

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

Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

Transportkorridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund omfatter fem alternative øst-vest vegtraseér: E16 via Lærdal, fv 50 Hol – Aurland, rv 52 Hemsedalsfjell, rv 7 over Hardangervidda og E134 over Haukelifjell. E134 benyttes hovedsakelig for transport mellom Oslo og Haugesundsområdet, mens rv 52 er vanligste valg for tungtransport mellom Oslo og Bergen. Rv 7 er den korteste vegen mellom Bergen og Oslo og særlig viktig i reiselivssammenheng. E16 har den beste vinterregulariteten.

Korridoren omfatter Bergensbanen, Flåmsbanen og Randsfjordbanen. Bergensbanen binder øst og vest sammen over fjellet og er en viktig helårsforbindelse både for persontrafikk og godstrafikk. For persontrafikken er det særlig strekningen Voss – Arna – Bergen som er det markedsmessig tyngste området, mens for godstrafikken er det kombitransport mellom Oslo og Bergen som er viktigst. Sjøtransport mellom Oslo og Bergen har en avstandsulempe sammenliknet med landtransport, og brukes fortrinnsvis til store bulktransporter.

Befolkningstettheten er høy i områdene på begge sider av høyfjellet, og det er en rekke byområder nær kysten som har tilknytning til korridoren. Reiseliv og tradisjonell industrivirksomhet er viktige næringer i korridoren, og disse næringene er svært transportintensive. Det er store sesongvariasjoner i trafikken over fjellovergangene.

For persontransport mellom endepunktene i korridoren har flyet en markedsandel på 52,2 pst., bilen en markedsandel på 31,7 pst., toget en markedsandel på 12,3 pst. og bussen har en markedsandel på 3,5 pst.

For reiser til spredtbygde områder mellom endepunktene i korridoren er bil den dominerende transportformen. Personbilen har for eksempel en markedsandel på i overkant av 80 pst. på strekningen Oslo – Valdres.

I korridoren transporteres store volumer av råolje fra Bergen til Tønsberg, raffinert petroleum fra Bergen til depot i Oslo og flytende gass fra Karmøy til Grenland. Dette bidrar til at sjøtransporten er svært viktig. Av de totale godsmengdene har sjøtransport en andel på i underkant av 45 pst. Jernbane har en markedsandel på 30 pst., og veg på 26 pst. Retningsbalansen er svært skjev, det er langt større volumer som går med skip ut fra enn inn til Bergen. Det motsatte er tilfelle med landbasert godstransport.

Godstransport til mellomliggende relasjoner består for det meste av stykkgoods, men også noe tørrbulk, industrigods og raffinert petroleum, og lastebil er eneste transportløsning. Disse transportene utgjør et vesentlig mindre volum enn transporten mellom endepunktene Oslo og Bergen.

Lange partier på vegnettet i korridoren er smale og svingete, har sterk stigning og dårlig standard. Korridoren har flere værutsatte høyfjelloverganger som tidvis har kolonnekjøring eller er stengt vinterstid. Flere tunneler har sterk stigning og krapp kurvatur. Dette gir redusert framkommelighet. Krevende værforhold, kritiske punkter eller strekninger og dårlige omkjøringsalternativer gir høy sårbarhet i korridoren. Under særlig vanskelige værforhold er det oftest E16 som er den eneste av riksvegene over høyfjellet som er åpen. Flere steder har lange tunneler med begrensede omkjøringsmuligheter. For E16 gjelder dette strekningen mellom Bergen og Trengereid samt Lærdalstunnelen og Gudvangatunnelen.

Trafikksikkerhet er en utfordring på flere delstrekninger. Spesielt på strekningen Voss – Bergen er det mange drepte og hardt skadde i møteulykker. Strekningen har mange tunneler og det er store behov for oppgradering.

Mange punkt på riksvegene er skredutsatte, og flere steder er omkjøringsmulighetene lange eller mangler. Dette gjelder blant annet rv 13. Generelt gir smale og lange strekninger økt risiko for stengning ved ulykker eller om vogntog kjører seg fast.

