blir en forutsigbar, sikker og effektiv transportåre mellom Østlandet og Vestlandet. Om vinteren er dagens vei ofte stengt i Håradalen. Sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøy setter seg fast og hindrer trafikken. Ny vei i tunnel fra Røldal til Seljestad med bedre veistandard og stigningsforhold skal gi økt framkommelighet, forutsigbarhet og trafiksikkerhet. I tillegg utbedres syv skredpunkter langs dagens vei.

Prosjektet er første byggetrinn på strekningen fra Vågsli til Seljestad. Parsellen E134 Røldal–Seljestad gir en innkorting av kjørelengden på 6,4 km og redusert reisetid på om lag 18 minutter for tyngre kjøretøy og om lag 12 minutter for personbiler.

Kostnad for prosjektet i planperioden er 3,1 mrd. kroner og netto nytte er -0,6 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -0,2.

Prosjektet er omfattet av konseptvalgutredning og kvalitetssikring (KVU/KS1) for E134 over Haukelifjell. Kommunedelplan ble vedtatt i 2008 og reguleringsplan i 2019.

Øvrige tiltak

E134 Saggrenda–Elgsjø

Utbygging av E134 mellom Saggrenda og Elgsjø skal bidra til en effektiv og trafikksikker forbindelse mellom bo- og arbeidsmarkedene på Kongsberg og Notodden. Strekningen er en del av nasjonal hovedvei øst–vest. Veien er i dag en tofeltsvei med bratte stigninger, krappe kurver og manglende forbikjøringsmuligheter. Strekningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransporten vinterstid.

E134 Helganeskrysset–arm Husøy

Prosjektet vil bedre atkomsten til Karmsund havn, Husøy terminal.

Rv. 5 Erdal–Naustdal

Målet med prosjektet er sikring av den svært skredutsatte strekningen mellom Erdal og Naustdal på rv. 5 i Sunnfjord kommune. Prosjektet skal også bedre trafikksikkerheten og redusere reisetiden på strekningen.

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 13 fra Lovraeidet mot Sand i Suldal kommune er skredutsatt med vanskelig topografi. Standarden på veien er dårlig, strekningen er gjennomgående smal, uten gul midtstripe og med krappe svinger. Prosjektet skal bidra til sikring mot skred og heve veistandarden.

E16 Hylland–Slæen

Prosjektet omfatter skredsikring av en strekning av E16 i Nærøydalen med stor skredfare. I tillegg vil prosjektet erstatte de eksisterende tunnelene Stalheimstunnelen og Stivletunnelen som ikke tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og tunnelsikkerhetsdirektivet. Prosjektet gir en innkorting av veien fra ti til åtte km.

Rv. 41 Treungen–Vrådal

Dagens rv. 41 har mange svinger og generelt smal veibredde som reduserer framkommeligheten for alle trafikanter. Utbedringene vil gi tilfredsstillende veistandard over en lengre strekning, god framkommelighet for gjennomgangstrafikk og ivareta behovet for god lokalvei.

Rv. 52 Gol–Vestland grense

Rv. 52 har en høy tungbilandel og er den foretrukne strekningen for tunge kjøretøy nord for Hardangervidda mellom øst og vest. Det prioriteres utbedringer på strekningen som øker framkommeligheten og regulariteten, spesielt vinterstid.

Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud

Strekningen utbedres til en høyere standard med bedre framkommelighet og økt trafiksikkerhet.