Strekningen Arna – Bergen er en flaskehals for togtrafikken inn mot og ut fra Bergen stasjon og godsterminalen på Nygårdstangen. Kapasiteten for godstransporten er også en utfordring, særlig inn og ut av Oslo og Bergen. Dagens godsterminal i Bergen nærmer seg kapasitetsgrensen. Deler av Bergensbanen er særlig utsatt for skred. Banen har i liten grad endret trasé siden den sto ferdig i 1909, og toget bruker svært lang tid mellom Oslo og Bergen.

Avinor har fire lufthavner i korridoren: Florø, Førde, Sandane og Sogndal. Utenom Florø har disse lufthavnene statlig kjøp av flyruter. I tillegg kommer Fagernes lufthavn, som nå drives av Avinor som en ren charterlufthavn.

Tabell 13.17 Rammer til investering i korridor 5. Mill. kr

		2018–2023	2024–2029	2018–2029	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekter	6 884	0	6 884	5 552
	Nye store prosjekter	1 260	22 390	23 650	9 800
Bane	Vedtatte/igangsatte prosjekter	4 532	0	4 532	0
	Nye store prosjekter	6 984	21 997	28 981	0
<i>Sum</i>		<i>19 660</i>	<i>44 387</i>	<i>64 047</i>	<i>15 352</i>

Hovedprioriteringer og virkninger i korridor 5

I korridoren gjøres det betydelige investeringer i både veg og jernbane ved Bergen og rundt Oslo. Begge steder legger regjeringen opp til store felles veg- og jernbaneutbygginger – dobbeltspor Stanghelle – Arna/E16 Stanghelle – Arna og Ringeriksbanen/E16 Skaret – Hønefoss. Veginvesteringene i korridoren vil i planperioden gi reisetidsbesparelser på 1 time og 31 minutter, samt en reduksjon i drepte og hardt skadde på 7,3 personer pr. år. Innenfor programområdene skal det settes av statlige midler til utbedring av lengre strekninger, jf. kapittel 5.5.2. I planperioden vil en prioritere utbedring av delstrekninger på rv 7, rv 52, E16 Fagernes – Hande og E16 Hande – Øye. E134 er utpekt som én av øst-vest-hovedvegforbindelsene i Sør-Norge, og det blir gjennomført flere prosjekter som gir kortere reisetid og bedre framkommelighet over fjellet.

På jernbanen vil investeringene i planperioden gi reisetidsbesparelser på om lag 65-70 minutter mellom Oslo og Bergen. Tilsvarende en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på 2,2 personer pr. år som følge av overført trafikk fra veg til bane.

Riksveginvesteringer i korridor 5

Første del av planperioden

Rute: E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

I første seksårsperiode settes det av midler til å fullføre den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E134 på strekningen Damåsen – Saggrenda i Buskerud. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 2019, omfatter bygging av til sammen 13 km firefelts veg og tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i ny trasé forbi Kongsberg. I tillegg settes det av midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet E134 Gvammen – Århus i Telemark. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 2019, omfatter bygging av om lag 12 km tofelts veg, i hovedsak i tunnel. Den nye vegen vil føre til at E134 kortes inn med om lag 11 km mellom Hjartdal og Seljord. Arbeidene med utbedring av fire delstrekninger på E134 mellom Seljord og Åmot i Telemark ventes fullført høsten 2018.

I Rogaland settes det av midler til å fullføre den delvis bompengefinansierte utbyggingen av prosjektet rv 13 Ryfast. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 2019, omfatter bygging av en om lag 21 km lang ny vegforbindelse mellom Stavanger og Solbakk i Strand kommune i to lange undersjøiske toløps tunneler. I tillegg settes det av statlige midler til videre oppfølging av statens forpliktelser knyttet til den vedtatte bompengoordningen for Haugalandspakken.

På rv 36 i Telemark fullføres prosjektet Skyggestein – Skjelbredstrand. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk høsten 2018, omfatter bygging av 3,6 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i ny trasé. Prosjektet inngår i Bypakke Grenland, men fullfinansieres med statlige midler. Den delvis bompengefinansierte utbyggingen av rv 36 mellom Slåttekås og Årnes ventes fullført høsten 2018. Prosjektet omfatter utbedring av til sammen 5,5 km tofelts veg.

Rute: E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

I første seksårsperiode settes det av midler til å fullføre utbyggingen av E16 på strekningen Sandvika – Wøyen i Akershus. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 2019, omfatter bygging av 3,5 km firefelts veg, i hovedsak i tunnel. I tillegg inngår betydelige ombygginger av det lokale vegsystemet. Prosjektet delfinansieres med bompenger fra Oslopakke 3. Videre fullføres den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E16 på strekningen Bagn – Bjørge i Oppland. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 2020, omfatter utbedring og noe omlegging av om lag 11 km tofelts veg.

I denne perioden fullføres også utbyggingen av E16 over Filefjell fra Øye i Vang kommune i Oppland til Borlaug i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Strekningen Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen som ventes åpnet for trafikk i desember 2017, fullfinansieres. I tillegg fullføres strekningen Øye – Eidsbru som ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2018.

Det settes også av midler til restarbeider i forbindelse med byggingen av ny Loftesnesbru på rv 5 i Sogndal kommune i Sogn og Fjordane. Selve brua ventes åpnet for trafikk høsten 2017.

Den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud forutsettes startet opp høsten 2018. Prosjektet som ventes åpnet for trafikk i 2022, omfatter bygging av 8,4 km firefelts veg, hvorav halvparten i tunnel. Forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av E16 fra Skaret til Hønefoss, legges det opp til anleggsstart med bompenger allerede i første seksårsperiode. Det legges opp til en helhetlig løsning for veg og jernbane (Ringeriksbanen) med felles planlegging og utbygging.

I tillegg prioriteres skredsikring av rv 5 langs Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane.

Ringeriksbanen og E16 – fellesprosjektet

Deler av Ringeriksbanen og E16 på strekningen Høgstet – Hønefoss planlegges som et felles prosjekt mellom jernbanemyndighetene og Statens vegvesen, der Bane NOR SF har prosjektansvaret. Prosjektet ligger i Hole og Ringerike kommuner i Buskerud. Forslag til planprogram ble sendt på høring/offentlig ettersyn høsten 2016. Statlig reguleringsplan forventes godkjent i første del av 2018. Det er lagt opp til en planprosess som går direkte fra overordnede utredninger utført i 2014–2016 til reguleringsplan med konsekvensutredning.

Statens vegvesen har ansvaret for utbyggingen av strekningen Skaret – Høgstet. Kommunedelplan ble godkjent av Hole kommune i juni 2016. Oppstart av reguleringsplan ble varslet høsten 2016. Reguleringsplanen ventes godkjent av Hole kommune i første del av 2018.

Dagens veg mellom Skaret og Hønefoss er på om lag 28 km og har en årsdøgntrafikk på om lag 12 500 kjøretøy på strekningen Skaret – Høgstet og om lag 17 000 kjøretøy rett sør for Hønefoss. Trafikken er ujevnt fordelt over uken, med en topp knyttet til helgeutfart på fredager. Dagens veg har to og delvis tre kjørefelt, delvis med fysisk midtdeler eller midtfelt. Strekningen planlegges utbygd til firefelts veg med fartsgrense 110 km/t. Ny veg på strekningen vil gi bedre framkommelighet og trafiksikkerhet og føre til en mer robust veg. Sammen med det tilstøtende prosjektet Bjørum – Skaret og prosjektet Sandvika – Wøyen som er under bygging, vil ny veg mellom Skaret og Hønefoss gi sammenhengende firefelts veg mellom Sandvika og Hønefoss.

Ringeriksbanen er en ny 40 km lang jernbaneforbindelse mellom dagens stasjoner i Hønefoss og Sandvika. Målet for Ringeriksbanen er å utvide pendlerområdet rundt Oslo ved å knytte Ringerike med Hønefoss nærmere Oslo og avdempe presset i sentrale strøk.