Fra halvtimes- til kvartersintervall mellom Arna og Bergen

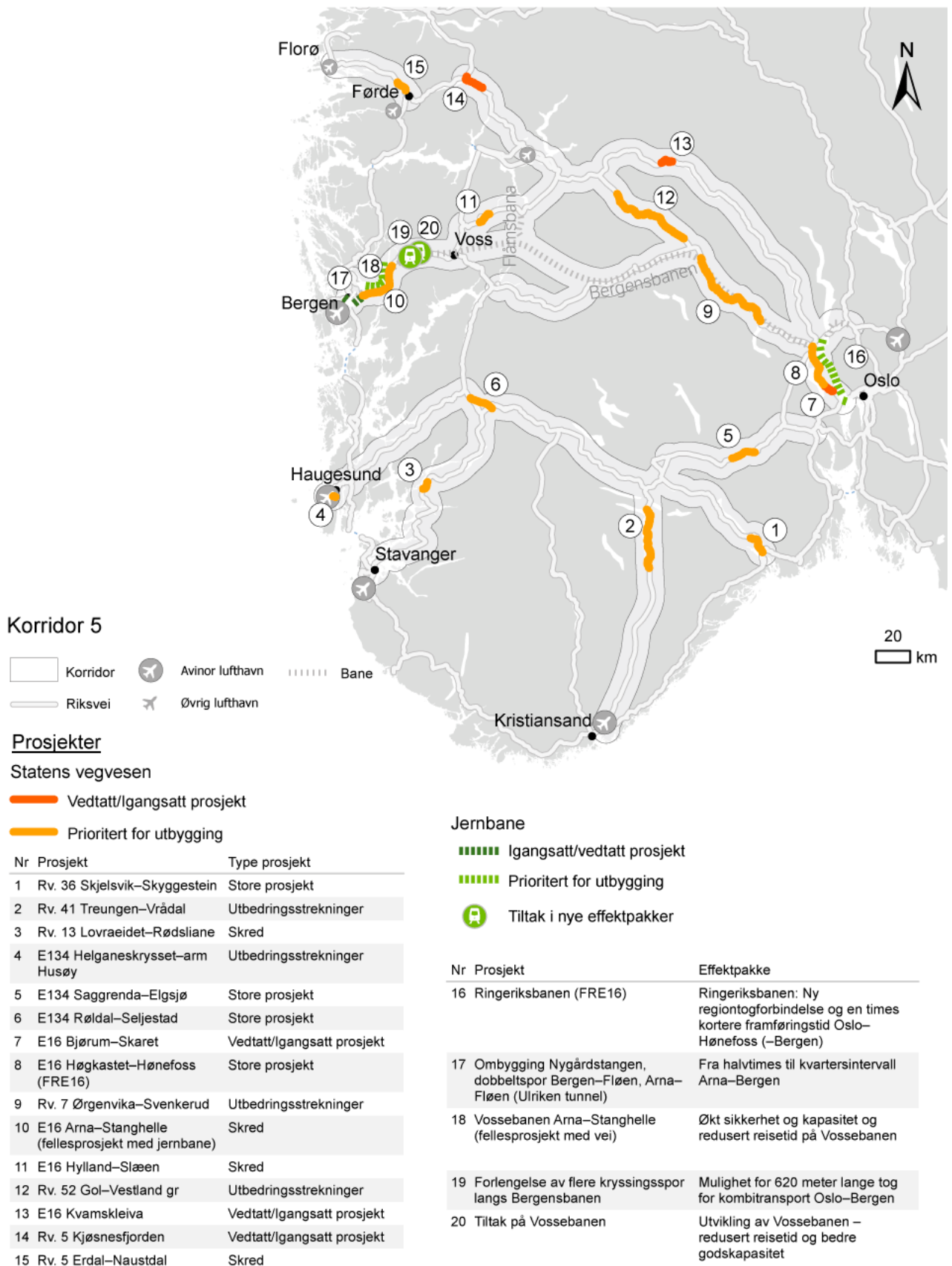
På jernbanen er ferdigstilling av effektpakken som gir kvartersintervall Arna–Bergen prioritert. Dette innebærer videre utbygging av dobbeltspor fra Fløen til jernbanestasjonen i Bergen. Prosjektet henger tett sammen med moderniseringen av Nygårdstangen godsterminal og ny bybanetrasé i samme område. Ved å gjennomføre alle tiltakene i effektpakken oppnås en doblett frekvens for persontrafikken i byområdet og 50 prosent økt kapasitet med en modernisert, effektiv og utslippsfri terminal for godstrafikken. Bedre reservekapasitet gir fleksibilitet ved vedlikehold og ikke-planlagte hendelser.

Ny rutemodell Vossebanen

Effektpakken for ny rutemodell på Vossebanen vil kunne gi en viktig kapasitetsøkning for godstrafikken, men også noe redusert reisetid for persontrafikken Bergen–Voss–Myrdal.

Kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Bergen

Effektpakken for godstransport Oslo–Drammen–Bergen vil øke transportkapasiteten på de markedsmessig interessante tidene med om lag 30 prosent. Utover det er det plass for ytterligere vekst til andre tider av døgnet. Standard tog lengde økes til 620 meter, som i tillegg til økt kapasitet gir lavere enhetskostnader for godstogoperatørene og deres kunder.



Figur 1.2 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye prosjekter i første seksårsperiode for korridor 5.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 5 på henholdsvis vei og bane, som omtalt i avsnitt 11.7.3.1 og 11.7.3.2.

Statens vegvesen

Tabell 11.18 viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren. Sentrale virkninger for større prosjekter framgår av omtalen av investeringer i første seksårsperiode.

Tabell 1.3 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 5

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Jernbanedirektoratet
Investeringskostnad ¹	mrd. kr	39,7	44,3
– herav ikke-statlig finansiering	mrd. kr	9,1	
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrd. kr	-14,0	-20,6
– herav nytte for godsnæringen	mrd. kr	4,9	2,1
Netto nytte pr. krone, vektet ²	forholdstall	-0,27	-0,61
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-2,3	-1,4
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret ³	tusen tonn	2,4	-6,6
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-47,5	
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrd. kr	1,1	6,2
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar	81,5	170,5

¹ Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

² For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

³ Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektene levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

1.1.5 Muligheter i andre seksårsperiode

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 47,1 mrd. kroner til å fullføre prosjekter som er startet opp i korridoren, fordelt med 16,7 mrd. kroner på vei og 30,4 mrd. kroner på jernbane.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal ytterligere redusere utfordringene i korridoren og bidra til måloppnåelse. Rammene for utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte, og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor.

I andre seksårsperiode vurderes videre utbygging, skredsikringstiltak og utbedring av veinettet i korridoren, blant annet på E16, E134 og rv. 13, for å øke framkommeligheten og trafiksikkerheten. Dette vil bidra til å redusere veinettets sårbarhet for hendelser og sikre forutsigbarhet, spesielt vinterstid. Når det gjelder videre utvikling av veiforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet vil dette inngå som del av arbeidet med porteføljestyring og prioriteringer innenfor korridor 5 i neste transportplan. Samferdselsdepartementet har også bedt Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning av en arm til Bergen fra E134.

1.1.6 Nye Veier AS

Med en utvidelse av Nye Veier AS' portefølje vil selskapet få ansvar for å løse utfordringer på en veistrekning i korridoren.

E16 Skaret–Høgkastet

Strekningen har i dag stor trafikk, mange ulykker og en vei med bratt sideterreng som fører til mindre ras og steinsprang. Det legges opp til utbygging av firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. Sammen med utbygging av FRE16 vil prosjektet gi sammenhengende firefelts vei fra Sandvika til Hønefoss. Dette vil medføre betydelig reduksjon av reisetiden samtidig som sikkerhetsnivået vil øke. Utbyggingen vil øke fleksibiliteten i trafikkavviklingen ved planlagt vedlikehold eller uønskede hendelser og gjøre veien mindre utsatt for stengning.