Prosjektet vurderes å ha negative virkninger for landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold/naturmiljø, kulturmiljø/kulturminner og naturressurser, og positiv virkning for by- og arealutvikling. De konkrete konfliktområdene vil først bli avklart i den videre planleggingen. Det søkes å redusere konfliktene mest mulig.

Prosjektet vil redusere reisetiden med i underkant av en time. Ny Ringeriksbane vil inngå i det fremtidige InterCity-togtilbudet samtidig som det vil gi et mer attraktivt tilbud for de lange reisene mellom Østlandet og Vestlandet.

Togtilbudet vil i åpningsåret ha to regiontog i timen og muligheter for ett fjerntog annenhver time. På noe lengre sikt, når jernbanekapasiteten i Oslo er økt, er det mulighet for fire regiontog og ett fjerntog i timen.

Tabell 13.18 Nøkkeltall og virkningsberegninger E16 Skaret – Hønefoss

Kostnadsanslag:	8 600 mill. kr
Statlig finansiering 2018–2029:	5 400 mill. kr
Annen finansiering 2018–2029:	3 200 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte:	- 2 800 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone (NNB):	- 0,32
Endring i antall drepte og hardt skadde pr. år:	+ 2,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken pr. år:	- 7 300 tonn
Innspart reisetid:	9 minutter

Rv 5 Kjøsnesfjorden

Prosjektet rv 5 Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane er en videreføring av tidligere arbeider og omfatter forlengelse av Støylsnestunnelen vestover til Kjøsnes i Jølster kommune. Strekningen har høy skredfaktor.

Tabell 13.19 Nøkkeltall og virkningsberegninger for Ringeriksbanen

Kostnadsanslag:	20 613 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte:	- 11 420 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone (NNB):	- 0,75
Trafikantnytte:	5 513 mill. kr
Antatt overført biltrafikk	1 800 færre biler daglig
Endret frekvens:	To tog i timen i grunnrute
Endring i reisetid:	Ca. 1 time fra Oslo – Hønefoss
Endring i antall drepte og hardt skadde pr. år:	- 2,2 personer
Endring i utslipp av klimagasser:	- 1 926 tonn pr. år

Siste del av planperioden

I siste del av planperioden settes det av statlige midler til å fullføre prosjektet E16 Skaret – Hønefoss i Buskerud. I tillegg legges det opp til å bruke statlige midler til gjennomføring av følgende nye prosjekter:

E134 Røldal – Seljestad

Prosjektet E134 Røldal – Seljestad i Hordaland inngår i planene for ny vintersikker veg på en strekning av E134 over Haukelifjell. Prosjektet vil styrke E134 som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Nesten hele strekningen legges i tunnel. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

E134 Arm til Husøy havn

Prosjektet E134 Arm til Husøy havn i Rogaland vil bedre adkomsten til Karmsund havn, Husøy terminal.

Rv 13 Lovraeidet – Rødsliane

Prosjektet rv 13 Lovraeidet – Rødsliane i Rogaland omfatter bl.a. bygging av en tunnel med tilstøtende veg for å sikre en strekning i Suldal kommune mot skred. Strekningen har høy skredfaktor.

I siste del av planperioden settes det av statlige midler til å fullføre prosjektet E16 Skaret – Hønefoss i Buskerud. I tillegg settes det av statlige midler til gjennomføringen av følgende større prosjekter:

E16 Kvamskleiva

Prosjektet E16 Kvamskleiva i Oppland omfatter bygging av tunnel samt utbedring av tilstøtende veg på en skredutsatt strekning mellom Kvam og Hugavike i Vang kommune. Strekingen har høy skredfaktor.

E16 Nærøydalen (Hylland – Sleen)

Prosjektet E16 Nærøydalen (Hylland – Sleen) i Sogn og Fjordane og Hordaland omfatter bygging av en lang tunnel mellom Hylland og Sleen for å sikre en strekning med høy skredfaktor mot skred. Det er i dag to tunneler på strekingen, Stalheimstunnelen og Sivletunnelen, som ikke tilfredsstiller alle krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Disse to tunnelene vil bli stengt når den nye tunnelen åpnes for trafikk.

E16 Stanghelle – Arna

Prosjektet E16 Stanghelle – Arna i Hordaland omfatter bygging av tofelts veg mellom Stanghelle og Trengereid/Romslo. På grunn av mange tunneler er det bare aktuelt med midtrekkverk på korte strekninger. Fra Romslo til Arna skal det bygges firefelts veg. Løsningen i Arna må samordnes med løsningen for fremtidig Ringveg øst. Total veglengde er om lag 30 km. Det legges opp til en helhetlig løsning for veg og jernbane med felles planlegging og utbygging. Veg- og jernbanetunnelene får gjensidig rømningsløsning ved at nabotunnelen brukes til rømning ved ulykker. Prosjektet vil eliminere en ulykkes- og skredutsatt strekning med dårlig standard i forhold til trafikkmengden. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning for et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Prosjektet har hatt en betydelig kostnadsøkning fra KVVU, og bompengepotensialet er nå vurdert lavere enn i KVVU. Prosjektet er fullfinansiert i andre planperiode.

Regjeringen vil se på mulighetene for å fremskynde oppstart av prosjektet. Den mest aktuelle løsningen gjør det mulig å bygge veg og bane uavhengig av hverandre på strekingen Arna - Trengereid. Mellom Trengereid og Stanghelle må veg og bane bygges samtidig for å kunne etablere felles rømningsmulighet. Det kan bli aktuelt å foreta mindre utbedringer/skredsikring på strekingen E16 Voss – Arna i første del av planperioden innenfor midlene avsatt til skredsikring på riksveg, ufordelt pott.

E16 Ringveg øst, Arna – Vågsbotn

Prosjektet E16 Ringveg øst, strekingen Arna – Vågsbotn i Hordaland omfatter bygging av firefelts veg mellom Arna og Vågsbotn i Bergen kommune. Utredningen av Ringveg øst og E39 nord i Åsane er tydelig på at løsningen E16 Arna – Vågsbotn må samordnes med løsningen for E39 Vågsbotn – Klauvaneset. Sammenkobling med E16 Stanghelle – Arna må også samordnes med planene for Ringveg øst. Prioriteringen av strekingen Arna – Vågsbotn er betinget av at det blir tilslutning for et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

I tillegg legges det opp til å bruke statlige midler til forebyggende arbeider og anleggsstart på følgende prosjekter:

E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop

Prosjektet E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop i Buskerud, omfatter bygging av nytt tunnellop i Strømsåstunnelen i Drammen. Tunnelen vil få nødutganger mellom løpene, noe som vil sikre rask og sikker evakuering av trafikantene ved eventuell brann i tunnelen. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom den planlagte bompengoordningen for Buskerudbyen.

E134 Saggrenda – Elgsjø

Prosjektet E134 Saggrenda – Elgsjø i Buskerud omfatter bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på en strekning mellom Kongsberg og Notodden. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

E134 Vågsli – Røldal

Prosjektet E134 Vågsli – Røldal i Telemark og Hordaland inngår i planene for ny vintersikker veg på en strekning av E134 over Haukelifjell. Prosjektet vil styrke E134 som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Vel halvparten av strekningen legges i tunnel. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Rv 13 Melkeråna – Årdal

Prosjektet rv 13 Melkeråna – Årdal i Rogaland omfatter bygging av tunnel med tilstøtende veg for å sikre en strekning i Hjelmeland kommune mot skred. Strekingen har høy skredfaktor. Løsningen som legges til grunn, omfatter lang tunnel, i tråd med vedtatt kommunedelplan i Hjelmeland og Strand kommuner.

Jernbaneinvesteringer i korridor 5

I planperioden fullføres bygging av dobbeltspor på strekningen Bergen – Fløyen og videre i tunnel til Arna, samt plattformforlengelser på Vossebanen. Med ny tunnel kan frekvensen økes fra to til i første omgang fire tog pr. time på strekningen Bergen – Arna. De reisende vil dermed få høy frekvens på strekningen. To tunnellop reduserer i tillegg den sårbarheten som kun ett tunnellop gir.

Forlenget kryssingsspor ved Bolstadøyri vil bidra til å sikre kapasitet og driftsstabilitet til å opprettholde togets høye markedsandel for godstransport på denne banen. Planlagt byggestart er høsten 2017 med sikte på ferdigstilling i desember 2018.

Det legges opp til at signalanlegget på Bergensbanen oppgraderes til ERTMS i 2022–2023.

Ringeriksbanen – se omtale av fellesprosjektet over

Rutemodell 2027 Vossebanen

Rutemodell 2027 Vossebanen har betydning for Bergensregionen ved å gi fire minutter kortere reisetid for togene mellom Bergen og Voss, og med ytterligere reisetidsreduksjoner til Myrdal. I tillegg gir den nye rutemodellen økt kapasitet for godstrafikk på strekningen. Tiltaket vil kunne gi større effekter for dobbeltspor Stanghelle – Arna og øke kapasiteten for godstrafikken.

Siste del av planperioden

Dobbeltspor Stanghelle – Arna

Bergensbanen er den banestrekningen i landet med flest ras- og skredhendelser. Dette gjelder særlig områdene i vest, der dagens Vossebane er svært rasutsatt. Jernbaneinfrastrukturen som til en viss grad følger den hundre år gamle traséen, har krapp kurvatur, liten kapasitet og flere partier med svært lav hastighet. Vegstrekningen E16 Arna – Voss er tilsvarende skredutsatt. Dagens veg har ikke tilfredsstillende standard i forhold til trafikksikkerhet, krav til tunnelstandard og mulige omkjøringsveger.

Fremtidige mulige trasévalg for Vossebanen og E16 på strekningen Voss – Arna er gjennomgått i en felles KVVU. Anbefalt konsept (K5) følges nå opp på en første etappe mellom Stanghelle og Arna. K5 legger til grunn en løsning der infrastrukturen stort sett legges i tunnel med korte dagsoner for stasjoner og kryss. Felles traséføring gir muligheter for store innsparinger ved bruk av felles rømningskonsept.

Strekningen Stanghelle – Arna er 28 km lang for bane og 33 km lang for veg, og går gjennom kommunene Bergen og Vaksdal. Tiltaket vil gi store reisetidsgevinster for både veg og jernbane. Dobbelspor på strekningen Stanghelle – Arna gir en reisetidsgevinst på 10–15 minutter. Tiltaket gir også økt kapasitet til gods- og persontrafikk. Tidsbesparelsen samt tryggere og mer forutsigbar bane vil også gi effekt for togets markedsandel for de lange reisene mellom Oslo og Bergen.

Prosjektet med formål å regulere trasé fra Stanghelle til Arna planlegges nå som et felles prosjekt mellom Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen, der Statens vegvesen har prosjektansvaret. Planavklaring vil skje gjennom en statlig reguleringsplan, og arbeid med forfase for å avklare konkret traséføring pågår.

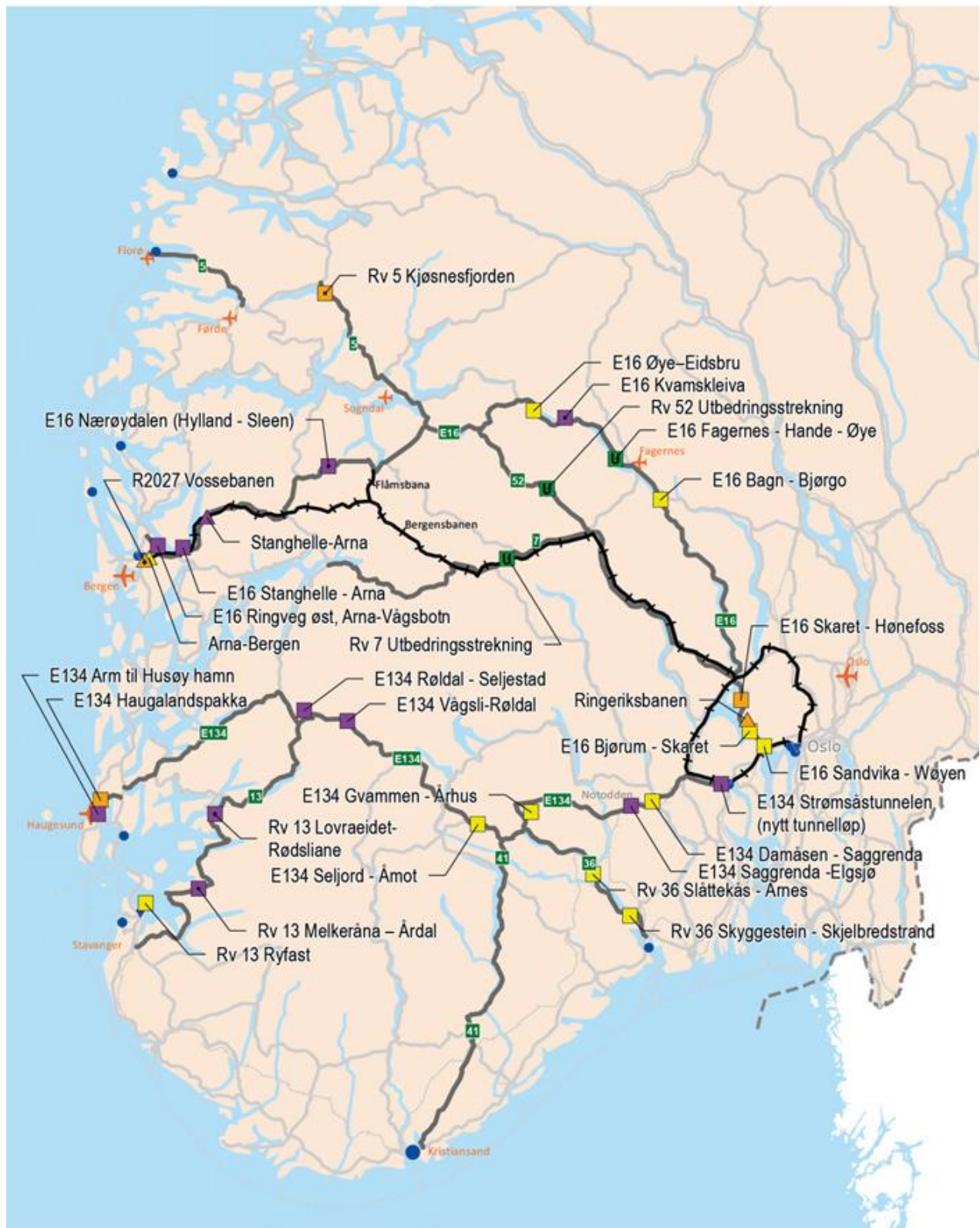
Luftfart

Florø lufthavn

Avinor vurderer å utvide terminalområdet og antallet flyoppstillingsplasser i planperioden.

Fagernes lufthavn

Det statlige kjøpet av flyruten Fagernes–Oslo opphørte 31. mars 2016. Avinor skal drive lufthavna som en charterlufthavn fram til lokale eiere overtar lufthavna, men ikke lenger enn til 1. januar 2019, jf. Prop. 19 S (2015–2016) og Innst. 132 S (2015–2016).



0 40 80 160 km



Korridor 5

- Avinor lufthavn
- Jernbaneterminal/-stasjon
- Stamnetthavn
- Utbedringsstrekning

- Riksveg
- Jernbane
- Sjøverts stamnett

- Prosjekt under bygging/vedtatt
- Bane
 - Veg

- Prosjekt 2018-2023
- Bane
 - Enkelttiltak bane
 - Veg
 - Skredtiltak

- Prosjekt 2024-2029
- Bane
 - Veg
 - Skredtiltak

Figur 13.14 Investeringsprosjekter i korridor 5